

ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ І. І. МЕЧНИКОВА  
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ В. Н. КАРАЗІНА  
МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Кваліфікаційна наукова праця  
на правах рукопису

МУРЗЕНКО МАКСИМ ВОЛОДИМИРОВИЧ

УДК 347.91/.95(477):347.791.6]  
341.225.5(043.3)  
М91

## ДИСЕРТАЦІЯ

АРЕШТ СУДНА ЯК ПРАВОВИЙ ЗАСІБ  
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКИХ ВИМОГ (ПРОЦЕСУАЛЬНІ АСПЕКТИ)

12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;  
міжнародне приватне право

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук)  
Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,  
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне  
джерело. \_\_\_\_\_ М. В. Мурзенко

Науковий керівник – Труба Вячеслав Іванович, кандидат юридичних наук,  
професор

Одеса – 2020

## АНОТАЦІЯ

**Мурзенко М. В. Арешт судна як правовий засіб забезпечення морських вимог (процесуальні аспекти)** – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» – Одеський Національний університет імені І. І. Мечникова Міністерства освіти і науки України, Одеса, 2020; Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна Міністерства освіти і науки України, Харків, 2021.

Дисертація присвячена розгляду правовідносин, що виникають в процесі накладення арешту на морське судно на забезпечення морських вимог в порядку цивільного судочинства та звільнення його з-під арешту. Проаналізовано норми вітчизняного законодавства, що регулюють вказані відносини, міжнародного права, норми законодавства деяких іноземних держав континентальної (Франція, Греція, Російська федерація) та англо-саксонської (Сполучене Королівство, Австралія) системи права.

Досліджено розвиток інституту арешту морського судна в історично-правовому аспекті від часів Давнього Риму до сучасності, з'ясовано, що в давньоримському праві існувало три інститути, що мали в собі ознаки арешту майна на забезпечення тих чи інших вимог: *vindicias dicere secundum actorem*, *pignoris capio* та *pignus praetorium*, які стали основою для розвитку відповідних правових інститутів середньовічної Європи, зокрема норм французького Ордонансу про морську торгівлю 1681 року та практики адміралтейських судів Великої Британії. В подальшому розвиток згаданого інституту знайшов своє відображення в прийнятті двох міжнародних конвенцій 1952 та 1999 року, якими врегульовано правила накладення арешту на морські судна.

Внаслідок компаративного аналізу вказаних конвенцій виокремлено певні особливості їх практичного застосування, що зумовлені різними правовими механізмами реалізації конвенційних норм в залежності від країни, в якій здійснюється арешт судна, розширенням кола морських вимог за Конвенцією 1999 р., недосконалістю поняття «затримання» судна, наданого у Конвенції 1952 р.

В результаті дослідження зроблено висновок, що інститут арешту морських суден на забезпечення морських вимог в світі є повністю сформованим й продовжує розвиватись. Пройшовши довгий шлях від інститутів римського права до сучасності, інститут арешту морських суден є самостійним правовим феноменом, що має розглядатися в контексті його процесуальної природи, адже сам по собі арешт судна реалізується саме через вчинення відповідних процесуальних дій, в той час як матеріальна його складова зводиться до дослідження факту наявності або відсутності морської вимоги (без розгляду її обґрунтованості) та оцінки об'єкту арешту з точки зору його відповідності критеріям морського судна.

З урахуванням проведеного дослідження, запропоновано класифікацію видів арешту морських суден в залежності від різних критеріїв: територіальності дії нормативного акту, на підставі якого проводиться арешт судна, мети арешту, виду судового органу, що здійснює арешт, спрямованості морських вимог, обставин, що зумовили виникнення морської вимоги.

Сформульовано власне визначення поняття арешту морського судна на забезпечення морських вимог.

Проаналізовано та визначено місце інституту арешту морського судна на забезпечення морських вимог в системі права України.

За результатами дослідження вказаних питань запропоновано визначення арешту судна як комплексного (матеріального та процесуального, приватно та публічно-правового) інституту, норми якого регулюють відносини між особою, що заявляє морську вимогу (кредитором) та особою, до якої така вимога пред'являється (боржником), а також між такими особами та судом (органом,

уповноваженим законодавством відповідної держави вирішувати питання, пов'язані із арештом судна) та який за своєю функцією є спеціальним заходом впливу на боржника шляхом звернення до суду або іншого правозастосовного органу, що дозволяє кредиторі на будь-якій стадії процесу, а за законодавством більшості країн і до його початку, примусити боржника на законних підставах без визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності з його боку надати забезпечення в зручній для кредитора і у встановленій законом формі і забезпечити розгляд спору по суті в конкретному суді із застосуванням національного законодавства держави, в якій було здійснено арешт судна.

Під час дослідження проаналізовано норми чинного українського законодавства, що регулюють процесуальні аспекти накладення арешту на морське судно, надання зустрічного забезпечення за такою заявою, звільнення судна з-під арешту внаслідок надання іншого виду забезпечення або у разі припинення арешту з інших підстав.

З'ясовано, що в українському процесуальному законодавстві відсутні специфічні норми, спрямовані на врегулювання відносин, які складаються в процесі розгляду судом по суті заяв про арешт судна і звільнення його з-під арешту. Специфікою даного питання є, з одного боку, неприпустимість необґрунтованого арешту, а з іншого боку (оскільки мова не йде про задоволення вимоги по суті) – неприпустимість надмірної формалізації процесу, яка б привела до неможливості арешту судна через неможливість надання необхідних доказів.

З аналізу різних підходів до вирішення питання щодо арешту суден, зроблено висновок, що для України є доцільним використання формалізованого підходу, який полягає в тому, що для накладення арешту на судно, судом мають бути перевірено наявність морської вимоги, її розмір, належність судна, щодо якого заявляється арешт, певній особі (у разі якщо вимога не відноситься до категорії привілейованих).

З'ясовано, що оновлене процесуальне законодавство України встановило наступні умови для арешту судна для забезпечення морської вимоги: підсудність, порядок здійснення, строк подання позову та зустрічне забезпечення.

В контексті дослідження проаналізовано співвідношення понять «підсудність» та «юрисдикція», зроблено висновок про відсутність тотожності між ними.

Встановлено, що при визначенні підсудності справ про арешт судна можливі наступні послідовні етапи:

- 1) встановлення підстав вимоги про накладення арешту на судно (морські чи інші вимоги);
- 2) встановлення національної юрисдикції, тобто визначення того, органи якої держави мають право розглядати дану вимогу;
- 3) встановлення внутрішньонаціональної юрисдикції, тобто визначення системи органів, компетентних розглядати дану вимогу, оскільки в рамках однієї національної юрисдикції можуть існувати різні органи, до компетенції яких входить розгляд справ щодо накладення арешту на судно;
- 4) якщо розгляд вимоги входить до предмету судової юрисдикції, то визначення підсудності вимоги за правилами процесуальних кодексів.

Сформульовано висновок, що арешт морського судна, який здійснюється для забезпечення морської вимоги, є окремим видом забезпечення цивільного (господарського) позову, на нього розповсюджуються загальні норми щодо інституту забезпечення позову, якщо законом не передбачено інше. При цьому звернуто особливу увагу на практику застосування критерію співмірності при розгляді заяв про арешт судна, відзначено її неоднорідність, автором робиться висновок про недоцільність застосування такого критерію в силу положень закону.

В ході дослідження виділено наступні процесуальні особливості розгляду заяв про арешт судна:

- особливий порядок визначення юрисдикції щодо розгляду заяв про арешт судна на забезпечення морських вимог, відповідно до якого, на відміну від загальних правил, вирішальним не є зареєстроване місце проживання або місцезнаходження сторін, натомість юрисдикція визначається місцезнаходженням судна (теперішнім або майбутнім) або місцем його реєстрації;

- обмежений перелік вимог, за якими судно може бути заарештовано: така вимога має бути віднесена до категорії морських відповідно до норм Конвенції 1952 року або визначена як така нормами КТМ України, якщо арешт запитується відносно судна під прапором України;

- необхідність з'ясування, за загальним правилом, наявності правового зв'язку між судном та особою, зазначеною відповідальною за морською вимогою;

- відсутність вимоги співмірності розміру вимоги вартості арештовуваного судна;

- виникнення юрисдикції суду, що здійснив арешт, розглянути справу по суті вимог у випадках, встановлених ст. 7 Конвенції 1952 року;

- особливий порядок виконання ухвал суду про арешт суден з огляду на необхідність вчинення додаткових процесуальних дій державним виконавцем.

Внаслідок проведеного дослідження сформульовано пропозиції щодо удосконалення законодавчого регулювання інституту арешту судна в Україні шляхом внесення відповідних змін до КТМ та ЦПК України.

Проведено дослідження правового регулювання питань арешту морського судна в різних країнах, з'ясовано, що при розмежуванні юрисдикції між різними судовими органами конкретної країни враховуються різні підстави. За типами юрисдикції морських суперечок держави можна розділити на три групи. Перша група – це країни, де морські суперечки розглядаються в судах загальної юрисдикції (Нідерланди, Італія, Іспанія, Греція). Друга група – це країни, де подібні суперечки розглядаються або комерційними, або судами загальної

юрисдикції (Франція, Бельгія). Третя група – країни, що мають спеціальні морські суди (Данія, Великобританія).

У країнах англосаксонського права щодо арешту суден застосовується позов *in rem*, основними рисами якого є: а) позов містить у собі морську вимогу (або вимогу за характером морського заставного права чи іншого права вимоги), яка розглядається за правилами судового провадження; б) таке судове провадження порушено безпосередньо проти судна чи іншого майна, яке або є предметом цієї вимоги (застава або стягнення) або належить особі, яка має нести відповідальність за таким позовом; в) позов *in rem* підпадає виключно під юрисдикцію адміралтейства.

**Ключові слова:** арешт судна, морська вимога, забезпечення позову, зустрічне забезпечення, виконання рішень.

## ABSTRACT

**Murzenko M. Arrest of a ship as a legal remedy of ensuring maritime claims (procedural aspects).** – Qualifying research work as the manuscript.

A thesis for a Candidate of Law decree by specialty 12.00.03 «Civil Law and Civil Procedure; Family Law; International Private Law» – Odessa I. I. Mechnikov National University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Odessa, 2020; V. N. Karazin Kharkiv National University of the Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2021.

The dissertation is devoted to the consideration of legal relations arising in the process of arrest a seagoing ship to secure maritime claims in civil proceedings and releasing it from arrest. The norms of domestic legislation governing these relations, international law, norms of legislation of some foreign countries of the continental (France, Greece, Russian Federation) and Anglo-Saxon (United Kingdom, Australia) legal systems are analyzed.

The development of the institution of arrest of a sea ship in the historical and legal aspect from ancient Rome to the present is studied, it is found that in ancient

Roman law there were three institutions that had signs of property seizure to meet certain requirements: *vindicias dicere secundum actorem*, *pignoris capio* and *pignus praetorium*, which became the basis for the development of the relevant legal institutions of medieval Europe, in particular the rules of the French Ordinance on Maritime Trade of 1681 and the practice of the Admiralty courts of Great Britain. Further development of this institution was reflected in the adoption of two international conventions in 1952 and 1999, which regulate the rules of arrest of ships.

As a result of a comparative analysis of these conventions, certain features of their practical application are distinguished, which are due to different legal mechanisms for implementing convention rules depending on the country in which the ship is arrested, expanding the maritime requirements of the 1999 Convention, deficient concept of «arrest» of a ship, provided in the 1952 Convention.

As a result of the study, it was concluded that the institution of arrest of seagoing ships to meet maritime requirements in the world is fully formed and continues to develop. Having come a long way from the institutions of Roman law to the present, the institution of arrest of ships is an independent legal phenomenon that must be considered in the context of its procedural nature, because the arrest of the ship itself is realized through appropriate procedural actions, while its material component is reduced to investigate the fact of the presence or absence of a maritime claim (without considering its validity) and assess the object of arrest in terms of its compliance with the criteria of a marine ship.

Taking into account the study, the classification of types of arrest of seagoing ships is proposed depending on various criteria: territoriality of the normative act on the basis of which the ship is being arrested, purpose of arrest, type of judicial authority making the arrest, direction of maritime claims, the circumstances that led to the emergence of maritime claims.

The own definition of the concept of arrest of a sea ship for providing maritime claims is formulated.

The place of the institute of arrest of a sea ship to provide sea claims in the legal system of Ukraine is analyzed and determined.

Based on the results of the study of these issues, it is proposed to define arrest of a ship as a complex (substantive and procedural, private and public law) institution, the rules of which regulate the relationship between the claimant (creditor) and the person to whom such claim is presented (debtor), as well as between such persons and the court (a body authorized by the law of the respective state to resolve issues related to the arrest of the ship) and which by its function is a special measure of influence on the debtor by applying to a court or other law enforcement authority which allows the creditor at any stage of the process, and under the law of most countries even before it starts, to compel the debtor to legally, without acknowledging liability, waiver of remedies or the right to limit liability on his part, provide security in a form convenient to the creditor and in the form prescribed by law and to provide the consideration of the dispute on the merits in a particular court with the application of the national law of the state in which the ship was arrested.

The study analyzed the current Ukrainian legislation governing the procedural aspects of arrest of a seagoing ship, providing general security for such a statement, release of the ship from arrest due to the provision of other types of security or in case of arrest on other grounds.

It was found that in the Ukrainian procedural legislation there are no specific norms aimed at settling relations, which are formed in the process of consideration by the court on the merits of applications for arrest of a ship and its release from arrest. The specificity of the matter is, on the one hand, the inadmissibility of unjustified arrests, on the other hand (since it is not a matter of satisfying the claim on the merits) - the unacceptability of excessive formalization of process that would lead to the inability to arrest a ship because of inability to provide the necessary evidence.

From the analysis of different approaches to resolve the issue of arrest of ships, it was concluded that it is appropriate for Ukraine to use a formalized approach, which is that to arrest a ship, the court must verify the presence of a maritime claim,

its size, ownership of the ship, whose arrest is claimed, to a certain person (if the claim does not belong to the category of privileged).

It was found that the updated procedural legislation of Ukraine established the following conditions for the arrest of a ship to secure a maritime claim: jurisdiction, the order of implementation, the deadline for filing a lawsuit and counter-security.

In the context of the study, the relationship between the concepts of «competence» and «jurisdiction» is analyzed, it is concluded that there is no identity between them.

It is established that in determining the jurisdiction of cases of seizure of a vessel, the following successive stages are possible:

1) establishing the grounds for the requirement to seize the vessel (maritime or other requirements);

2) the establishment of national jurisdiction, ie the determination of which state authorities have the right to consider this requirement;

3) the establishment of national jurisdiction, ie the definition of a system of authorities competent to deal with this requirement, as within one national jurisdiction there may be different bodies whose competence includes the consideration of cases of seizure of a vessel;

4) if the consideration of the claim is part of the subject of judicial jurisdiction, the determination of the jurisdiction of the claim under the rules of procedural codes.

It is concluded that the arrest of a seagoing vessel, which is carried out to secure a maritime claim, is a separate type of securing a civil (commercial) claim, it is subject to general rules on the institution of securing the claim, unless otherwise provided by law. The author pays special attention to the practice of applying the criterion of proportionality when considering applications for seizure of the vessel, noted its heterogeneity, the author concludes that it is inexpedient to apply such a criterion by virtue of the law.

The study identified the following procedural peculiarities of requests for the arrest of the ship:

- a special procedure for determining the jurisdiction to consider applications for arrest of a ship to secure maritime claims, according to which, unlike the general rules, the registered residence or location of the parties is not decisive, but jurisdiction is determined by the location of the ship (current or future) or place of its registration;

- a limited list of claims under which a ship may be arrested: such a claim must be classified as maritime in accordance with the 1952 Convention or defined as such by norms of the Merchant Shipping Code of Ukraine if the arrest is requested in respect of a ship flying the flag of Ukraine;

- the need to clarify, according to a general rule, the existence of a legal relationship between the ship and the person named responsible for the maritime claim;

- the absence of a requirement of proportionality of the amount of the claim for the value of the arrested ship;

- the emergence of jurisdiction of the court that made the arrest, to consider the case on the merits in the cases established by Art. 7 of the 1952 Convention;

- a special procedure for the execution of court rulings on the arrest of ships, given the need for additional procedural actions by the state executor.

As a result of the study, proposals were formulated to improve the legislative regulation of the institution of arrest of a ship in Ukraine by making appropriate amendments to the Code of Merchant Shipping and the Code of Civil Procedure of Ukraine.

The legal regulation of the arrest of a seagoing ship in different countries is studied, it is found that the division of jurisdiction between different courts of a particular country takes into account different grounds. According to the types of jurisdiction of maritime disputes, states can be divided into three groups. The first group is the countries where maritime disputes are considered in courts of general jurisdiction (the Netherlands, Italy, Spain, Greece). The second group is the countries where such disputes are considered either by commercial or courts of general jurisdiction (France,

Belgium). The third group – the countries that have special maritime courts (Denmark, UK).

In the countries of Anglo-Saxon law, a lawsuit in rem is applied to the arrest of ships, the main features of which are: a) the lawsuit contains a maritime claim (or a claim on the nature of a maritime lien or other claim), which is considered under the rules of court proceedings; b) such legal proceedings are instituted directly against the ship or other property which is either the subject of this claim (pledge or penalty) or belongs to the person who is to be liable for such claim; c) the claim in rem falls exclusively under the jurisdiction of the Admiralty.

**Key words:** ship arrest, maritime claim, securing a claim, counter-securing, execution of decisions.

### Список публікацій здобувача за темою дисертації

*наукові праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації*

1. Мурзенко М. В. Арешт морських суден: реалії і перспективи. *Правова держава*. 2004. № 7. С. 55–60.

2. Мурзенко М. В. Механізм арешту судна у Великобританії. Можливість запозичення британського досвіду для вирішення колізій у національному законодавстві. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2007. № 2. С. 110–112.

3. Мурзенко М. В. Проблемні питання доказування при розгляді заяви про арешт судна на забезпечення морських вимог. *Правова держава*. 2008. № 10. С. 51–55.

4. Мурзенко М. В. Проблемні питання захисту прав судновласника при арешті морського судна. *Правова держава*. 2010. № 12. С. 103–107.

5. Мурзенко М. В. Проблемні питання застосування зустрічного забезпечення при розгляді заяв про арешт морського судна на забезпечення позову в порядку цивільного судочинства. *Правова держава*. 2019. № 36. С. 67–74.

6. Мурзенко М. В. Проблемні питання звільнення морського судна з-під арешту у разі зміни або скасування заходів забезпечення позову в порядку цивільного судочинства. *Вісник Одеського національного університету. Серія «Правознавство»*. 2019. Т. 24, Вип. 2 (35). С. 117–125.

7. Murzenko M. The influence of the introduction of new technologies in the civil judiciary of Ukraine on the efficiency of application of the ship arrest rules of civil procedural. *European Reforms Bulletin*. 2020. № 1. P. 122–127.

*наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації*

8. Мурзенко М. В. Проблемні питання виконання ухвал судів та господарських судів про накладення арешту на морське судно в порядку забезпечення морських вимог // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Перспективи інновації в науці, освіті, виробництві та транспорті» (м. Одеса, 1–15 червня 2007 р.). Одеса: Чорномор'я, 2007. Т. 9. С. 52–54.

9. Мурзенко М. В. Щодо проблемних аспектів доказування фактів при розгляді судами заяв про арешт судна на забезпечення морських вимог // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Право та економіка: генезис, сучасний стан та перспективи розвитку» (м. Одеса, 30 травня 2008 р.). Одеса, Астропринт. 2008. С. 324–328.

10. Мурзенко М. В. Проблемні питання правового регулювання забезпечення морських вимог за законодавством України // Матеріали 63-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів та здобувачів економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 17–20 листопада 2008 р.). Одеса, 2008. Т. 7. С. 168–170.

11. Мурзенко М. В. Проблемні питання захисту прав судновласника при арешті морського судна» // Збірка наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні проблеми та шляхи їх вирішення в науці, транспорті, виробництві та освіті '2009» (м. Одеса, 21–28 грудня 2009 р.). Одеса: Чорномор'я, 2010. Т. 11. С. 75–77.

12. Мурзенко М. В. Процессуальные особенности подачи и принятия к рассмотрению судом заявлений об аресте морского судна по законодательству Украины // Збірка наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції «Наукові дослідження та їх практичне застосування. Сучасний стан та шляхи розвитку '2010» (м. Одеса, 04–15 жовтня 2010 р.). Одеса: Чорномор'я, 2010. Т. 14. С. 65–67.

13. Мурзенко М. В. Проблемні питання виконання ухвал про звільнення морського судна з-під арешту за законодавством України // Матеріали 65-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 24–26 листопада 2010 р.). Одеса: Астропринт, 2010. С. 72–74.

14. Мурзенко М. В. Перспективи застосування Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 року як джерела права у зв'язку з її ратифікацією Верховною Радою України // Матеріали 66-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу, і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 23–25 листопада 2011 р.). Одеса: Астропринт, 2011. С. 171–173.

15. Мурзенко М. В. Проблемні питання звільнення морського судна з-під арешту у разі зміни або скасування заходів забезпечення позову в порядку цивільного судочинства // Актуальні питання економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (м. Полтава, 23 грудня 2019 р.). Полтава: ЦФЕНД, 2019. Ч. 3. С. 40–42.

*наукові праці, які додатково відображають наукові результати дисертації*

16. Мурзенко М. В. Институт ареста морского судна: процессуальные аспекты (история становления, реалии и перспективы развития в Украине). Одеса: Астропринт, 2012. 27 с.

## ЗМІСТ

|                                                                                                       |            |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>ВСТУП .....</b>                                                                                    | <b>16</b>  |
| <b>РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ІНСТИТУТУ АРЕШТУ СУДНА.....</b>                                  | <b>24</b>  |
| 1.1 Генеза становлення інституту арешту судна.....                                                    | 24         |
| 1.2 Визначення поняття арешту морського судна.....                                                    | 50         |
| 1.3 Визначення місця інституту арешту судна в системі права України.....                              | 65         |
| <b>Висновки до розділу 1.....</b>                                                                     | <b>78</b>  |
| <b>РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ПРОВАДЖЕННЯ ЗА ВИМОГОЮ ПРО АРЕШТ СУДНА.....</b>                              | <b>80</b>  |
| 2.1 Умови для подання заяви про арешт судна до суду.....                                              | 80         |
| 2.2 Процесуальні особливості накладення арешту на морське судно.....                                  | 105        |
| 2.3 Особливості звільнення судна з-під арешту.....                                                    | 122        |
| <b>Висновки до розділу 2.....</b>                                                                     | <b>139</b> |
| <b>РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АРЕШТ МОРСЬКИХ СУДЕН У ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ.....</b> | <b>142</b> |
| 3.1 Провадження у справах про арешт морських суден<br>у країнах континентальної системи права.....    | 142        |
| 3.2 Провадження у справах про арешт морських суден<br>за англосаксонським правом.....                 | 160        |
| <b>Висновки до розділу 3 .....</b>                                                                    | <b>175</b> |
| <b>ВИСНОВКИ .....</b>                                                                                 | <b>177</b> |
| <b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>                                                                | <b>183</b> |
| <b>ДОДАТКИ.....</b>                                                                                   | <b>203</b> |

## ВСТУП

**Обґрунтування вибору теми дослідження.** Морська діяльність є однією з найбільш ускладненою іноземним елементом сферою діяльності людини, вона з'єднує господарюючих суб'єктів різних країн світу – представників різноманітних правових систем та правопорядків. Проблема арешту морських суден в Україні за останні десятиріччя зазнала значних змін як на законодавчому, так і на практичному рівнях. Враховуючи вплив міжнародної теорії морського права та усталеної національної практики низки держав, поступово формується перелік уніфікованих міжнародних стандартів, що регламентують питання, що виникають у зв'язку з арештом морських суден. Водночас слід констатувати, що актуальне законодавство України в цій частині є недосконалим, істотно відрізняється від законодавств інших країн, що не сприяє розвитку усталеної практики його застосування.

Дисертаційне дослідження присвячено різноманіттю складних правових питань, які виникають під час арешту судна, проблемам правозастосовної практики, правовому аналізу основних нормативно-правових актів, що регламентують арешт морських суден в українському та зарубіжному правопорядках.

Актуальність теми дисертаційного дослідження зумовлюється необхідністю розвитку теорії матеріального та, особливо, процесуального права щодо поняття «арешту морського судна», порядку реалізації права на такий арешт, а також удосконалення чинного вітчизняного законодавства та правозастосовної практики в цій сфері.

Актуальність обраної теми також зумовлена відсутністю фундаментальних досліджень у вітчизняній теорії права, присвячених процесуальним особливостям розгляду питань щодо арешту морських суден, різноманітністю та неоднозначністю судової практики з цього питання, розгалуженістю та неузгодженістю матеріальних та процесуальних норм. На

момент підготовки дисертаційного дослідження єдиною працею такого роду у вітчизняній цивілістиці є лише дисертаційне дослідження Брильова О. А. «Арешт суден на забезпечення морських вимог (цивілістичні аспекти)», виконане ще у 2005 році. Окремі питання щодо арешту морського судна розглянуті в працях таких учених, як Н. А. Брехова, О. А. Брильов, Є. В. Додін, С. О. Кузнецов, М. М. Мальський, Ю. В. Семаніва, Ю. Д. Притика та ін. Проте до цього часу в сучасній науці цивільного права відсутні спеціальні комплексні дослідження процесуальних проблем арешту морського судна як правового засобу забезпечення морських вимог.

Таким чином, актуальність теми дисертаційного дослідження зумовлюється необхідністю розвитку теорії матеріального та, особливо, процесуального права щодо поняття «арешту морського судна», порядку реалізації права на такий арешт, а також удосконалення чинного вітчизняного законодавства та правозастосовної практики в цій сфері.

**Мета й завдання дослідження.** Метою дисертаційного дослідження є з'ясування правової природи арешту морських суден на забезпечення морських вимог, розробка пропозицій щодо вдосконалення чинного законодавства з урахуванням позитивного законодавчого досвіду окремих зарубіжних країн та правозастосовної практики в цій сфері.

Досягнення поставленої мети обумовило постановку та необхідність вирішення таких основних завдань:

- дослідити генезу становлення та розвитку інституту арешту морських суден на забезпечення морських вимог;
- сформулювати поняття арешту морських суден як категорії вітчизняного права;
- визначити місце інституту арешту морських суден у системі права України;
- окреслити та охарактеризувати умови для подання заяви про арешт судна до суду;

- з'ясувати та проаналізувати процесуальні особливості накладення арешту на морське судно;
- виявити та охарактеризувати особливості звільнення морського судна з-під арешту;
- з'ясувати та дослідити особливості процедури накладення арешту на морське судно за правом України та окремих зарубіжних країн;
- сформулювати науково обґрунтовані пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання арешту морських суден на забезпечення морських вимог.

*Об'єктом дослідження* є правовідносини, які виникають у зв'язку з арештом судна на забезпечення морських вимог.

*Предметом дослідження* є процесуальні аспекти арешту судна як правового засобу забезпечення морських вимог.

**Методи дослідження.** Методологічну основу дисертації складає система взаємопов'язаних загальнонаукових та спеціальних методів наукового дослідження, застосування яких забезпечує достовірність знання та вирішення поставлених цілей і завдань. Під час дослідження були використані такі методи: історико-правовий, порівняльно-правовий, системно-структурний, аналітико-синтетичний, логіко-юридичний та інші.

За допомогою історико-правового методу було розглянуто становлення та розвиток законодавства щодо арешту морських суден як категорії морського права на національному та міжнародному рівнях (підрозділ 1.1 Розділу 1). Порівняльно-правовий метод використано з метою з'ясування співвідношення арешту морських суден як категорії вітчизняного права із суміжними правовими категоріями (підрозділ 1.2 Розділу 1), а також здійснення порівняльно-правового аналізу цивільного законодавства України та деяких зарубіжних країн (підрозділи 3.1, 3.2 Розділу 3). Системно-структурний метод застосовувався при визначенні категорії «арешт морського судна» та визначення його місця у системі права України (підрозділи 1.2, 1.3 Розділу 1), а також при виявленні умов звернення до суду з метою накладення арешту на

морське судно (підрозділ 2.1 Розділу 2). Логіко-юридичний метод дозволив проаналізувати зміст норм чинного законодавства України, що закріплюють порядок здійснення арешту морських суден на забезпечення морських вимог за законодавством України (підрозділи 2.2, 2.3 Розділу 2), виявити недоліки процесуальної регламентації арешту морських суден (Розділи 1, 2). За допомогою методу теоретико-правового моделювання сформульовано пропозиції про вдосконалення цивільного законодавства України з урахуванням позитивного законодавчого досвіду деяких зарубіжних країн (Розділи 2, 3).

**Наукова новизна одержаних результатів.** Дисертація є першим у вітчизняній юридичній науці спеціальним дослідженням арешту суден за морськими вимогами як комплексного матеріально-процесуального інституту. У межах здійсненого дослідження одержано такі результати, що мають наукову новизну:

*уперше:*

– запропоновано визначення «арешт морського судна», під яким слід розуміти комплексний (матеріальний та процесуальний, приватно та публічно-правовий) інститут, норми якого регулюють відносини між особою, що заявляє морську вимогу (кредитором) та особою, до якої така вимога пред'являється (боржником), а також між такими особами та судом (органом, уповноваженим законодавством відповідної держави вирішувати питання, пов'язані із арештом судна) та який за своєю функцією є спеціальним заходом впливу на боржника шляхом звернення до суду або іншого правозастосовного органу, що дозволяє кредитору на будь-якій стадії процесу, а за законодавством більшості країн і до його початку, примусити боржника на законних підставах без визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності з його боку надати забезпечення в зручній для кредитора і у встановленій законом формі і забезпечити розгляд спору по суті в конкретному суді із застосуванням національного законодавства держави, в якій було здійснено арешт судна;

– проведено класифікацію арештів морського судна. Підставами для класифікації слугують (а) територіальні дії нормативного акту, на підставі якого проводиться арешт судна, (б) мета забезпечення арешту морського судна, (в) норми права, які застосовуються під час арешту морських суден, та (г) вид судового органу, що здійснює арешт;

– систематизовано етапи дій кредитора при визначенні підсудності справ про арешт морського судна на виконання морських вимог;

– окреслено та сформульовано особливості процесуального інституту зустрічного забезпечення вимог при розгляді справ щодо арешту морського судна;

*удосконалено:*

– зміст інституту арешту морського судна, який складається із норм, які визначають (а) підстави накладення арешту на судно, (б) порядок накладення арешту на судно та (в) підстави та порядок звільнення судна з-під арешту;

– правило, за яким на арешт судна за морськими вимогами мають розповсюджуватись загальні норми щодо інституту забезпечення позову, якщо законом не передбачено інше;

– визначення кола осіб, які можуть брати участь у справі щодо накладення арешту на морське судно, через їх спеціальну правосуб'єктність, обумовлену вимогами ч.1 ст. 1 Конвенції 1952 р. та ст. 43 КТМ;

*дістали подальшого розвитку:*

– вчення про історичні витoki інституту арешту морського судна із давньоримського *action in rem* через арешт майна на забезпечення вимог кредиторів та перше його закріплення як самостійного правового інституту у праві Великобританії;

– розуміння морського арбітражу як комплексного матеріально- і процесуально- правового та водночас публічно- і приватноправового інституту;

– обґрунтування висновку щодо необхідності розмежовування таких правових категорій, як «компетенція», «підсудність» та «юрисдикція»;

– висновок про відсутність доцільності використання категорій співмірності та обґрунтованості морських вимог при розгляді справ щодо арешту морського судна;

– теза про поділ держав у залежності від типу юрисдикції морських суперечок на три групи: 1) країни, де морські суперечки розглядаються в судах загальної юрисдикції (Нідерланди, Італія, Іспанія, Греція), 2) країни, де подібні суперечки розглядаються або комерційними, або судами загальної юрисдикції (Франція, Бельгія), 3) країни, що мають спеціальні морські суди;

– розуміння особливостей позову *in rem* щодо арешту суден у країнах англосаксонського права, які виявляються у наступному: а) позов містить у собі морську вимогу (або вимогу за характером морського заставного права чи іншого права вимоги), яка розглядається за правилами судового провадження; б) таке судове провадження порушено безпосередньо проти судна чи іншого майна, яке або є предметом цієї вимоги (застава або стягнення) або належить особі, яка має нести відповідальність за таким позовом; в) позов *in rem* підпадає виключно під юрисдикцію адміралтейства;

– теза про необхідність усунення колізій між нормами міжнародного та національного законодавства, що регулюють правовідносини арешту морського судна на виконання морських вимог, у результаті чого сформульовано пропозиції щодо внесення відповідних змін та доповнень до чинних Цивільного процесуального кодексу та Кодексу торговельного мореплавства України.

**Апробація результатів дисертації.** Основні положення та висновки дисертації обговорювалися на засіданнях кафедри цивільно-правових дисциплін Одеського національного університету імені І. І. Мечникова. Результати дисертаційного дослідження доповідались на міжнародних та всеукраїнських наукових і науково-практичних конференціях, зокрема на: міжнародній науково-практичній конференції «Перспективні інновації в науці, освіті, виробництві та транспорті» (м. Одеса, 01–15 червня 2007 р.); міжнародній науково-практичній конференції «Право та економіка: генезис,

сучасний стан та перспективи розвитку» (м. Одеса, 30 травня 2008 р.); 63-й науковій конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів та здобувачів економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечнікова (м. Одеса, 17–20 листопада 2008 р.); міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Сучасні проблеми та шляхи їх вирішення в науці, транспорті, виробництві і освіті '2009» (м. Одеса, 21–28 грудня 2009 р.), міжнародній науково-практичній конференції «Наукові дослідження та їх практичне застосування. Сучасний стан та шляхи розвитку '2010» (м. Одеса, 04–15 жовтня 2010 р.); 65-й науковій конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечнікова (м. Одеса, 24–26 листопада 2010 р.); 66-й науковій конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечнікова (м. Одеса, 23–25 листопада 2011 р.); міжнародній науково-практичній конференції «Актуальні питання економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі» (м. Полтава, 23 грудня 2019 р.).

**Структура та обсяг дисертації** обумовлені метою, завданнями та предметом дослідження. Дисертація складається з анотації, вступу, трьох розділів, восьми підрозділів, висновків, списку використаних джерел (206 найменувань) розташованого на 20 сторінках, додатків. Повний обсяг дисертації становить 207 сторінок, із них основного тексту – 167 сторінок.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами, грантами.** Дисертаційне дослідження виконано в межах плану науково-дослідної роботи кафедри цивільно-правових дисциплін економіко-правового факультету Одеського національного університету імені І.І. Мечникова за темами «Майнові та немайнові права особи в умовах побудови правової держави в Україні: проблеми набуття, здійснення та захисту» (державний реєстраційний номер 0108U003958), «Приватно-правове регулювання суспільних відносин: традиції, сучасність, перспективи» (державний реєстраційний номер 0113U002740), «Забезпечення прав і законних інтересів

учасників правовідносин, що виникають у сфері приватного права: проблеми теорії та практики» (державний реєстраційний номер 0118U004432).

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в тому, що висновки і пропозиції, сформульовані в дисертації, можуть бути використані у:

- науково-дослідній діяльності – для подальшої розробки теоретичних і практичних проблем правового регулювання арешту морських суден за морськими вимогами;

- правотворчій діяльності – для вдосконалення чинного законодавства України в сфері арешту морських суден з урахуванням позитивного законодавчого досвіду окремих зарубіжних країн;

- правозастосовній діяльності – для вдосконалення практики застосування актів чинного цивільного законодавства України в частині реалізації права на арешт морського судна за морськими вимогами;

- навчальному процесі – при викладанні навчальних дисциплін «Цивільний процес», «Морське право», а також при підготовці підручників, навчальних посібників, практикумів із зазначених дисциплін, розробці тематики кваліфікаційних робіт.

## РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ІНСТИТУТУ АРЕШТУ СУДНА

### 1.1 Генеза становлення інституту арешту судна

Інститут арешту майна на забезпечення вимог походить з стародавнього Риму. Першу згадку про схожий механізм ми знаходимо ще в законах XII таблиць. Так при розгляді позовів *legis actio sacramento*, якщо позов стосувався речі (*actio in rem*), після встановлення заставної суми, яка за результатами розгляду позову поверталась, або не поверталась стороні (т.з. *sacramentum*), магістрат регулював володіння спірною річчю на час процесу передавав її позивачеві або відповідачеві, що має технічну назву «*vindicias dicere secundum actorem*» чи «*secundum reum*». Сторона, що отримала річ, повинна була надати магістрату поручителів, т.з. *praedes litis et vindiciarum* в тому, що у разі присудження речі другій стороні, річ, а також всі її доходи, будуть видані останньому [1, с. 63]. Наведений механізм містить основні риси, що є притаманними будь-якій сучасній процедурі арешту майна на забезпечення вимог.

По-перше, це позбавлення можливості розпорядження річчю на час розгляду справи з метою забезпечення виконання судового рішення по суті спору. При цьому обов'язок особи, яка утримує в себе річ на час розгляду справи судом, не тільки передати річ іншій стороні у разі, якщо рішення відбудеться не на її користь, а й всі доходи з речі, свідчить про те, що *vindicias dicere secundum actorem* не позбавляв таку особу права користування річчю. Щодо права володіння річчю, то, вочевидь, в залежності від того, в кого залишалась річ на час розгляду справи, власник міг як бути його позбавлений, так і зберігати його.

По-друге, обмеження розпорядження річчю накладається публічною владою держави, від її імені уповноваженим органом.

І хоча в джерелах відсутні посилання на наслідки порушення накладеної магістратом заборони на відчуження речі, однак, аналізуючи порядок розгляду та вирішення віндикаційного позову в римському праві в більш пізній період, можна дійти висновку про те, що в такому разі управленій стороні компенсувалась вартість речі. Так, суддя перед вироком повинен запропонувати відповідачеві повернути річ добровільно, а якщо відповідач відмовиться суддя в силу правила *condemnatio pecuniaria* присудить відповідача до виплати певної грошової суми, при цьому право визначення суми буде надано позивачеві під присягою [1, с. 340].

Також при розгляді історичного становлення інституту арешту майна в римському праві слід звернути увагу на можливість застосування магістратом до особи, що порушила його розпорядження такого засобу примусу як *pignoris capio*. Сутність даного інституту полягає в тимчасовому арешті речі, що належить порушнику з метою примушення його до правомірної поведінки. Однак наявні джерела не розкривають правового режиму такої речі. Можна лише припускати, що зазначена річ поверталась порушнику після припинення протиправної поведінки.

Арешт майна як захід забезпечення вимог кредиторів, що витікають із зобов'язальних правовідносин, виник у Давньому Римі у більш пізній період із розвитком преторського права. Виникнення зазначеного інституту було зумовлено необхідністю захисту прав кредиторів відсутнього боржника. За загальними правилами римського процесу, для розгляду справи про стягнення боргу з боржника необхідна присутність як позивача, так і відповідача. При цьому з боку держави позивач не отримував ніякого сприяння в вирішенні питання розшуку боржника. Законом лише надавалось кредитору право у разі ухилення боржника від явки в процес, своїми силами захопити боржника й доставити його претору, однак держава в цій процедурі участі не приймала, оскільки здійснення виклику за приватними справами державною владою вважалось втручанням не в свої справи (*res familiaris*) [2, с. 11]. Крім того, протягом певного часу в Римі діяло правило, відповідно до якого боржник не

міг бути доставлений до суду з власного будинку і таким чином, мав можливість ухилитись від явки до суду. З метою усунення зазначених перешкод, первісно майно відсутнього боржника передавалось під нагляд кредиторів (*missio in possessionem bonorum rei servandae causa*), а для здійснення їх прав застосовувався інститут *venditio bonorum*, відповідно до якого за наказом претора все майно боржника передавалось третій особі, яка приймала на себе зобов'язання задовольнити вимоги кредиторів в певному обсязі й виступала замість боржника перед претором вже від свого імені.

Введення кредиторів в тимчасове володіння майном могло мати місце лише у разі ухилення боржника від явки до суду. Проста відсутність боржника не давала кредиторам права вимагати ввести їх в тимчасове володіння майном. У разі ж винесення претором розпорядження щодо введення кредитора у тимчасове володіння всім майном боржника (*missio in possessionem bonorum*), кредитор набував права тримати майно боржника під своїм наглядом та спостереженням, перешкоджати боржнику приховати його або перевести в треті руки і взагалі опікуватись його схоронністю. Разом з тим він не отримував ані права користування цим майном, ані самостійного права володіння ним у вигляді власності. Тому якщо боржник або його сім'я здійснювали володіння майном, кредитору не дозволялось вигонити їх з господарства. Право тримати майно під наглядом за розпорядженням судової влади отримало назву преторської застави (*pignus praetorium*)[2, с. 21].

Таким чином, римському праву були відомі декілька інститутів, що мали в собі ознаки арешту майна на забезпечення тих чи інших вимог:

- *vindicias dicere secundum actorem* (передача речі на зберігання позивачу чи відповідачу за позовами щодо зазначеної речі *actio in rem*),
- *pignoris capio* (арешт речі, що належить правопорушнику з метою стимулювання його до правомірної поведінки),
- преторська застава (*pignus praetorium*), що виражалась в передачі майна боржника під нагляд кредиторів й обмеження в розпорядженні ним боржником на забезпечення виконання зобов'язань кредиторів. При цьому, на відміну від

*vindicias dicere secundum actorem*, зазначений інститут застосовувався незалежно від наявності зв'язку між зобов'язанням, на забезпечення якого надавалась така застава та майном, яке було її предметом.

Загальними рисами всіх названих інститутів є застосування означених заходів силою державної влади уповноваженою на те особою (магістратом, претором). При цьому два з них, *vindicias dicere secundum actorem* та *pignus praetorium* мали метою забезпечити виконання рішення по суті спору між сторонами (тобто були засобами забезпечення позову), інший, *pignoris capio*, застосовувався як захід забезпечення вимог магістрату, які були не пов'язані із забезпеченням будь-якого позову, а лише стимулювали відповідну особу до виконання певних розпоряджень.

Згодом розглянуті інститути стали основою для розвитку відповідних правових інститутів середньовічної Європи.

Слід відзначити, що на протязі досить довгого часу, арешт судна на забезпечення вимог кредиторів не відокремлювався від інституту арешту майна як такого за загальними правилами цивільного процесу.

Так, в таких видатних пам'ятках морського права як Родоський кодекс, зведенні морських звичаїв острова Родос, який датується III – II ст. до н.е., та, пізніше, у візантійських Базиліках (VII ст.), окремих правил щодо арешту судна не міститься. Не знаходимо ми відповідних норм й у більш пізніх пам'ятках морського права Європи (Олеронських свитках XII ст., Барселонському морському кодексі XIII ст., Кодексі Ганзійського союзу XVI ст.).

В праві Великобританії в XVI ст. з'являється інститут, що в подальшому послужив відправною точкою в розвитку *action in rem* в його сучасному вигляді *processus contra contumacem*. Зазначений інститут сформувався середньовічній Європі, і походить, вочевидь від вищеназваних інститутів римського права. Вперше цей інститут було описано невідомим італійським правником-цивілістом у XIV ст. та відповідно до його записів, було запозичено й закріплено у Чорній книзі Адміралтейства зведенні морських законів та правил, що було сформоване у XV ст. для застосування Адміралтейськими

судами при вирішенні справ, що підпадали під їх юрисдикцію. Зазначений інститут закріплено в статті під назвою *Ordo Judiciorum*.

Основною метою цього процесу є протидія неправомірній відмові відповідача від явки до суду та надання обґрунтованих заперечень проти пред'явленого до нього позову. Сам відповідач та (або) його майно в юрисдикції Адмірала могли бути арештовані Маршалом Адміралтейства одночасно з повідомленням відповідача (а так само іншої особи, що мала певний інтерес у праві власності на річ) про необхідність явки до суду. У разі чотирьохкратної неявки відповідача на виклик суду, позивач мав право звернутися до суду з вимогою передати йому у власність арештоване майно боржника з огляду на його непокору [3, р. 1900].

В даній формі процесу первісно могло бути арештовано будь-яке майно, і для цього позивачеві не потрібно було доводити наявність в нього заставного права. Як зазначає один з дослідників британського середньовічного права Г. Дж. Марсден, «арешт відповідача або його майна були звичайними заходами, що вживались при початку судової процедури. Арешт товарів був настільки ж частим, як і арешт судна. Це, здавалось, було несуттєвим, що то були за товари, аби вони належали відповідачеві та знаходились в юрисдикції Адмірала під час арешту... той факт, що арешту піддавались судна та товари, які не мали жодного відношення до предмету позову, окрім їх належності відповідачеві, доводить до висновку, що його єдиною метою було надати забезпечення виконання судового рішення в майбутньому» [4, с. 21-22].

Однак в англійській формі цього процесу від позивача вимагалось зазначити конкретне майно, що підлягало арешту. На думку відомого канадського вченого професора В. Тетлі, саме ця особливість поступово призвела до виникнення концепції щодо відповідальності самого судна за деякі борги (наприклад, заробітна плата екіпажу, винагорода за спасання на морі). Арешт речі, «що не виконала обов'язку», став вважатися в Великобританії єдиною формою здійснення судом по морських справах своєї юрисдикції. Як

результат, стало проводитись чітке розмежування між позовом «до речі» (action in rem) та позовами «до особи» (action in personam) [5, с. 11].

Зазначене розмежування в практиці Адміралтейського суду почалось наприкінці XVII- початку XVIII століття. На початку XIX століття Адміралтейський суд для відправлення правосуддя мав у своєму розпорядженні три різних види провадження:

1) припис in rem, за яким накладався арешт на судно або вантаж у разі спрямування позову безпосередньо проти речі як такої;

2) припис in personam, за яким арешту піддавався сам відповідач у разі, якщо позов було спрямовано безпосередньо проти нього;

3) арешт товарів та рухомого майна відповідача додатково до припису in personam у разі відсутності відповідача на території, на яку розповсюджується юрисдикція суду.

На розвиток британської концепції арешту суден значно вплинуло протистояння загальних та адміралтейських судів з питань юрисдикції. Суди загальної юрисдикції своїми актами та приписами усіляко намагались звужити юрисдикцію адміралтейських судів, звівши її виключно до справ щодо морських суден як таких. В обхід зазначених приписів адміралтейські суди сформували практику, відповідно до якої у разі наявності зв'язку між вимогою та судном, справа у будь-якому разі знаходиться в юрисдикції адміралтейського суду. З зазначеної практики згодом сформувалась концепція поняття «морська вимога», тобто вимога, пов'язана із судном як таким, його експлуатацією, обслуговуванням тощо. При цьому відповідальним за такою вимогою вважалось судно, що давало змогу застосовувати процедуру in rem. Згодом арешт судна став обов'язковою вимогою для обґрунтування юрисдикції адміралтейського суду. Так, в одному із своїх рішень, яке здобуло назву «*The Beldis*» Голова секції Високого суду Великобританії з спадкових, сімейних та адміралтейських справ лорд Мерімен зазначив: «дійсною метою арешту.... є обґрунтування юрисдикції суду в той час коли всі намагання отримати захист в рамках процесу in personam були відхилені загальними судами.... Водночас

залишається питання... чи може бути спрямований позов *in rem* проти власності, іншої ніж та, з якою пов'язаний предмет позову» [6]. В зазначеному рішенні, яке відбулось у 1936 року та застосовується до сьогодні судами не тільки Великобританії, але й Канади, США, ПАР та інших країн, які запозичили британську правову систему та в яких застосовуються прецеденти британських судів як джерела права, закріплений принцип недопущення арешту за позовом *in rem* власності, не пов'язаної із предметом позову.

В праві середньовічної Європи вперше процедуру арешту та продажу судна за борги було врегульовано у Франції Ордонансом про морську торгівлю 1681 року [7], який був виданий королем Людовіком XIV. Цим питанням було присвячено титул XIV книги I ордонансу, який складався із одинадцяти статей й мав назву «Про арешт, продаж суден та розподіл вирученої від їх продажу ціни».

Відповідно до ордонансу, за рішенням суду могло бути заарештоване будь-яке судно, незалежно від наявності привілеїв чи знаходження в іпотеці. Процедура арешту полягала в тому, що судовий виконавець здійснював опис судна й оголошував про його арешт та подальший продаж. Опис судна полягав у складенні протоколу, до якого заносились відомості про особу, на вимогу якої було здійснено арешт, суму вимоги, зазначалась адреса, за якою має відбутися продаж судна. В протокол опису також вносились відомості про шлюпки, оснастку, інструмент, боєприпаси, провіант, тощо.

Зазначений протокол направлявся судовласнику, або, якщо він не мав місця проживання або місця знаходження на території Франції прокуророві.

Реалізація арештованого судна здійснювалась через аукціон. Повідомлення про час та місце проведення аукціону вивішувались на готмачті судна, на причалі, на дверях суду та в інших встановлених місцях. Аукціон призначався судом не менш ніж через три тижні з дати арешту. При цьому повідомлення про дату й місце проведення аукціону вивішувались щотижня. Особи, які мали бажання прийняти участь в аукціоні, мали

зголоситись до суду. Суд мав право оголошувати про зменшення початкової ціни судна при кожному щотижневому повідомленні.

За результатами аукціону переможець мав сплатити суму покупки протягом однієї доби. У разі нездійснення платежу, через три дні призначались нові торги. До моменту проведення торгів, первісний покупець з метою залишення судна за собою, мав право заплатити ціну покупки, а також компенсувати витрати, пов'язані із організацією повторних торгів.

Якщо арештоване судно мало водовиміщення менш ніж 10 тон, аукціон з його продажу відбувався за спрощеною процедурою, відповідно до якої застосовувався скорочений мінімальний строк для призначення аукціону вісім днів, протягом яких мало відбутися три повідомлення про продаж, які мали бути розміщені на причалі та на будівлі суду [8].

Слід відзначити, що описана процедура арешту судна майже в незмінному вигляді була закріплена у Комерційному кодексі Франції 1807 року, й зазначені норми застосовувались аж до прийняття нового Комерційного кодексу у 2000 році.

Моделі механізму арешту суден Великобританії та Франції згодом були запозичені іншими країнами світу. Країни англо-саксонської правової сім'ї (Канада, Австралія, ПАР) перейняли британську модель, країни континентальної правової сім'ї французьку.

В Росії до новітнього часу були відсутні спеціальні норми, які регулювали питання арешту судна. Арешт здійснювався в порядку, передбаченому для забезпечення позову в рамках цивільного судочинства.

З розвитком міжнародної торгівлі, ускладнення системи правовідносин, пов'язаних із морськими перевезеннями, виникла необхідність врегулювання питань, пов'язаних із арештом судна на міждержавному рівні шляхом прийняття відповідної конвенції. Так, в рамках підготовки до Конференції Міжнародного морського комітету в Антверпені в серпні 1930 року постійним Бюро комітету було запропоновано учасникам подати нові питання для вивчення комітетом. Три національні морські асоціації (французька, німецька

та італійська) запропонували до вивчення та розгляду проблему арешту суден. Французька та німецька асоціації розглядали тему арешту у зв'язку із проблемними питаннями юрисдикції у разі зіткнення суден. При цьому німецькою асоціацією було розроблено й запропоновано до обговорення чорновий варіант міжнародної конвенції про цивільну юрисдикцію в питаннях зіткнення суден, положення якої були спрямовані на забезпечення вимог, що впливають із зіткнення.

Крім того, німецька асоціація зазначаючи, що арешт тісно пов'язаний не тільки із вимогами, що впливають із зіткнення суден, але й з морськими заставними правами та іпотекою, з метою захисту власників таких заставних прав у разі арешту судна, який здійснено за заявою інших осіб, запропонувала для обговорення 4 питання:

1. Хто має право здійснити арешт судна?
2. Які саме судна можуть бути заарештовані?
3. Де може бути здійснено арешт?
4. Яким чином судно може бути звільнено з-під арешту?

Під час проведення Конференції представник Італії також підняв питання щодо необхідності врегулювання відповідальності за неправомірний арешт [9, р. 2].

Пропозиція була підтримана також шведською та японською асоціаціями. Було створено відповідну міжнародну комісію з попереднього вивчення даної проблеми.

З метою підготовки проекту відповідної міжнародної конвенції Постійним Бюро Міжнародного морського комітету було проведене анкетне опитування з питань права на арешт судна, його примусовий продаж, та щодо уніфікації правил стосовно арешту суден. В цьому опитуванні прийняли участь національні морські асоціації Бельгії, Франції, Німеччини, Італії, Нідерландів, Норвегії, Португалії, Югославії, Швеції, Великобританії та США. За результатами опитування на доручення комісії відомим спеціалістом в сфері морського права Л. Дором було підготовлено чорновий проект конвенції, який

було представлено в Лондоні 16 травня 1933 року на розгляд комісії. За результатами розгляду комісією було підготовлено доопрацьований проект конвенції та представлено його для обговорення на черговій конференції Міжнародного морського комітету в Осло в серпні 1933 року. Основні положення проекту зводились до наступного:

- 1) будь-яка особа, яка має вимогу до судновласника вправі зажадати арешту судна на забезпечення такої вимоги;
- 2) арешт накладається виключно судом;
- 3) суд вправі звільнити судно з-під арешту у разі, якщо судновласник доведе, що арешт було проведено необґрунтовано або надасть достатнє забезпечення заявленої вимоги в іншій формі;
- 4) особа, на вимогу якої накладено арешт на судно, є відповідальною за всі збитки, завдані необґрунтованим арештом;
- 5) процедура накладення арешту регламентується законом держави місця здійснення арешту.

Таким чином, перший варіант проекту конвенції був підготовлений виходячи з концепції *action in personam*.

При обговоренні проекту представниками національних морських асоціацій було висунуто кілька суттєвих зауважень. Так, з боку Великобританії пролунала думка про те, що в запропонованому вигляді конвенція не має жодного сенсу, адже особа має право на пред'явлення позову *in rem* для реалізації морської вимоги, а відтак, здійснення попереднього арешту є недоцільним. Представник США взагалі зазначив, що не підтримує саму ідею конвенції про арешт судна. Представник японської асоціації заявив, що конвенція має застосовуватись тільки до іноземних суден, в той час як питання арешту суден, що плавають під національним прапором, мають регулюватись виключно внутрішнім законодавством. Певні зауваження надали й представники Нідерландів, зокрема щодо того, що відповідальність за неправомірний арешт, на їх думку, мала бути встановлена національним законодавством, а не міжнародною конвенцією.

Крім того, значні дебати розгорілись у зв'язку із фундаментальними розбіжностями в регулюванні питання арешту суден в країнах континентальної системи права та загальної системи права.

В країнах континентальної системи права судно могло бути заарештоване на забезпечення будь-якої вимоги, як пов'язаної, так і не пов'язаної із судном. В країнах загальної системи права судно могло бути заарештоване лише в певних випадках, у разі наявності права на пред'явлення позову *in rem*.

По-друге, в країнах континентального права особа, на вимогу якої було накладено арешт, є відповідальною за всі збитки, завдані судновласнику у випадку необґрунтованого арешту. В країнах загальної системи права судновласник мав право вимагати лише компенсації вартості захисту від позову. Така точка зору обґрунтовувалась тим, що судновласник у будь-який час звільнити судно з-під арешту, надавши інше прийнятне забезпечення [9, р. 6].

За результатом розгляду проекту конвенції було вирішено направити його на доопрацювання.

Міжнародна комісія до конференції в Парижі 1936 року доопрацювала проект, обмеживши можливості застосування Конвенції відносно деяких вимог, що захищались положеннями міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються морських іпотек та морського заставного права, зокрема щодо вимог, які впливають із спасання на морі та зіткнення суден. Відповідно статтю 1 проекту конвенції було викладено в новій редакції. Інші положення проекту було залишено без змін, включаючи статтю 5, яка передбачала компенсацію збитків у разі неправомірного арешту, та яка визвала багато заперечень в Осло.

Цей проект не отримав схвалення з боку учасників конференції: делегати від Великобританії та США утримались від жодних коментарів, від Італії, Бельгії та Швеції виказали невдоволення у зв'язку із обмеженими можливостями застосування нового проекту. Аналогічно закінчилась і конференція 1937 року в Парижі. Основній критиці була піддана стаття 5

проекту. Делегат від Німеччини наполягав на виключенні можливості арешту судна, яке є учасником зіткнення, виключаючи, таким чином, із сфери дії Конвенції арешт на забезпечення вимог, що впливають із спасіння судна. Також було запропоновано виключити із сфери дії Конвенції можливість арешту іншого судна, що належить тому ж судновласнику (т.з. «sister ship»).

Статтю 5 було доопрацьовано й можливість компенсації збитків за неправомірний арешт було залишено на розсуд суду. При цьому до такої суми збитків на включалась вартість майна, що було надане як забезпечення вимоги замість арешту судна. Зазначені пропозиції були схвалені Конференцією й проект конвенції в черговий раз було направлено на доопрацювання.

До питання уніфікації правил щодо арешту суден Міжнародний морський комітет повернувся у 1947 році. На конференції в Антверпені було здійснено спробу винести на розгляд дипломатичної конференції варіант проекту конвенції, схвалений у 1937 році на конференції в Парижі. Однак, враховуючи заперечення від делегатів Великобританії та Нідерландів, було прийняте рішення повторно провести опитування відносно внутрішньодержавного регулювання питання арешту суден в країнах-учасниках Міжнародного морського комітету з метою досягнення більш повної однорідності думок в розглянутій сфері.

На конференції Міжнародного морського комітету в Амстердамі в 1949 році, один з членів міжнародної комісії з розробки проекту конвенції, Г. Ассер підсумувавши результат довоєнної роботи, та проаналізувавши принципові розбіжності в питаннях арешту суден між континентальною та загальною правовими системами, резюмував наступне. По-перше, стаття 1 первісного варіанту конвенції передбачала, що будь-який кредитор судновласника може вимагати арешту судна, незалежно від того, чи є вимога морською, тобто відтворювала точку зору континентальної системи права. Зазначений проект не був, що цілком логічно, підтриманий Великобританією, делегати від якої заявили про відмову змінити регулювання питання арешту суден на користь континентальної системи. При цьому британська система передбачає вкрай

обмежену можливість арешту при здійсненні провадження *in rem*. В результаті зіткнення цих полярних позицій, в останній редакції, запропонованій в 1937 році в Парижі, вона була сформульована наступним чином: «Будь-який кредитор судновласника у разі зіткнення, може вимагати арешту такого судна». Таким чином, перший проект включив континентальне поняття самих широких можливостей арешту, а заключний проект був заснований на британській концепції позову *in rem*., зводячи можливість арешту виключно до випадків зіткнення суден, а стосовно інших вимог регулювання питань арешту судна залишалось на розсуд національного права кожної з країн.

Враховуючи вищевикладене, проект, первісною метою якого була уніфікація правил арешту суден, став лише відтворенням закону Великобританії. Такий результат Постійним бюро комітету було оцінено як негативний й розроблений проект не міг бути представлений для його затвердження дипломатичною конференцією. Нове опитування було доручено провести Г. Міллеру, за результатами якого він пояснив наступне: «Вивчивши найбільш обережні та інформативні повідомлення, отримані від інших країн, все виглядає так, ніби то англійський закон знаходиться у меншості стосовно диференціації законів інших морських країн. Це пов'язано, на мою думку, з тим фактом, що в англійському законі питання арешту є специфічно морським. Ми розрізняємо арешт судна в морському праві та арешт іншої власності. Що стосується арешту будь-якої іншої власності, ми не маємо такої процедури взагалі. Власність в Великобританії може бути арештована тільки після того, як винесено судові рішення» [9, р. 10]. Він прийшов до висновку, що можливості будь-якого майбутнього уніфікованого законодавства повинні бути обмежені виключно певним переліком випадків та не повинні бути розповсюджені на необмежений круг вимог.

Вказана пропозиція була зустрінута рядом зауважень. Так, представники Франції у якості компромісу запропонували за прикладом США та Шотландії обмежити право арешту морськими вимогами, але дозволити арешт будь-якого судна, що належить тому ж судновласникові.

В протилежність запропонованому варіанту було висловлено точку зору щодо неприпустимості арешту іншого судна, що належить тому ж судновласникові у разі, коли вимога впливає із зіткнення суден.

З урахуванням зауважень було підготовлено новий проект конвенції, який був представлений та схвалений на конференції Міжнародного морського комітету в Неаполі в 1951 році. В ньому було враховано компроміс, запропонований в 1949 році в Амстердамі арешт дозволявся виключно за морськими вимогами, зазначеними в ст. 1, та, окрім судна, стосовно така вимога виникла, дозволялось здійснити арешт іншого судна того ж судновласника.

Проблема відповідальності за неправомірний арешт була вирішена шляхом відсилки до загальних правил міжнародного приватного права. Також проект містив норми стосовно визначення юрисдикції по морським вимогам. Визнавалась юрисдикція суду держави, де було здійснено арешт, стосовно розгляду спору по суті заявлених вимог при наявності однієї з наступних вимог:

- коли позивач має постійне місце проживання або основний офіс в такій державі;
- якщо морська вимога виникла в такій державі;
- якщо морська вимога виникла в ході рейсу, під час якого на судно накладений арешт;
- якщо морська вимога виникла у зв'язку із зіткненням;
- якщо вимога пов'язана із спасанням на морі.

Зазначений проект був схвалений на конференції в Неаполі в 1951 році, й був прийнятий дипломатичною конференцією в Брюсселі в травні 1952 року [10].

До зазначеної Конвенції приєднались близько 80 країн світу. Слід відзначити, що СРСР до Конвенції не приєднався. Україна приєдналась до Конвенції лише 07 вересня 2011 року, ратифікувала 6.05.2012 р., й практика застосування її положень на території України відсутня.

Однак, деякі положення Конвенції 1952 р. при застосуванні їх на практиці не в повній мірі відповідали очікуванням держав-учасниць. Зокрема, викликали дискусії положення ст. 3 Конвенції стосовно можливості арешту іншого судна, яке належить тому ж судновласнику (sistership). Так, відповідно до ч.2 ст. 3 Конвенції, судна вважатимуться такими, що мають того ж власника у разі, коли всі частки власності будуть належати одній й тій самій особі або особам.

Таке формулювання викликало критику з боку окремих вчених через його зарозумілість. Так, Ф. Берлінджері, наводив такий приклад: «Нехай судно «А» це судно, стосовно якого виникла морська вимога, а судно «В» інше судно. Якщо судно А належить особі Х, а судно В особам Х та У, то судно В не може бути заарештоване.

У разі, якщо судно А належить особам Х та У, а судно В належить лише особі Х, то таке судно може бути заарештоване.

У разі, якщо судно А належить наполовину особі Х, а інша половина в рівних частках належить особам У та Z, а судно В належить особам Х, У та Z в рівних частках, то таке судно може бути заарештоване.

У разі, якщо судна А та В належать двом акціонерним компаніям, сто відсотків акцій яких належать особі Х, то судно В не може бути заарештоване з огляду на формальну незалежність судновласників одне від одного» [11, р. 129].

З другого боку, невдоволення викликали положення ст. 8 Конвенції, в силу якої у разі, якщо судно плаває під т.з. «зручним прапором» (що є розповсюдженою практикою), а знаходиться в управлінні компанії-резидента однієї з країн-учасників Конвенції, на таке судно дія Конвенції не розповсюджується.

З огляду на вище викладене, питання про перегляд Конвенції 1952 року періодично підіймалися окремими вченими та юристами-практиками.

Формальною підставою необхідності перегляду конвенції стала підготовка проекту Конвенції про морські застави та іпотеки, ініціатором

підготовки якого виступив Міжнародний морський комітет в 1985 році. В 1986 році Міжнародною морською організацією (ІМО) спільно з Конференцією ООН з торгівлі та розвитку (UNCTAD) та було створено об'єднану міжурядову групу експертів з питань морських застав та іпотек та пов'язаних питань (JIGE).

В 1995 році з врахуванням положень прийнятої 1993 року міжнародної Конвенції про морські застави та іпотеки, зазначеною групою експертів було підготовлено проект нової конвенції про арешт суден. Однак, основні його положення були піддані значній критиці. Особливо негативну реакцію викликали положення ст. 1 проекту Конвенції, який передбачав відкритий перелік морських вимог, за якими могло бути арештоване судно, та положення ст. 6 стосовно відповідальності та відшкодування збитків за неправомірний арешт.

Також гаряче обговорювалось питання можливості арешту судна, яке не знаходиться в порту держави-учасниці Конвенції, а слідує транзитом через її територіальні води. Міжнародна палата судноплавства (ICS) запропонувала заборонити арешт судна, яке знаходиться в плаванні в територіальних водах країни-учасниці Конвенції, дозволяючи його лише після заходу судна в порт, посиляючись в обґрунтування такої позиції, зокрема на ст. 482 Німецького торговельного кодексу. Однак така пропозиція зустріла опір з боку держав, внутрішнє право яких дозволяє здійснити арешт судна у будь-який час, коли судно знаходиться в їх юрисдикції (тобто й під час слідування через територіальні води), що відповідає нормам міжнародного права, зокрема ст. 28 Конвенції ООН по морському праву 1982 року (UNCLOS), відповідно до якої прибережна держава може застосовувати стосовно іноземного судна, що проходить через його територіальне море, арешт по будь-якій цивільній справі за зобов'язаннями або відповідальністю, що виникли під час або для проходу його через води прибережної держави, або у разі проходу судна через територіальне море після виходу його з внутрішніх вод.

Певні протиріччя внесла також Міжнародна асоціація портів та гаваней (ІАРН), спостерігач від якої наголосив на тому, що оскільки виконання рішення

про арешт судна поза межами порту є неможливим, слід при розробці правил здійснення арешту судна враховувати інтереси портів. Зокрема, він зазначив, що порти будуть позбавлені можливості використовувати причал, до якого пришвартоване арештоване судно протягом певного довгого часу. Крім того, вони вимушені будуть приймати додаткові заходи для захисту навколишнього середовища. Однак, така точка зору не знайшла підтримки у інших сторін процесу, на думку яких участь портової влади в процедурі арешту є зайвою, а гарантійний депозит на користь портової влади для покриття можливих витрат та збитків, на якому наполягав представник ІАРН, означає додатковий фінансовий тягар для позивача в доповнення до авансового платежу, який вимагається при запиті арешту в деяких юрисдикціях [12].

Як бачимо, при підготовці Конвенції існували прямо протилежні точки зору на основні питання. Нова конвенція мала віднайти розумний паритет між інтересами судновласників, які прагнули до звуження дії конвенції, та інтересами вантажовласників, профспілок моряків та інших потенційних запитувачів арешту. Врешті, при підготовці остаточного проекту Конвенції не вирішеним лишилось найголовніше питання чи бути переліку морських вимог закритим, як в Конвенції 1952 року, чи бути відкритим, як пропонувалось в проекті Конвенції 1995 року. Зазначене питання було вирішено залишити на розгляд дипломатичної конференції.

1 березня 1999 року на дипломатичній конференції в Женеві було прийнято нову Конвенцію про арешт суден [13], основні положення якої зводяться до наступного:

**1) арешт судна здійснюється лише за морською вимогою, вичерпний перелік яких зазначений у ст. 1 Конвенції.** Порівняно із Конвенцією 1952 року, перелік вимог розширився й складається з 22 пунктів. Так, до морських вимог відносяться:

- а) заподіяння збитків чи шкоди при експлуатації судна;
- б) смерть або заподіяння тілесних пошкоджень на суші або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна;

с) рятувальні операції чи будь-яка угода про рятування, у тому ж числі, якщо вона встановлюється, спеціальна компенсація у випадку здійснення рятувальних операцій по відношенню до судна, яке само за собою чи його вантаж спричинили загрозу заподіяння шкоди навколишньому середовищу;

д) шкода, заподіяна судном навколишньому середовищу, узбережжю чи пов'язаним із ними інтересам, або загроза заподіяння такої шкоди; заходи, які застосовуються для запобігання, зменшення чи усунення такої шкоди; компенсація за таку шкоду; витрати на розумні заходи з відновлення навколишнього середовища, які були фактично прийняті чи повинні бути прийняті; збитки, які були понесені чи, ймовірно, будуть понесені третіми особами у зв'язку із такою шкодою; і шкода, витрати чи збитки, які є аналогічними за своїм характером тим, що вказані в цьому підпункті;

е) витрати або видатки по відношенню до підіймання, видалення, відновлення, знищення чи знешкодження судна, яке затонуло, перетворилося в уламки, сіло на мілину або покинуто, у тому числі все, що знаходиться чи знаходилось на борту такого судна, і витрати або видатки, які стосуються зберігання кинутого судна і утримання його екіпажу;

ф) будь-який договір, який має відношення до використання судна або договір оренди судна на умовах чартеру або інших умовах;

г) будь-який договір перевезення вантажу чи договір перевезення пасажирів на судні на умовах чартеру або іншим способом;

h) втрата чи пошкодження вантажу, який перевозиться на судні (у тому ж числі багажу) або шкода, яка заподіяна у зв'язку із такими вантажами;

і) загальна аварія;

j) буксирування;

к) лоцманське проведення;

l) постачання судна товарами, матеріалами, харчами, паливом, устаткуванням (у тому числі контейнерами) чи подання послуг судну у цілях експлуатації судна, управління їм, його збереженням або утриманням;

m) будівництво, модернізація, ремонт, переобладнання чи спорядження судна;

n) збори в порту, каналах, доках, гаванях та інші водні збори і витрати;

o) заробітна плата і інші суми, які припадають капітану, командному складу судна та іншим членам екіпажу судна у зв'язку з їх роботою на судні, у тому ж числі витрати на репатріацію і внески з соціального страхування, які виплачуються від їх імені;

p) дисбурсментські витрати, які понесені від імені судна чи його власників;

q) страхові премії (включаючи внески за взаємним страхуванням) стосовно судна, які сплачуються судновласником чи фрахтувальником за димайз-чартером або від їх імені;

r) будь-яка комісійна, брокерська або агентська винагорода, що сплачується стосовно судна його власником або фрахтувальником за димайз-чартером, чи від їх імені;

s) будь-який спір про право власності на судно або володіння ним;

t) будь-який спір між двома або кількома власниками судна щодо використання судна або розподілення прибутку;

u) застава або іпотека ("hypothèque") або обтяження судна того ж характеру;

v) будь-який спір, що виникає з договору купівлі-продажу судна.

Таким чином, порівняно із Конвенцією 1952 року до переліку морських вимог додатково ввійшли такі вимоги як заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу, дисбурсментські витрати, страхові премії та платежі, спір з договору купівлі-продажу судна, вимоги, пов'язані із підйомом та знешкодженням затонулого судна, судна, яке сіло на мілину або покинуто.

**2) заборона арешту судна за будь-якою іншою вимогою** (ст. 2 Конвенції). На відміну від Конвенції 1952 року, зазначене правило застосовується до всіх суден, що знаходяться під юрисдикцією держави-члена Конвенції (ст. 8), а не тільки до тих, які плавають під прапором країни-учасниці

конвенції. Однак, на розсуд учасників конвенції залишилась можливість ратифікувати конвенцію із застереженням про незастосування її положень до суден, які не плавають під прапором країни-учасниці (ст. 10).

**3) поєднання елементів action in personam та action in rem при визначенні умов здійснення арешту.** Так, відповідно до ст. 3 Конвенції, арешт будь-якого судна, щодо якого заявляється морська вимога, допускається у випадку, якщо:

а) особа, якій судно належало на праві власності в момент виникнення морської вимоги, є відповідальна за такою вимогою і є власником судна, коли арешт був накладений; або

б) фрахтувальник судна за димайз-чартером в момент виникнення морської вимоги є відповідальним за такою вимогою і є фрахтувальником за димайз-чартером або власником судна при накладенні арешту; або

с) ця вимога базується на заставі судна чи морської іпотеки судна чи обтяженні судна того ж характеру; або

д) вимога стосується права власності на судно чи володіння ним; або

е) вимога надається до власника, фрахтувальника за димайз-чартером, управителя або оператора судна і забезпечується морською привілейованою вимогою, яка встановлена чи виникла згідно закону Держави, в якій арешт запитаний.

Як вбачається з вищевикладеного, у разі, якщо вимога належить до розряду привілейованих, арешт судна можливий лише якщо особа, відповідальна за такою вимогою, є власником або фрахтувальником судна. Однак, в міжнародній практиці розповсюджені й інші договори, які формально не відносячись до жодного виду фрахтування, дають змогу користуватись судном й здійснювати управління ним. Такими договорами, наприклад, є договір довірчого управління, який відомий й вітчизняному законодавству, а також договір оперативного управління судном. Крім того, з метою уникнути проблем, пов'язаних із можливістю виникнення морських вимог до особи, зазначеної в ст. 3 Конвенції, також досить часто всі договори з третіми особами, пов'язані із

експлуатацією судна, укладаються компанією-агентом, без зазначення за дорученням якої особи вона діє, і, фактично, без можливості примушення її до оперативного розкриття інформації про правовідносини, що існують між нею та принципалом.

Вищезазначене дає підстави стверджувати, що й міжнародне регулювання порушеної проблематики потребує вдосконалення, однак, враховуючи складнощі, з якими був пов'язаний останній перегляд Конвенції, вважається, що доопрацювання існуючого тексту займе певний досить довгий проміжок часу.

Таким чином, судно, яке не належить особі, відповідальній за морською вимогою, але у зв'язку із яким морська вимога виникла, може бути заарештоване лише у разі спору про право власності на судно, у разі наявності заставного права, та у разі якщо за законодавством держави, де запитується арешт, морська вимога відноситься до привілейованих.

Слід відзначити, що міжнародне законодавство не містить дефініції терміну «привілейована вимога». Його зміст можна визначити лише шляхом дослідження його застосування у різних нормативно-правових актах, як міжнародно-правових, так і національних. Так, виділяють такі основні ознаки привілейованих вимог:

- 1) вони задовольняються переважно перед іншими вимогами, в т.ч. тими, що забезпечуються іпотекою;
- 2) вичерпний перелік, черговість та порядок задоволення привілейованих вимог визначається законом;
- 3) наявність строку давності [14, с. 325-326].

Щодо визначення переліку морських вимог, то слід виходити з того, що міжнародне право виходить з того, що визнання тієї чи іншої вимоги привілейованою є прерогативою внутрішнього національного законодавства. Але, деякі морські вимоги визначені як привілейовані й міжнародно-правовими актами. Так, в ст. 4 Міжнародної конвенції про морські застави та іпотеки 1993 року[15] (інший варіант перекладу назви «Міжнародна конвенція про морські

привілейовані вимоги та іпотеки»), яка поки що не набрала сили, визначено, що до привілейованих належать:

а) вимоги щодо виплати заробітної плати і інших сум, які належать капітану, командному складу судна та іншим членам екіпажу судна у зв'язку з їх роботою на судні, у тому ж числі витрати на репатріацію і внески з соціального страхування, які виплачуються від їх імені;

б) вимоги у зв'язку із смертю або заподіянням тілесних ушкоджень на суші або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна;

с) вимоги стосовно винагороди за спасання судна;

д) вимоги стосовно виплати портових зборів, зборів за користування каналами та іншими водними шляхами та лоцманських зборів;

е) вимоги, що випливають з цивільних правопорушень. Пов'язаних із заподіянням матеріальної шкоди або шкоди в процесі експлуатації судна, за винятком втрати або ушкодження вантажу, контейнерів або багажу пасажирів, що перевозяться на судні.

Україна є стороною зазначеної Конвенції, і, крім того, КТМ України [16] містить власний перелік привілейованих вимог, який закріплений в ст. 358 зазначеного кодексу. До них відносяться:

- вимоги, що випливають з трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування - вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна;

- вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, а також знищення;

- вимоги щодо каналних і портових зборів;

- вимоги про винагороду за рятування і про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;

- вимоги про відшкодування шкоди від зіткнення суден або іншої аварії на морі, від пошкодження портових споруд, іншого майна, що знаходиться в порту, а також засобів навігаційного устаткування;

- вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу;
- вимоги про відшкодування шкоди щодо вантажу або багажу;
- вимоги про сплату фрахту та інших платежів, належних за перевезення даного вантажу.

Відповідно до ч. 2 ст. 3 Конвенції, дозволяється арешт також будь-якого іншого судна чи будь-яких інших суден, котрі при накладенні арешту належать особі, яка є відповідальною за морською вимогою і яка в момент виникнення вимоги була:

- а) власником судна, стосовно якого виникла морська вимога; або
- б) фрахтувальником за димайз-чартером, тайм-чартером чи рейсовим чартером такого судна.

Зазначені судна в міжнародній практиці отримали назву «sister ship».

Це положення не застосовується до вимог про право власності на судно чи володіння ним.

Однак, в національному праві країн світу відсутній єдиний підхід до реалізації механізму арешту «sister ships». Так, за законодавством Туреччини, арешт може бути накладений лише на судна, що «належать» боржникові, тобто турецьке законодавство не заглиблюється в корпоративні відносини афілійованих компаній боржника (навіть у тому випадку, коли такі компанії володіють та здійснюють контроль над судном в тому ж об'ємі, що й основний боржник)

Законодавство Чилі, навпаки, в ст. 1234 Комерційного Кодексу закріплює можливість накладення арешту як на судно, безпосередньо пов'язане із морською вимогою, так і на будь-яке судно, що знаходиться у власності особи, яка є відповідальною за такою вимогою, або якщо така особа здійснює управління судном або виступає його оператором [17, с. 171].

Українське законодавство в ст. 42 КТМ обмежує перелік осіб, щодо яких застосовується правило арешту «sister ships», власником та фрахтувальником судна за рейсовим чартером, тайм-чартером або бербоут-чартером.

Відповідно до ч. 3 ст. 3 Конвенції, арешт судна, яке не належить особі, яка є відповідальною за вимогою, дозволяється лише у випадку, якщо у відповідності з законом Держави, в якій запрошується арешт, судове рішення, яке було винесене за такою вимогою, може бути виконано стосовно такого судна шляхом продажу його за рішенням суду чи примусового продажу.

Зазначене формулювання допускає його неоднозначне тлумачення.

Буквальне тлумачення зазначеної норми дозволяє зробити висновок про те, що арешт можливий лише у разі, якщо суд держави, у якій арешт запитується, є повноважним розглянути справу по суті, винести відповідне рішення, та виконання такого рішення можливе шляхом продажу судна.

Однак в даному випадку слід застосовувати комплексне тлумачення даної норми в контексті інших положень Конвенції. Так, відповідно до ст. 7 Конвенції, у випадку, якщо Суд Держави, в якій був накладений арешт на судно чи було надане забезпечення для звільнення судна від арешту не має юрисдикцію виносити рішення по суті; чи відмовився здійснювати юрисдикцію, такий Суд може встановлювати і при наявності прохання встановлює строк, протягом якого особа, яка має вимогу, порушує провадження у компетентному Суді чи арбітражі. У випадку, якщо провадження порушується протягом встановленого часу, або провадження порушується у компетентному суді чи арбітражі іншої Держави при відсутності такого строку, будь-яке остаточне рішення, яке виноситься за результатами провадження, визнається і виконується стосовно арештованого судна.

Враховуючи вище наведене, положення частини 3 статті 3 Конвенції слід розуміти таким чином, що необхідною умовою здійснення арешту є не компетенція суду держави, де запитується арешт, розглянути справу по суті заявленої вимоги, а лише наявність механізму примусового виконання рішення щодо заарештованого судна, яке не належить на праві власності відповідальній за вимогою особі.

Слід відзначити, що в Україні такий механізм відсутній. Чинне українське законодавство в сфері виконавчого провадження не передбачає звернення

стягнення на майно, що не належить боржникові. При цьому практика субсидіарного застосування норм КТМ України, зокрема щодо морських привілейованих вимог, відсутня. Більш детально зазначені проблемні питання досліджені в другому розділі дисертаційної роботи.

Слід відзначити, що арешт судна у більшості випадків не має метою безпосередньо знерухомилення судна у певному місці та обмеження повноважень власника щодо розпорядження ним (окрім випадків, коли вимога пов'язана із здійсненням права власності на судно). Як правило, морська вимога є грошовою, а тому метою арешту судна є примушення судновласника до надання забезпечення вимоги у іншій прийнятній формі у вигляді грошових коштів, внесених на депозит суду або гарантії фінансової установи [18]. Як правило, таке забезпечення є більш прийнятним як для особи, яка заявляє вимогу, так і для судновласника, оскільки для першого спрощує процедуру задоволення вимоги у разі позитивного рішення по справі при розгляді її по суті, для другого оскільки звільнення судна з-під арешту дозволяє запобігти чималих збитків, пов'язаних із простоєм судна.

Конвенція 1999 року, на відміну від норм Конвенції 1952 року, встановлює обов'язок (а не право) суду звільнити судно з-під арешту за умови надання достатнього забезпечення у задовільній формі. При цьому, при відсутності угоди сторін про розмір і форму забезпечення суд визначає його форму і розмір самостійно, однак в межах вартості арештованого судна.

Винятком з цього правила є заявлення морської вимоги щодо права власності на судно, володіння, користування ним, або розподілення прибутку від експлуатації судна. Однак, і в таких випадках суд може дозволити особі, у володінні якої знаходиться судно, продовжувати використання його за умови надання такою особою достатнього забезпечення чи іншим чином вирішити питання про використання судна у період арешту.

Стаття 44 КТМ України встановлюючи, що арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром, не робить винятків для будь-яких видів морських вимог, в т.ч. щодо права власності, володіння або користування

судном. Однак, це не означає, що суд повинен звільнити судно у будь-якому разі, коли відповідальною за морською вимогою особою пропонується, наприклад, грошова застава у розмірі повної вартості судна. У разі, коли предметом вимоги є судно як таке, суд може дійти висновку про неприйнятність будь-якого іншого забезпечення й відмовити у задоволенні заяви про звільнення судна з-під арешту.

Оскільки арешт судна є попереднім заходом щодо забезпечення морської вимоги, і, як правило, застосовується до моменту подання позову по суті такої вимоги, ст. 4 Конвенції встановлює, що будь-яке прохання про звільнення судна від арешту у зв'язку із наданням забезпечення не визначає визнання відповідальності, відмову від будь-яких засобів захисту чи від права на обмеження відповідальності.

Одним з головних позитивних моментів Конвенції є встановлення юрисдикції суду держави, в якій було здійснено арешт, щодо розгляду справи по суті. При цьому, Конвенція 1999 року встановлює єдиним достатнім критерієм наявності юрисдикції суду факт здійснення арешту в такій державі, Конвенція 1952 року ж обмежує юрисдикцію суду лише певним переліком випадків. Так, відповідно до ст. 7 Конвенції 1952 року, суд держави, в якій здійснено арешт, буде компетентним розглянути справу по суті лише у разі, якщо:

- позивач має місце проживання або здійснює основну діяльність в державі, де було здійснено арешт судна;
- морська вимога виникла в державі, в якій був накладений арешт;
- морська вимога відноситься до рейсу, під час якого було здійснено арешт судна;
- вимога пов'язана із зіткненням суден або із збитками, завданими внаслідок здійснення маневрування судна;
- вимога виникла внаслідок надання допомоги або рятування;
- вимога забезпечена морською іпотекою або заставою на заарештоване судно.

Таким чином, незалежно від внутрішнього законодавства, в зазначених випадках суд в змозі розв'язати спір по суті вимоги. Зазначене положення є вкрай

важливим для України, оскільки національне процесуальне законодавство майже не передбачає випадків, коли справу за позовом до іноземця або іноземної юридичної особи, що не має місцезнаходження в Україні, може бути розглянуто по суті українськими судами.

З метою імплементації положень Конвенції до національного законодавства, прийнято закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна» від 20 грудня 2011 року [19], яким внесено зміни до Господарського процесуального та Цивільного процесуального Кодексу України щодо визначення підсудності справ про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги.

До прийняття вказаного закону інститут арешту морського судна на забезпечення морського судна в Україні фактично був мертвим, з огляду на відсутність спеціальних процесуальних норм, що регулювали зазначені відносини та поширення відповідних норм КТМ України виключно на морські судна, зареєстровані в Україні [20].

Таким чином, інститут арешту морських суден на забезпечення морських вимог в світі є повністю сформованим й продовжує розвиватись. Пройшовши довгий шлях від інститутів римського права до сучасності, інститут арешту морських суден є самостійним правовим феноменом, що має розглядатися в контексті його процесуальної природи, адже сам по собі арешт судна реалізується саме через вчинення відповідних процесуальних дій, в той час як матеріальна його складова зводиться до дослідження факту наявності або відсутності морської вимоги (без розгляду її обґрунтованості) та оцінки об'єкту арешту з точки зору його відповідності критеріям морського судна.

## **1.2 Визначення поняття арешту морського судна**

Визначення поняття «арешт» міститься в п. 2 ст. 1 Конвенції 1952 р.: «Арешт» означає затримання судна за ухвалою суду для забезпечення морської вимоги, але не включає конфіскацію судна на виконання судового рішення».

Ключовими термінами у визначенні поняття «арешт» є «ухвала суду», «затримання судна» і «морська вимога». Кожен з цих термінів вимагає спеціального розгляду.

Перелік з 17 «морських вимог» надано в п.1 ст.1 Конвенції 1952 року, де зазначено, що «Морська вимога» означає вимогу, що виникає на підставі одного чи більше із зазначених нижче пунктів: а) збитку, завданого будь-яким судном у результаті зіткнення або в інший спосіб; b) загибелі людей або тілесного ушкодження, що заподіяні будь-яким судном або пов'язані з його експлуатацією; с) рятування судна або вантажу; d) договору, що стосується використання або здачі будь-якого судна в наймання за договором про фрахтування або інакше; e) договору, що стосується перевезення вантажів будь-яким судном за договором про фрахтування або інакше; f) втрати вантажу або шкоди, завданої вантажу, в тому числі багажу, який перевозиться будь-яким судном; g) загальної аварії; h) морської позики; i) буксирування; j) лоцманства; k) поставок товарів або матеріалів, що здійснюються для судна з метою його експлуатації або технічного обслуговування, незалежно від того, де ці поставки здійснюються; l) будування, ремонту або спорядження судна чи докових зборів; m) заробітної плати капітанів, офіцерів чи екіпажу; n) витрат капітана, у тому числі витрат вантажовідправників, фрахтувальників чи агентів, що здійснені за дорученням судна або його власника; o) спорів, що стосуються права власності на морське судно; p) спорів між співвласниками будь-якого судна стосовно права власності на це судно, його експлуатації або доходів від його експлуатації; q) іпотеки або морської застави будь-якого судна».

Основні положення Конвенції 1952 року, що діє і в даний час, виражаються в наступному:

1) Арешт на судно не накладається і гарантія або інше забезпечення не надається більше одного разу щодо однієї й тієї ж морської вимоги однієї і тієї ж особи в межах юрисдикції однієї або декількох держав - учасниць Конвенції 1952 р.

2) Судно може бути арештоване тільки на підставі ухвали суду або іншої компетентної судової влади держави, в якій накладається арешт. Суд, який наклав арешт на судно, дозволяє звільнити судно при поданні достатньої гарантії або іншого забезпечення, за винятком випадків, коли судно було заарештовано за допомогою однієї з морських вимог, зазначених у підпунктах "о" (спори про право власності на судно) і "р" (суперечки між власниками про право власності на судно, володінні або користуванні їм або розподілі прибутку) пункту 1 статті 1 Конвенції.

3) Правила процедури, що стосуються арешту суден, а також всі процесуальні питання, що виникають у зв'язку з арештом, регулюються законом держави, в якому було накладено арешт або зроблено заяву про накладення арешту.

4) Судно, що плаває під прапором держави, яка не є державою - учасником Конвенції, може бути арештоване в межах юрисдикції будь-якої держави - учасниці Конвенції з будь-яких морських вимог, перелічених у п.1 ст.1 Конвенції 1952 року, або будь-якого іншого вимогу, за яким закон держави - учасниці Конвенції дозволяє арешт.

Особливої уваги заслуговує поняття «арешт», трансформація якого відбулась у Конвенції 1999 р. Згідно з п. 2 Конвенції 1999 р. «Арешт» означає будь-яке затримання або обмеження у пересуванні судна за розпорядженням Суду для забезпечення морської вимоги, за винятком затримання судна, яке здійснюється для приведення до виконання рішення суду або іншого виконавчого документа». На перший погляд це визначення поняття «арешт судна» є аналогічним поняттю, наданому у в Конвенції 1952 р. Однак варто було б звернути увагу на слова «...або обмеження в пересуванні судна», які можуть трактуватися як тимчасова заборона на експлуатацію судна в зв'язку з його немореплавством або можливою небезпекою його як для власного екіпажу і пасажирів, так і для інших суден, берегових і морських об'єктів, для морського середовища. Інакше кажучи, крім забезпечувально-процесуальних цілей, пов'язаних з позовним провадженням у цивільних та господарських

справах, арешт судна або, особливо, обмеження в його пересуванні може мати і попереджувальну спрямованість на забезпечення безпеки судноплавства взагалі шляхом запобігання виходу в море судна, що знаходиться в передаварійному або неморехідному стані.

У зв'язку з цим в окремих випадках арешту суден може відбуватися накладення на приватно-правові майнові відносини, пов'язані з судном, публічно-правових відносин, пов'язаних з безпекою мореплавства. При цьому слід підкреслити, що таке поєднання приватноправових і публічно-правових відносин можливо за будь-яких морських вимог, перерахованих в Конвенціях 1952 і 1999 рр.

Зокрема, подібне поєднання можливо, наприклад, при рятуванні людських життів й майна на морі, при лоцманській проводці, при заподіянні шкоди морському середовищу, і практично майже завжди, якщо взагалі можливо, при спорах, що виникають з договору продажу судна, при суперечках про розподіл доходу.

Конвенція 1999 р. містить ряд нових положень, яких не було в Конвенції 1952 р., серед яких:

1) Перелік видів морських вимог збільшено з 17 до 22, і він є вичерпним (закритим). Так, до Конвенції 1999 р. включено додатково наступні морські вимоги: шкода, заподіяна судном навколишньому середовищу, узбережжю чи пов'язаним із ними інтересам, або загроза заподіяння такої шкоди; витрати або видатки по відношенню до підймання, видалення, відновлення, знищення чи знешкодження судна, яке затонуло, перетворилося в уламки, сіло на мілину або покинуто, у тому числі все, що знаходиться чи знаходилося на борту такого судна, і витрати або видатки, які стосуються зберігання кинутого судна і утримання його екіпажу; страхові премії (включаючи внески за взаємним страхуванням) стосовно судна, які сплачуються судновласником чи фрахтувальником за чартером або від їх імені; будь-яка комісійна, брокерська або агентська винагорода, що сплачується стосовно судна його

власником або фрахтувальником за димайз-чартером, чи від їх імені; будь-який спір, що виникає з договору купівлі-продажу судна.

2) Можливість арешту судна для отримання забезпечення незалежно від того, що відповідно до юрисдикційного застереження або арбітражного застереження, передбачених відповідним договором або іншим чином, морська вимога, за якою накладається арешт, має розглядатися в суді держави, відмінної від держави, в якій накладається арешт, або в арбітражі або відповідно до закону іншої держави [21, с. 283].

3) Арешт будь-якого судна, щодо якого заявляється морська вимога, допускається у разі, якщо:

- особа, якій судно належало в момент виникнення морської вимоги, є відповідальним за такою вимогою і власником судна при накладенні арешту; або
  - фрахтувальник судна по димайз-чартеру в момент виникнення морської вимоги є відповідальним за такою вимогою і фрахтувальником за димайз-чартеру або власником судна при накладенні арешту; або
  - ця вимога базується на іпотеці судна або обтяження судна того ж характеру; або
  - вимога стосується права власності на судно або володіння ним; або
- вимога до власника, фрахтувальника за димайз-чартером, керуючого або оператора судна забезпечується морською заставою на судно, який надається або виникає відповідно до закону держави, в якому арешт запитано (ст.3 Конвенції 1999 р.).

4) Арешт судна, яке не належить особі, яка є відповідальною за вимогою, допускається лише в разі, якщо відповідно до закону держави, в якій запитується арешт, судові рішення, винесене за такою вимогою, може бути виконано щодо такого судна за допомогою продажу його за рішенням суду або примусового продажу.

5) Повторний арешт можливий тільки в суворо визначених Конвенцією 1999 р. випадках, а саме, якщо:

- характер і розмір забезпечення щодо такого судна, вже наданого за тією ж вимогою, є недостатнім за умови, що загальний розмір забезпечення не може перевищувати вартість судна; або

- особа, яка надала забезпечення, не може або, ймовірно, не зможе виконати свої зобов'язання повністю або частково; або

- арештоване судно чи надане забезпечення звільнено, по-перше, на прохання або за згодою особи, яка має вимогу, і за наявності розумних підстав для такого прохання або згоди; або по-друге, у зв'язку з неможливістю особи, яка має вимогу, перешкодити звільненню судна за допомогою прийняття розумних заходів [22, с. 78-79].

6) Конвенція 1999 р. вперше передбачає положення про захист прав власників або фрахтувальників заарештованих суден. Так, суд може в якості умови арешту судна або продовження раніше накладеного арешту зобов'язати особу, яка вимагає арешту судна, надати забезпечення такого характеру, в такому розмірі й на таких умовах, які можуть бути визначені таким судом, за будь-які збитки, які можуть бути заподіяні відповідачу в результаті арешту і за які така особа може бути визнана відповідальною, в тому числі у зв'язку з незаконним і невинуватим арештом, а також через надмірне затребуване і надане забезпечення.

7) Суди держави, в якій було накладено арешт на судно або було надано забезпечення для звільнення судна з-під арешту, мають юрисдикцію виносити рішення по суті, якщо тільки сторони належним чином не погодять або не погодили передачу спору на розгляд суду іншої держави, який є компетентним розглядати справу по суті, або на розгляд арбітражу.

8) Конвенція 1999 р. підтверджує імунітет військових кораблів, військово-допоміжних суден та інших суден, що належать державі або експлуатуються нею і використовуються для державної некомерційної служби.

Конвенція 1999 р. не торкається будь-яких прав або повноважень, якими наділені уряд і публічна чи портова влада відповідно до будь-якої міжнародної конвенції або будь-якого національного закону і правил, що дозволяють

затримувати чи іншим чином перешкоджати відходу будь-якого судна в межах їх юрисдикції.

Конвенція 1999 р. не торкається й застосування міжнародних конвенцій, які передбачають обмеження відповідальності, або національного законодавства, яке вводить їх в дію, в державі, в якій накладається арешт.

Аналіз Міжнародних конвенцій про арешт морських суден 1952 та 1999 рр. дозволяє зробити наступні **висновки**:

1) Конвенція 1999 року, на відміну від Конвенції 1952 року, відбила баланс інтересів всіх основних учасників міжнародного судноплавства, а також різні правові підходи до арешту морських суден, які існують в різних країнах.

2) Доповнення та зміни до Конвенції 1952 року, внесені при розробці тексту Конвенції 1999 року, були спрямовані не тільки на вдосконалення цивільно-процесуальної сутності цих міжнародно-правових актів, але й на розширення кола морських вимог, при яких можливий арешт судна, в чому більш чітко, ніж раніше відбилася подвійна мета арешту морських суден, оскільки задоволення низки морських вимог спрямоване не тільки на відшкодування шкоди або оплату за послуги, але й на одночасне створення умов для забезпечення безпеки міжнародного мореплавства.

3) Конвенції 1952 та 1999 рр. являють собою уніфіковані склепіння міжнародних процесуальних правил в сфері морських майнових відносин і можуть бути застосовані, якщо їх розглядати як звичайні норми, що і роблять держави, які не є учасниками Конвенцій 1952 та 1999 рр., до відносин, що не охоплюються переліком з 22 морських вимог, зазначених в ст. 1 Конвенції 1999 р.

4) Арешт морських суден на підставі норм Конвенцій 1952 та 1999 років носить яскраво виражений забезпечувальний характер, оскільки являє собою таку міру впливу на боржника через звернення до суду, яка дозволяє кредитору, як на будь-якій стадії процесу, так і до його початку примусити боржника на законних підставах без визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності з його боку виставити забезпечення в зручній для

кредитора і встановленої законом формі, а також, згідно з законодавством певних країн, забезпечити розгляд спору по суті в конкретному суді із застосуванням місцевого законодавства.

5) З огляду на те, що Конвенція 1952 року всі ще широко застосовується при вирішенні спорів, заснованих на морських вимогах, а також те, що морські судна як об'єкти майнових суперечок мають здатність переміщатися не тільки в межах морського порту або між портами однієї й тієї ж держави, що створює певні складнощі при здійсненні забезпечувального арешту таких судів, було б доцільно доповнити визначення поняття «арешт» судна в п.2 ст.1 Конвенції 1952 р. наступними словами: «... або обмеження в пересуванні».

6) Передбачений Конвенціями 1952 та 1999 рр. забезпечувальний арешт морських суден при наявності морської вимоги є лише одним з видів арешту морських суден, передбачених міжнародним морським правом.

7) Слід погодитись з думкою Г. Сандюк про те, що недоліком Конвенцій 1952 та 1999 рр. є те, що вони не призначені для затримання суден, здійснюваного для приведення у виконання рішення суду за морською вимогою, бо нерідко морська вимога є не тільки вимогою конкретної суми збитку або оплати за послуги, але й матеріальним елементом в ланцюгу заходів щодо забезпечення безпеки мореплавства, тобто також носить забезпечувальний характер [23, с. 42].

Задля розуміння сутності правового явища «арешт судна» за необхідне вважається дослідити правову природу забезпечувального арешту суден у порівнянні з іншими видами арешту як засобу забезпечення.

Забезпечувальний арешт морських суден, передбачений Конвенціями 1952 та 1999 рр., має ряд відмінностей від арешту інших об'єктів (вантажу, багажу, інших речей, плавучих об'єктів, які не є судами, та інших).

До числа основних відмінностей можна віднести наступні.

По-перше, в більшості країн, на основі уніфікованого законодавства яких створені Конвенції 1952 та 1999 рр., під арештом майна в цивільному праві розуміється здійснюване судом затримання майна, спрямоване на обмеження права власника або законного володільця на користування і розпорядження цим

майном [24, с. 91]. Під арештом судна в мореплавстві розуміється примусове затримання судна (з вантажем або без нього) на підставі судового рішення [25, р. 290].

По-друге, якщо арешт вантажу в більшості випадків проводиться в звичайному цивільно-правовому порядку, то арешт судна у міжнародному морському праві і за морським законодавствами більшості країн має істотну специфіку. Вона обумовлена такими факторами, як значна вартість судів, їх здатність самотійно пересуватися в просторі і переходити з однієї юрисдикції до іншої, а також тим, що навіть нетривале затримання судна може становити для власника істотні збитки.

По-третє, морський арешт, на відміну від цивільно-правового, є особливою формою проміжної допомоги кредитор у вигляді припустимого міжнародним правом тимчасового заходу, яке застосовується кредитором для захисту своїх інтересів ще до початку судового процесу по суті спору. У зв'язку з цим законодавство низки країн передбачає, що у випадках, коли боржник не виставить належне забезпечення і не зробить інших дій щодо захисту своїх інтересів у встановлений законом строк, арештоване судно може бути продано на вільних торгах під контролем суду без розгляду спору по суті. У цьому випадку вимоги кредиторів будуть задоволені з отриманого від продажу доходу відповідно до встановленої черговості [26, р. 66].

По-четверте, морський арешт нерідко проводиться з метою встановлення юрисдикції суду конкретної держави. Законодавство більшості країн передбачає, що суд, який виніс рішення про арешт судна, компетентний, а в низці країн зобов'язаний розглянути спір та винести рішення по суті. Однак в більшості випадків суд обмежується тим, що встановлює своє право на розгляд спору по суті, якщо кредитор наполягає на цьому, а сторони спору не уклали додаткову угоду про перенесення вирішення спору до іншого суду або арбітражу [27, с. 287-288].

По-п'яте, найбільш поширеною метою арешту морського судна є примус боржника видати у встановленому конвенціями і законом порядку необхідне

кредитору забезпечення. Вказана мета арешту судна є основною, оскільки в абсолютній більшості випадків після надання боржником забезпечення необхідної форми і розміру судно підлягає негайному звільненню, чого, в першу чергу, і домагається судновласник-боржник або фрахтувальник-боржник [28, р. 110].

По-шосте, надання забезпечення тягне за собою два важливих наслідки:

1) втрачає сенс перша мета, оскільки місце заарештованого судна займає вже надане боржником забезпечення, що звужує можливості для зловживання правом з боку кредиторів. Зауважимо, що на практиці такі зловживання мають вираз у примусовому продажу заарештованого судна за ціною, яка є набагато меншою за реальну вартість судна, і купівлі такого судна особами, що представляють інтереси кредиторів, які організували арешт судна [29, р. 7-8];

2) досягається й друга мета кредитора – розгляд спору по суті у заздалегідь обраному суді за місцем арешту судна, якщо, звичайно, це передбачено законом такого суду.

Підставою для забезпечувального арешту морського судна можуть бути не тільки норми міжнародного права, що містяться в Конвенції 1952 й 1999 рр., але й норми інших міжнародних конвенцій. Зокрема, у статтях 3 та 4 Брюссельської Конвенції 1924 р. про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила) і в доповненні до цієї конвенції у вигляді Брюссельського Протоколу 1968 року про зміну Брюссельської Конвенції 1924 р. Про уніфікацію деяких правил про коносаменти (Правила Вісбі), а також в статтях Другого додаткового Протоколу 1979 р. передбачено низку підстав для пред'явлення позову вантажовласниками до перевізника, відповідального за пошкодження або загибель вантажу, що перевозиться, прострочення в його доставці, порушення умов про якість тощо. Такого роду вимоги вантажовласників-кредиторів відносяться до числа морських вимог, передбачених конвенціями 1952 та 1999 рр., і нерідко супроводжуються забезпечувальним арештом морського судна [30, с. 208-209].

Подібні за змістом морські вимоги до судна і судновласника (оператора) передбачені в ряді статей Гамбурзької конвенції ООН 1978 р. про морське

перевезення вантажів (Гамбурзькі правила) [31]. Так, в ст. 21 («Юрисдикція») Конвенції 1978 р. зазначено, що позов відповідно до Конвенції може бути пред'явлений в судах будь-якого порту або місця в Договірній Державі, де перевозило вантаж судно або будь-яке інше судно того ж власника може бути заарештовано. Також вказано, що ця Конвенція не перешкоджає здійсненню юрисдикції договірних держав щодо заходів попереднього або забезпечувального характеру, тобто забезпечувального арешту морського судна.

У всіх зазначених конвенціях мова йде про приватноправові відносини, коли і власники судна, і їх кредитори – фізичні або юридичні особи захищають свої інтереси, в тому числі й за допомогою процедури забезпечувального арешту морських суден. У зв'язку з цим особливо слід підкреслити, що поряд з приватноправовими підставами (морськими вимогами) для арешту морських суден міжнародного морського права відомими є досить багато і публічно-правових підстав для такого арешту. Так, ст. 109 Конвенції ООН з морського права 1982 р. [32] передбачає, що може бути арештоване судно, яке займається несанкціонованим радіо і телевізійним мовленням з відкритого моря. При цьому всі держави співробітничать у припиненні такого несанкціонованого мовлення. Як бачимо, арешт судна в подібних випадках має явно виражений публічно-правовий характер.

На думку В.В. Серафімова, метою процедури, передбаченої ст. 292 Конвенції 1982 р., є забезпечення негайного звільнення судна і екіпажу після надання розумної застави в той час, коли в судах держави-затримувача ще тривають судові процедури [33, с. 12]. Сама ж процедура звільнення судна або екіпажу, яка здійснюється судом, має самостійний характер і не пов'язана з процесом, що відбувається в місцевому суді. За справедливим твердженням В.В. Серафімова, важливим є той факт, що суд займається лише звільненням судна і екіпажу та не розглядає справу по суті, залишаючи рішення цього питання місцевим судам держави-затримувача [33, с. 19].

Разом з тим Конвенція 1982 р. містить також дуже важливі положення про негайне звільнення заарештованого іноземного судна або його екіпажу після

надання розумної застави чи іншого фінансового забезпечення (ст.292). Якщо держава, яка затримує, не звільняє судно після надання застави, то питання про звільнення може бути передано до будь-якого суду або арбітражу за згодою сторін або, якщо протягом десяти днів з моменту затримання такої домовленості не буде досягнуто, суду або арбітражу, визнаному державою, яка затримує, відповідно до ст. 287 Конвенції 1982 р., або Міжнародного трибуналу з морського права, якщо сторони не домовляться про інше. Рішення Міжнародного трибуналу є остаточним і обов'язковим.

На користь публічно-правового характеру відносин, які при цьому виникають, говорить також той факт, що згідно з ч.2 ст.292 Конвенції 1982 р., заяву про звільнення може бути зроблено тільки державою прапора судна або від його імені. При цьому положення про негайне звільнення дійсно тільки для держав, які є учасниками Конвенції 1982 року. У зв'язку з цим ми вважаємо вельми важливим те, що Україна ратифікувала цю Конвенцію 03.06.1999 р.

Суд або арбітраж негайно розглядає заяву про звільнення і займається тільки питанням про звільнення без шкоди для розгляду справи по суті щодо такого судна, його власника або екіпажу в належному національному органі. Влада держави, яка затримує, зберігає право звільнити судно або його екіпаж в будь-який час. При цьому після надання застави чи іншого забезпечення, визначеного судом або арбітражем, влада держави, яка затримує, негайно виконує рішення суду або арбітражу про звільнення судна або його екіпажу.

Стосовно практики такого роду справ, то слід констатувати, що далеко не завжди держави-учасники Конвенції 1982 р., чітко дотримуються цього конвенційного положення, особливо якщо за згодою сторін обраний національний суд або арбітраж. Наприклад, в липні 2001 р. Берегова охорона США затримала в американському секторі Берингового моря російський риболовецький траулер «Петропавловськ», який належить камчатської компанії «Блаф». Як повідомив штаб північно-східного регіонального управління Федеральної прикордонної служби Росії, «Петропавловськ» був затриманий за незаконний промисел в американській виключній економічній зоні. Затримання

та арешт судна сталися внаслідок перетину судном «Петропавловськ» так званої «лінії Шеварднадзе», яка не була нанесена на морську карту, що використовувалась штурманом на російському судні.

Зазначена «лінія» виникла на основі Угоди, відомої під назвою «Договір Бейкера-Шеварднадзе», до теперішнього часу, так і не ратифікованого Росією. За цим договором Росія поступилася США значної частину багатих рибою районів своєї виключної економічної зони [34, с. 21].

Арешт траулера здійснив американський суд. Судновласник - компанія «Блаф» заплатила штраф, який в даному випадку накладався за американським законом за такого роду порушення.

Здавалося б, що якщо штраф заплачений, а мирову угоду передано до суду, який заарештував траулер, останній повинен бути звільнений. Однак насправді все виявилось складніше. На судовому засіданні помічник судді, який його вів, не заперечував проти того, щоб відпустити «Петропавловськ». Проте, судно довгий час не відпускали. Офіційна версія була така, що рішення суду про припинення арешту мав затвердити суддя, який весь цей час знаходився в іншому місті, на іншому процесі. Прискорити звільнення судна російській владі не вдалося. Було висловлено думку, що затримка російського судна під арештом була пов'язана з негативною позицією Державної Думи РФ щодо ратифікації «Договору Бейкера-Шеварднадзе» [35, с. 103].

Як бачимо, у випадку з судном «Петропавловськ» арешт носив забезпечувальний характер, оскільки промисел у виключній економічній зоні США завдав США певний матеріальний збиток, який і належало стягнути в формі штрафу. Разом з тим арешт здійснювався не за заявою кредитора за морською вимогою (як передбачено в Конвенціях 1952 та 1999 рр.), а кораблями Берегової охорони США на підставі факту незаконного промислу, здійснюваного іноземним судном у виключній економічній зоні США. В даному випадку інцидент мав публічно-правовий міжнародний характер, оскільки були порушені інтереси США. Затримання та арешт «Петропавловська» – порушника міжнародного морського права - мали й інше забезпечувальне значення (крім стягнення збитків),

яке виражалося в створенні затриманням і арештом судна необхідних умов для проведення морською владою США розслідування причин інциденту, виявлення винних осіб і пред'явлення політичних, економічних та інших, якщо необхідно, претензій до держави прапора судна.

Слід зазначити, що навіть при розгляді справи про звільнення судна з-під арешту в Міжнародному трибуналі фактичне негайне звільнення відбувається не завжди. Так, 4 грудня 1997 р. Трибунал ООН з морського права виніс рішення «негайно звільнити» судно «Сайга» та його екіпаж, що плаває під прапором держави Сент-Вінсент і Гренади і арештоване владою Гвінеї за постачання риболовних суден паливом і матеріалами у виключній економічній зоні Гвінеї. Трибунал зобов'язав власників «Сайги» внести грошове забезпечення в розмірі 400 тис. дол. США і вартість вже відвантаженого на риболовні судна дизельного палива. Відразу ж після винесення рішення Судом капітан і екіпаж були звільнені, але судно з різних причин ще залишалося під арештом [36].

Таким чином, при затриманні (арешті) іноземного судна-порушника військовими кораблями і літаками арешт судна має подвійне забезпечувальне значення: по-перше, забезпечення виконання рішення за майновим позовом; по-друге, забезпечення розслідування і вжиття заходів до іноземного судна, його власників і держави прапора судна. При цьому перший вид забезпечення носить приватно, а другий вид – публічно-правовий міжнародний характер.

З урахуванням проведеного дослідження та в залежності від виду морських пригод, наслідком яких є виникнення права на арешт судна, можна запропонувати наступну класифікацію видів арешту морських суден.

I. Приймаючи за основу територіальність дії нормативного акту, на підставі якого проводиться арешт судна, можлива наступна класифікація видів арешту суден:

1.1. арешти на основі міжнародно-правових актів (Паризького, Токійського та інших Меморандумів про взаєморозуміння з контролю судендержавою порту; Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту

морських суден 1952 р.; Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.; Конвенції ООН з морського права 1982 р. тощо);

1.2. арешти на основі національно-правових актів (Глава 4 КТМ України).

II. Виходячи з мети забезпечення, арешти морських судів можна розділити на два види:

2.1. арешти з метою примусу боржника видати у встановленому міжнародним і національним правом порядку кредитором забезпечення, тобто забезпечення позову;

2.2. арешти морських суден з метою забезпечити приведення у виконання рішення суду про задоволення вимоги до судновласника.

III. В залежності від норм права, які застосовуються під час арешту морських суден:

3.1. арешти морських суден на підставі цивільного права;

3.2. арешти морських суден на підставі норм національного морського права;

3.3. арешти морських суден на підставі міжнародного морського права.

IV. В залежності від виду судового органу, що здійснює арешт:

4.1. арешти, які здійснюються судами загальної юрисдикції;

4.2. арешти, які здійснюються судами господарської юрисдикції;

4.3. арешти, які здійснюються спеціальними арбітражними судами на основі морських вимог (наприклад, МАК України);

3) арешти, здійснювані Міжнародним трибуналом з морського права.

V. В залежності від спрямованості морських вимог:

5.1. арешти суден за морськими вимогами, які породжують виключно приватно-правові відносини (пункти f, g, h, m, q, r, s, t, u, v статті 1 Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.);

5.2. арешти суден за морськими вимогами, які породжують як приватно-правові, так і публічно-правові відносини (пункти a, b, c, d, e, i, j, k, l, n, o, p статті 1 Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.).

VI. В залежності від того, чи виникли морські вимоги змішаного характеру за нормальних або за надзвичайних умов експлуатації судна:

6.1. арешти морських суден на підставі морських вимог змішаного характеру, які виникли за нормальних умов експлуатації суден (пункти j, k, n, o, p статті 1 Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.);

6.2. арешти морських суден на підставі морських вимог змішаного характеру, які виникли за надзвичайних умов експлуатації судна (пункти a, b, c, d, e, i, l статті 1 Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.).

### **1.3 Визначення місця інституту арешту судна в системі права України**

При дослідженні питання щодо місця інституту арешту морських суден в системі права України слід, перш за все, звернутись до самого поняття системи права та розглянути різні підходи до визначення її елементів та критеріїв їх виділення.

В останній час намітилась тенденція відходу від традиційного підходу до системи права, який склався за радянських часів, та який полягає в виділенні галузей права в залежності від предмету та методу правового регулювання, та повернення до визначення системи права з позиції його поділу на публічне та приватне. Як відзначає Д.Г. Сизранцев, немаловажним фактором, що зумовлює нові— «добре забуті старі» підходи до класифікації правової системи, є прагматизм в правознавстві, витoki якого полягають, перш за все, в тих сферах юриспруденції, які обслуговують підприємництво та комерційні відносини. Незадоволеність існуючою галузевою класифікацією, в яку не уміщуються нові правові явища, зокрема такі як конкурсне право та конкурсний процес, приватизаційне право, тобто тих феноменів, які не вкладаються в рамки усталених уявлень галузевої класифікації на підставі критеріїв, розроблених радянською правовою наукою [37, с. 11]. Така позиція базується на констатації того факту, що держава існує на протиріччі між суспільним та приватним життям, між спільними та приватними інтересами. Й до тих пір, доки це

протиріччя існує, поділ права на приватне та публічне буде обґрунтованим [38, с. 20].

При цьому звертається увага на необхідність концентрації уваги вчених-правників на дослідження правової системи з точки зору приватного та публічного права саме як галузей права [39, с. 19].

Однак, підхід до визначення публічного та приватного права як галузей прав, на наш погляд, не в повній мірі відповідає тим основним принципам, які закладені в основу поділу права на приватне та публічне.

Так, Ульпіан, який вперше ввів в правову науку поняття приватного та публічного права, зазначав, що публічне право характеризує положення держави в цілому, а приватне право стосується користі окремих осіб [40].

При цьому до сьогодні серед юристів немає єдиного підходу щодо визначення критерію поділу права на публічне та приватне. В юридичній науці сформовано три теорії, які намагаються дати відповідь на це питання: теорія предмету, теорія методу та теорія інтересу.

Перша теорія, до прибічників якої належать, зокрема, Р. Зом, З. Шлоссман, А. М. Гуляєв, К. Д. Кавелін, Н. М. Коркунов, К. П. Победоносцев, В. А. Тархов), полягає в розмежуванні приватного та публічного права в залежності від того, чи виступає держава, як суб'єкт особливих владних повноважень, однією із сторін правовідносин, що регулюються відповідною галуззю права, тобто чи є предметом регулювання так звані «владні відносини». До приватного права відповідно належать ті галузі, в яких суб'єкти правовідносин є юридично рівними, не пов'язані відносинами влади-підкорення [41, с. 46-47].

Друга теорія, до прибічників якої належать Р. Штаммлер, Л.І. Петражицький, І.А. Покровський, А.А. Рождественський, С.В. Александровський, М.М. Агарков, М.И. Брагінський, Є.А. Суханов, та яка в останній час отримує все більше прихильників, вирішує питання поділу права на приватне та публічне в залежності від способу або прийому (методу), за допомогою якого норми об'єктивного права впливають на суспільні відносини,

що регулюються ними: якщо регулювання відносин здійснюється самими учасниками правовідносин, то це приватне право, а якщо відносини регулюються, підкорюючись єдиній державній волі, незалежно від волі приватних осіб, то це публічне право [41, с. 51-54].

Третя теорія, теорія інтересу, до прихильників якої належать Г. Аренс, А. Гюнтер, Г. Дернбург, П. І. Меркель, Ф. К. Савіньї, С. А. Беляцкін, К. І. Малишев, С. В. Пахман, І. М. Тютрюмов, Г. Ф. Шершеневич, А. Я. Курбатов, в основу поділу права на приватне та публічне ставить питання: чиї інтереси захищає норма права? Якщо держави в цілому, або із змісту норми вбачається пріоритет колективного начала над індивідуальним, то зазначена норма є нормою публічного права, якщо ж окремих осіб, тобто із змісту норми вбачається пріоритет індивідуального начала над колективним, то це- норма приватного права [41, с. 57-60].

На наш погляд, кожна із зазначених теорій розкриває лише окремий аспект приватного та публічного права. При цьому слід враховувати, що окремі правові інститути містять в собі елементи як приватного, так і публічного. Зокрема, інститут договору в цивільному праві характеризується як приватноправовим аспектом (свобода при укладенні договору, свобода визначення об'єму взаємних прав та обов'язків), так і публічно-правовим (вимоги щодо дотримання форми договору, вимоги щодо державної реєстрації окремих видів договорів).

Також майже всі традиційні галузі права містять в собі ознаки приватного та публічного. Так, цивільне процесуальне право об'єднує в собі як приватноправові елементи (реалізація права на судовий захист шляхом подання позову, вільне визначенні суті та розміру позовних вимог, можливість визнання позову та укладення мирової угоди сторін), так і публічно-правові елементи (встановлення обов'язковості дотримання правил судового процесу та виконання розпоряджень головуєчого в судовому засіданні, обов'язковість виконання рішень, що набрали законної сили).

З метою визначення місця інституту арешту суден в системі права з точки зору його поділу на приватне та публічне, розглянемо його окремі елементи.

Так, складовими елементами інституту арешту суден є наступні групи норм:

1) норми, що визначають підстави накладення арешту на судно. До цієї групи належать норми, які визначають морську вимогу як єдину підставу арешту морського судна та перелік морських вимог (статті 1, 2 Конвенції 1952 р., а також ст.42 КТМ України);

2) норми, що визначають порядок накладення арешту на судно. До цієї групи належать норми, що визначають перелік органів, які можуть здійснити арешт, порядок звернення до таких органів, порядок розгляду заяв про арешт, винесення рішення за такою заявою та його виконання (ст. 3, 4, 7, 8 Конвенції 1952 р., ст. 41, 43, 46, 47 КТМ України, ст.ст. 30, 140, 144 ГПК України, ст.ст. 30, 153, 157 ЦПК України);

3) норми, що визначають підстави та порядок звільнення судна з-під арешту (ст. 5 Конвенції 1952 р., ст. 44 КТМ України).

Аналізуючи зазначені групи норм з точки зору розглянутих критеріїв поділу права на публічне та приватне, приходимо до висновку, що зазначений інститут, як і багато, інших, поєднує в собі елементи публічного та приватного.

Публічний елемент інституту арешту суден на забезпечення морських вимог знаходить своє відображення в жорсткій регламентації з боку держави підстав накладення арешту на морське судно, перелік яких не може бути розширений або звужений за волею учасників конкретних правовідносин, встановлення виключної компетенції держави здійснювати арешт судна та його звільнення з-під арешту<sup>1</sup>, порядку діяльності судів та органів примусового виконання судових рішень при розгляді заяв щодо арешту судна та виконання судових рішень за результатом їх розгляду.

Приватноправовий аспект полягає в загальній спрямованості інституту арешту судна на забезпечення морських вимог, перш за все, на захист інтересів окремих осіб, а також в можливості ініціювання арешту тільки за заявою заінтересованої особи.

---

<sup>1</sup> Примітка: однак, щодо України, зазначене твердження не є вірним в повній мірі, адже правом на здійснення арешту судна в Україні наділена також морська арбітражна комісія, яка по своїй суті є подібною до третейського суда.

Належність інституту арешту суден водночас до сфер приватного й публічного права також виявляється у тому, що вимога щодо арешту судна може розглядатися й головою МАК (ч. 1 ст. 41 КТМ). Досліджуючи правовий статус МАК, Ю.В. Семаніва справедливо визначає, що «...внутрішня організація роботи МАК подібна до внутрішньої організації роботи громадської організації та водночас внутрішньої організації роботи державних органів» [42, с. 340-341]. З огляду на те, що організація роботи МАК загалом регулюється законом України «Про міжнародний комерційний арбітраж» [43], у контексті дисертаційного дослідження постає питання щодо матеріального чи процесуального начала у роботі МАК, а відтак – визначенні правової природи інституту арешту суден: відноситься він до процесуального чи матеріального права?

Одним із феноменів, які лежать на стику, з одного боку, публічного та приватного права, з іншого - матеріального і процесуального права, є правовий інститут арбітражного розгляду. Цей інститут, як, втім, і багато інших правових інститутів (наприклад, конкурсне право), демонструє умовність єдності і відносність диференціації правової матерії. Зокрема, у МАК фокусуються й матеріальний початок, і процесуальне початок, і публічний характер його елементів, і приватний. Якщо говорити про співвідношення двох зазначених пар правових утворень, які є свого роду антиноміями - публічного і приватного, з одного боку, і матеріального і процесуального, з іншого боку, - то при всій неспіввідносності цих парних категорій можна зазначити, що процесуальне право в цілому розвивається в лоні публічного права, в той час як матеріальне право тяжіє до приватного права. У той же час інститут МАК, будучи в цілому процесуальною за своїм характером сукупністю норм, не може розглядатися виключно в контексті процесуального права. Ці процесуальні норми в більшій своїй частині породжуються волею приватних суб'єктів, тобто генетично знаходяться в площині приватного права. Таким чином, в даній сфері відбувається свого роду охоплення тієї сфери права, яка традиційно є монополією публічного права. Розподіл між матеріально-правовим і процесуально-правовим у феномені

МАК пролягає по лінії, яка визначається моментом подачі вимоги. До того моменту, поки вимогу не подано, відносини контрагентів лежать в площині приватного права і в своїй основі мають матеріально-правовий характер. З моменту пред'явлення вимоги виникають арбітражні процесуальні відносини.

Процесуальне право – це сукупність приписів, які зобов'язують суб'єктів права вести себе так, щоб належним чином забезпечити відповідно до процедурних вказівок вирішення спору між ними з метою встановлення істини в матеріальних правовідносинах і прийняття на підставі цього відповідного судового (юрисдикційного) рішення, спрямованого на дозвіл правової колізії. За справедливим твердженням І.В. Жукевича, «...процесуальне право, як комплекс процесуальних норм, що покликані забезпечувати реалізацію матеріальних норм, можна віднести до самотійного елементу структури права, оскільки процесуальне право охопило усі найважливіші аспекти життєдіяльності держави. А тому процесуальне право - це сукупність галузей, підгалузей, правових інститутів та норм, які регулюють процесуально-процедурні суспільні відносини у сфері реалізації, охорони та захисту прав та законних інтересів суб'єктів правовідносин» [44, с. 51-52].

Оскільки загальновизнано, що правосуддя – це прерогатива публічної влади, її невід'ємна властивість, то держава і залишає за собою монопольне право формулювати правила вирішення правових спорів між приватними суб'єктами. Виражається це в тому, що саме акти публічної влади є джерелом процесуального права, в рамках якого здійснюється відправлення правосуддя.

Інститут морського арбітражу є винятком з державної монополії щодо здійснення правосуддя, що базується на розумінні владарювання, в тому числі і судового, як прерогативи публічної влади. Держава погоджується з тим, що суб'єкти цивільного або господарського обороту, вступаючи до морських правовідносин, мають право встановлювати ті правила вирішення спорів між ними, які вважатимуть за потрібне.

Вищевказані обставини істотно змінюють природу відносин в даній сфері. Процесуальним відносинам надається договірний характер, оскільки в

основі регулюючих їх норм лежить домовленість приватних суб'єктів, зацікавлених у вирішенні приватноправового спору. Звідси виникає ідея принципу *lex voluntaris* – автономії волі сторін у спорі. Автономія волі сторін виявляється важливою не тільки для матеріально-правових, але й для процесуально-правових взаємовідносин сторін, оскільки визначає такі незалежно (або майже незалежно) від волі публічної влади.

У той же час не можна забувати і про те, що держава не залишає повністю поза своїм контролем сферу дії МАК. Певні параметри, в рамках яких можлива процедурна нормотворчість, здійснювана МАК, задаються в законодавстві про морський арбітраж. Однак ці законодавчі параметри, як, скажімо, і в сфері цивільно-правового регулювання договірної нормотворчості, окреслюють лише ті межі, за які сторони не вправі виходити при встановленні правил розгляду переданих на розгляд морського арбітражу суперечок. Зазначені міркування спричинили виникнення доктрини публічного порядку, межі якого є межами для реалізації інтересів приватноправових суб'єктів. Несанкціоноване вторгнення приватноправових суб'єктів до сфери публічного порядку припиняється встановленими законом способами. Контроль за діяльністю приватних суб'єктів у сфері морського арбітражу в певній мірі покладено на компетентні державні суди.

Розглядаючи морський арбітраж як комплексний правовий інститут, ми тим самим визнаємо це явище у якості структурного елементу системи права. Тут можна відзначити ту обставину, що цей структурний елемент може еволюціонувати як з точки зору якості того правового матеріалу, який складає його зміст, так і з точки зору його кількісного складу. У свою чергу, гіпотетично не виключена трансформація цього правового інституту в якісно інше правове утворення. Відсутні будь-які перешкоди до того, щоб розвиток даного правового феномену призвів до його трансформації, наприклад, в підгалузь або навіть галузь права. При цьому обидва аспекти - і якісна зміна змісту цього правового інституту, і кількісна зміна складових його елементів - у сукупності стимулюють можливість виникнення нового правового феномену,

яким і розглядається, умовно кажучи, «правове утворення – морський арбітраж».

Процес відокремлення тих чи інших замкнутих правових утворень у системі права (галузей, підгалузей, інститутів, субінститутів) супроводжується накопиченням специфіки в юридичному режимі регулювання, який, як стверджується, судячи з усього, і складається з «чистих» галузевих категорій і принципів [45, с. 592]. Стосовно інституту морського арбітражу можна говорити про те, що його генезис настільки складний, що не може бути пояснений апеляціями до класичної галузевої схеми; якісну специфіку цього правового явища можна зрозуміти виключно в контексті самої правової системи. Такий підхід зайвий раз підкреслює відносність (хоча і не виключає значущості) галузевої диференціації в правовій системі. Більш того, такий підхід зайвий раз свідчить про те, що мають місце галузеві підрозділи права, які «по суті представляють собою підрозділи не права, а його зовнішньої форми, тобто нормативних актів (законодавства), що поєднують в собі норми приватного і публічного права з метою регулювання реальних суспільних відносин, що складаються в певних сферах суспільства» [46, с. 23]. З сутнісної точки зору диференціація права навряд чи можлива в яскраво виражених формах. В цьому аспекті можна говорити лише про тенденції поділу правової матерії, а формалізація диференціації правової матерії проявляється лише в поділі галузей законодавства. Особливо наочно це проявляється в інституті морського арбітражу, який складається з норм різної галузевої (приватно і публічно-правової, матеріально-правової і процесуально-правової) приналежності. При цьому якісна значущість кожної з груп цих різногалузевих норм настільки істотна, але взаємозв'язок між обома групами настільки міцний, що ігнорування такого взаємозв'язку неминуче руйнує сам феномен – морський арбітраж.

Об'єктивно держава зацікавлена в розвитку морського арбітражу. Це пов'язано з тими численними перевагами морського арбітражу, які досить детально описані в спеціальній літературі, присвяченій цьому, і апробовані в юрисдикційній практиці багатьох держав. Серед загальновизнаних переваг

розвиненої системи морського арбітражу не останнє місце займає той факт, що значним чином знижується навантаження на державні суди, а також за рахунок меншого формалізму в процедурах прискорюється процес розв'язання колізій, що надзвичайно важливо для комерційного обороту. Важливою також є й та обставина, що в рамках морського арбітражу відбувається здешевлення процедур вирішення спорів.

Переpletення публічного і приватного в морському арбітражі полягає в тому, що приватні особи своїм розсудом змінюють публічно значущі відносини – підвідомчість розгляду справ, яка встановлюється державою з метою реалізації однієї з державних функцій – здійснення правосуддя і захисту суб'єктивних приватних прав. Річ, яка є абсолютно неприпустимою в сфері державного судочинства, виявляється можливою в сфері приватного судочинства [47, с. 8]. Український учений Ю.Притика визначає арбітраж як форму приватного правосуддя, яке ґрунтується на угоді, укладеній спеціально для цього сторонами спору, де арбітр наділяється повноваженнями, аналогічними повноваженням судді; водночас ці повноваження випливають з угоди між сторонами [48, с. 68]. Більш того, можливість зміни підвідомчості розгляду спору є фундаментальним принципом арбітражної угоди, без якого неможливо уявити існування у тому числі й інституту морського арбітражу. Розсудом приватної особи змінюється, здавалося б, непорушна основа публічної влади – виключне право держави здійснювати вирішення спору. Арбітражна угода, тобто акт двох суб'єктів цивільного права, що змінює порядок розгляду спорів між ними, є одним з найважливіших складових елементів інституту морського арбітражу. Однак розсуд приватних осіб, яким надається вплив на публічну організацію системи вирішення спорів, можливо тільки до певної межі – до того моменту, коли спроби вирішення приватної колізії будуються на основі визнання права іншого, що протистоїть особі, включаючи добровільне визнання рішення морського арбітражу, яким була усунена юридична колізія. Як тільки одна зі сторін демонструє зневагу до прав свого контрагента, невизнання рішення такого арбітражу, закінчується «період вільного розсуду».

Держава втручається, надаючи зацікавленій особі засоби примусового виконання рішення морського арбітражу, і ця процедура не може бути підпорядкована узгодженому розсуду сторін; вона повинна базуватися на тих нормативних приписах, які зафіксовані в законі і мають характер норм цивільного (господарського) процесуального права.

Дослідження проблем арбітражного процесу традиційно здійснюється в рамках цивільного (господарського) процесу. Цей підхід зумовлений тим, що арбітражне судочинство розглядається як процесуальна діяльність з вирішення цивільно (господарсько)-правових спорів. Такий підхід є підставою для висновку про те, що інститут морського арбітражу є складовою частиною, зокрема, цивільного процесуального права [49, с. 7], що в свою чергу є підставою для формулювання так званої «процесуальної теорії» правової природи морського арбітражу. Ця констатація базується на визнанні домінування в арбітражному судочинстві норм процесуального характеру. У загальнотеоретичній юридичній літературі при характеристиці змішаних правових інститутів найчастіше говорять про їх належність до тих галузей права, норми яких переважають в даному правовому інституті [50, с. 104]. Однак така постановка питання вже критикувалася у юридичній літературі з тієї причини, що вона ґрунтується на змішуванні питань системи і систематики права [51, с. 47]. Стосовно до обговорюваної нами теми це означає, що кількісне домінування норм процесуального характеру ще не означає необхідності у категоричній кваліфікації інституту морського арбітражу в якості елемента процесуального права. Поєднання норм різної галузевої приналежності в єдиному правовому феномені виключає його моністичну правову природу і свідчить про його комплексний характер.

Тим часом процесуальна теорія правової природи морського арбітражу стає теоретичною основою для моделювання такої законодавчої цивільно-процесуальної системи, яка розглядає інститут морського арбітражу в якості інституту цивільного судочинства. Відповідно і кваліфікація арбітражногосудочинства здійснюється через призму цивільного (господарського)

процесуального права. Наприклад, в курсі міжнародного приватного права, підготовленому С.Г. Кузменком, до питань міжнародного цивільного процесу віднесений міжнародний комерційний арбітраж (включаючи питання визнання і примусового виконання іноземних арбітражних рішень) [52, с. 113].

Звісно ж, що викладений підхід до арбітражного судочинства і його співвідношенню з цивільним (господарським) процесуальним правом є вельми дискусійним. Так, є всі підстави говорити про наявність зв'язку між арбітражним процесом та цивільним (господарським) процесом. Цей зв'язок проявляється, як уже підкреслювалося, в тому, що в рамках як цивільного (господарського), так і арбітражного процесів здійснюється вирішення спорів; що розгляд спорів здійснюється в процесуальних формах; що допускається оспорування рішень арбітражних судів до державних судів тощо. Формально взаємозв'язок між третейським і цивільним (господарським) процесом проявляється в тому, що Цивільний процесуальний кодекс України і Господарський процесуальний кодекс України містять глави, в яких врегульовано питання оскарження рішення третейського суду, оспорування рішення міжнародного комерційного арбітражу.

Разом з тим кваліфікація арбітражу в якості інституту цивільного (господарського) процесу не відображає реалій в цій сфері суспільних відносин.

У літературі ставиться питання про існування процесуального права як певної системної спільності «процесуальних норм в їх соціально-правовому призначенні по відношенню до норм матеріальних, а також наявні форми їх систематизації у вигляді процесуальних галузей, підгалузей та інститутів» [53, с. 174-175]. У зв'язку з цим виникає питання - чи є норми, що регулюють арбітражний процес, складовою частиною процесуального права в широкому сенсі? Відповідь на нього не здається такою вже очевидною. Ціла низка інших питань, які регулюються в рамках арбітражного процесу, мають явно виражений матеріально-правовий характер, зокрема статус суб'єктів, які звертаються за вирішенням спору до арбітражного суду (питання їх правоздатності та дієздатності), а також юридична кваліфікація самої арбітражної угоди, що є підставою виникнення арбітражної процедури. Правова характеристика цих

понять має вирішальне значення для позначення місця відповідного правового утворення в системі права. Разом з тим характеристика процесуального права передбачає виділення таких норм, які спрямовані на врегулювання власне процесуальних відносин, які хоча і складаються на основі матеріальних відносин, але своєю спрямованістю мають врегулювання процедури захисту прав і законних інтересів зацікавлених суб'єктів, так само як і застосування заходів державного примусу юрисдикційними органами. Не випадково, що С.С. Алексєєв характеризує таку процесуальну форму процедурно-правового механізму як застосування правового примусу на засадах правосуддя [54, с. 210-211]. Таким чином, **сутнісними складовими арбітражного процесу є як елементи матеріально-правової властивості, так і елементи процесуального характеру.** Вказана обставина не дає можливості оцінювати арбітражний процес виключно з позицій процесуального права і, отже, не дає можливості розглядати такий процес як складову частину процесуального права в сенсі системної спільності норм єдиної (процесуальної) спрямованості. Генетичне домінування в арбітражному процесі елементів матеріально-правової властивості виключає однозначну кваліфікацію даного інституту в лоні процесуальної системи.

Враховуючи вищевикладене, слід зазначити, що при визначенні місця інституту арешту морського судна в системі цивільного та господарського процесуального права України необхідно враховувати, що формально, норми, які регулюють порядок звернення зацікавлених осіб з клопотанням про арешт морського судна, не знаходять свого відображення у ЦПК та ГПК, а отже, інститут арешту морського судна формально не входить до числа інститутів процесуального права. Однак, саме в порядку цивільного (господарського) судочинства в силу приписів статей 30, 153, 157 ЦПК України [55] та статей 30, 140, 144 ГПК України [56] буде здійснюватися розгляд заяви про арешт морського судна, оскільки відсутні спеціальні норми, які відносять це питання до компетенції спеціалізованих судів.

Відтак, інститут арешту судна є комплексним інститутом права, у якому зустрічаються норми як матеріального, так і процесуального характеру. А оскільки основною метою арешту судна є стимулювання особи, яка має відповідати за морською вимогою приватноправового чи змішаного характеру, забезпечити виконання відповідного зобов'язання, то вказаний інститут також має змішаний характер.

Таким чином, **арешт судна** є комплексним (матеріальним та процесуальним, приватно та публічно-правовим) інститутом, норми якого регулюють відносини між особою, що заявляє морську вимогу(кредитором) та особою, до якої така вимога пред'являється (боржником), а також між такими особами та судом (органом, уповноваженим законодавством відповідної держави вирішувати питання, пов'язані із арештом судна) та який за своєю функцією є спеціальним заходом впливу на боржника шляхом звернення до суду або іншого правозастосовного органу, що дозволяє кредиту на будь-якій стадії процесу, а за законодавством більшості країн і до його початку, примусити боржника на законних підставах без визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності з його боку надати забезпечення в зручній для кредитора і у встановленій законом формі і забезпечити розгляд спору по суті в конкретному суді із застосуванням національного законодавства держави, в якій було здійснено арешт судна.

## Висновки до Розділу 1.

1. Інститут арешту майна на забезпечення вимог має своїм корінням давньоримські *vindicias dicere secundum actorem*, *pignoris capio* та *pignus praetorium*. З-поміж них саме *pignoris capio* можна вважати прообразом сучасного арешту суден, оскільки він застосовувався як захід забезпечення вимог магістрату, які були не пов'язані із забезпеченням будь-якого позову, а лише стимулювали відповідну особу до виконання певних розпоряджень.

Батьківщиною сучасного інституту арешту судна можна вважати Велику Британію, де у XV ст. у Чорній книзі Адміралтейства його було закріплено під назвою *Ordo Judiciorum*. Вказаний інститут сприяв розвитку концепції «позову до судна» і, як наслідок, формуванню поняття «морська вимога».

Становленню сучасного законодавства Європи щодо арешту судна, окрім Великої Британії, також сприяло середньовічне законодавство Франції, зокрема, положення Ордонансу про морську торгівлю 1681 року.

Моделі механізму арешту суден Великобританії та Франції згодом були запозичені іншими країнами світу.

2. На підставі аналізу норм Конвенцій 1952 та 1999 рр. та практики їх застосування зроблено наступні висновки:

- під час арешту морських суден в різних країнах застосовуються різні правові механізми;

- розширення кола морських вимог за Конвенцією 1999 р. відбило подвійну мету арешту морських суден, оскільки за низкою вимог це не тільки відшкодування збитків й оплата за послуги, але й створення матеріальних умов для забезпечення безпеки мореплавства;

- поняття «затримання» судна, надане у Конвенції 1952 р., потребує уточнення шляхом доповнення п. 2 ст. 1 словами: «або обмеження у пересуванні»;

3. Забезпечувальний арешт судна у порівнянні з іншими видами арешту як засобу забезпечення має істотні відмінності, які обумовлюються підставами, метою та процесуальними особливостями розгляду відповідних вимог.

4. Арешт судна може бути здійснено не тільки на підставі морських вимог, зазначених у Конвенціях 1952 і 1999 рр., але й на підставі норм інших міжнародних актів (наприклад, Гаазькі правила 1924 р., Правила Вісбі 1968/79 рр., Гамбурзькі правила 1978 р., Конвенція ООН з морського права 1982 р. тощо).

У разі затримання (арешту) іноземного судна військовим кораблем або літаком арешт судна має подвійне забезпечувальне значення: 1) забезпечення виконання рішення за майновим позовом; 2) забезпечення розслідування і вжиття заходів до іноземного судна, його власників, держави прапора судна. Перший вид забезпечувального арешту має міжнародний приватно-правовий характер, а другий – міжнародний публічно-правовий характер.

5. В залежності від виду морських вимог, наслідком яких є виникнення права на арешт судна, запропоновано класифікацію видів арешту морських суден за різними підставами.

6. На підставі дослідження правової природи морського арбітражу, його внутрішньої структури, виконуваних функцій, зроблено висновок щодо його змішаної (матеріально-процесуальної) природи.

7. В результаті проведеного аналізу нормативного матеріалу та спеціальної літератури стосовно підстав, мети та особливостей розгляду вимоги щодо арешту судна, надано власне визначення цьому комплексному інституту.

Результати дослідження, викладені в розділі 1 відображені у таких публікаціях автора: [18], [20].

## РОЗДІЛ 2. ОСОБЛИВОСТІ ПРОВАДЖЕННЯ ЗА ВИМОГОЮ ПРО АРЕШТ СУДНА

### 2.1 Умови для подання заяви про арешт судна до суду

У грудні 2017 року інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги в українському процесі зазнав певні зміни відповідно до Закону України «Про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інші законодавчі акти» [57].

Оновлене процесуальне законодавство України встановило наступні умови для арешту судна для забезпечення морської вимоги: підсудність, порядок здійснення, строк подання позову та зустрічне забезпечення. Розглянемо кожну з умов окремо.

**Підсудність.** Як відомо, велика частина морських суперечок, що виникають між різними суб'єктами, які приймають участь в мореплаванні, розглядається не в міжнародних судових установах, а в національних судах тієї чи іншої держави. Звідси виникає проблема - в суді якої саме держави повинен розглядатися той чи інший спір, і яке право підлягає застосуванню при вирішенні цього спору.

Основна проблема підсудності полягає у визначення судового органу, уповноваженого розглядати морські суперечки.

Підсудність спорів визначається, як правило, національним законодавством або на основі міжнародно-правового акту. Основна складність вирішення проблеми підсудності пов'язана з тим, що до суб'єктного складу сучасних морських суперечок втягуються найрізноманітніші особи: судновласники, власники вантажів, страховики, лоцмани, рятувальники, пасажирів і члени екіпажу тощо. Множинність зацікавлених суб'єктів не виключає пред'явлення в зв'язку з однією й тією же подією кількох позовів. Крім того, зацікавлені особи можуть мати різну національну приналежність, що створює передумову для розгляду

спору в судах різних держав, оскільки «кожна країна може вільно вирішувати, в яких випадках вона привласнює собі юрисдикцію, а також претендує вона на виняткову або спільну юрисдикцію» [58, с. 67-68].

Визначення підсудності за морськими спорами залежить також від тієї обставини, чи була укладена між сторонами до виникнення даного спору будь-якої угода чи така домовленість відсутня. Якщо подібна угода існує, то у ній можуть бути визначені конкретні судові органи, компетентні розглядати спір.

Термін «підсудність» у багатьох країнах замінюється іншими термінами, що позначають це поняття. Так, наприклад, у Великобританії, Франції та США вживаються терміни «юрисдикція» або «компетенція», а в ФРН використовується термін «підсудність» [59, с. 18].

У вітчизняній літературі терміни «підсудність», «юрисдикція» і «компетенція» розглядаються як тотожні або як різні. Так, Ю. С. Червоний ототожнює цивільну юрисдикцію із підвідомчістю, під якою, на його думку, слід розуміти повноваження (компетенцію) з розгляду і вирішення юридичних справ загальними судами, іншими державними органами, третейським судом, а також змішаними органами [60, с. 17, 18].

М. Й. Штефан підвідомчість розуміє як розмежування компетенції між органами держави. При цьому вчений вважає, що компетенція суду в здійсненні правосуддя з розгляду і вирішення визначеної певної категорії питань називається судовою юрисдикцією або підвідомчістю судових органів, фактично ототожнюючи підвідомчість із судовою юрисдикцією [61, с. 189].

К. В. Гусаров зазначає, що під системою цивільної юрисдикції слід розуміти існуючі форми захисту цивільних прав та охоронюваних законом інтересів [62].

В. В. Комаров вказує, що, закріпивши необмежену юрисдикцію судів, Основний Закон поставив під сумнів конструкцію підвідомчості, засновану на засадах поділу юрисдикцій, коли цивільні справи розглядалися не лише судами, а й іншими юрисдикційними (несудовими органами), і це призводило до такого явища, як дифузія судової влади. При цьому автор називає судову юрисдикцію

новим міжгалузевим правовим інститутом процесуального й конституційного права, який не можна ототожнювати з підвідомчістю, і який обґрунтовано слід розглядати як компетенцію органів судової влади по здійсненню правосуддя [63, с. 161-162].

Натомість С. С. Бичкова вказує на те, що коли юрисдикція допомагає розмежувати предметну компетенцію між різними юрисдикційними органами, то підвідомчість визначає саме властивість тієї чи іншої справи підпадати під цивільну юрисдикцію [64, с. 184].

У цілому ми погоджуємось із С.І. Запарою стосовно того, що різні підходи до розуміння категорії «юрисдикція» пов'язані зі світосприйняттям та суспільним усвідомленням тієї чи іншої правової категорії [65, с. 215].

Стосовно співвідношення понять «юрисдикція» та «компетенція», то передусім слід вказати на той факт, що у вітчизняній науковій літературі спостерігається неоднозначність у трактуванні поняття «компетенція».

Одна група науковців, незалежно від їх галузевої приналежності, компетенцію розглядають в якості повноважень органу влади, під якими розуміють його права та обов'язки [66, с. 13; 67, с. 167; 68, с. 112-113]. Даний підхід є найбільш популярним в юридичній науці. Особливість повноважень пов'язується з тим, що права та обов'язки органу державної влади розглядаються як єдине ціле, де право виступає одночасно і обов'язком цього органу. Саме тому вживається спеціальний термін «повноваження», щоб показати їх відмінність від класичного розуміння суб'єктивних прав і обов'язків, якими наділяються фізичні та юридичні особи у приватноправових відносинах. Ось чому І. М. Зайцев, досліджуючи правовий статус суду в цивільному процесі, щодо його повноважень вживає термін «право-обов'язки». [69, с. 74].

Представники цієї групи чітко підкреслюють, що керовані об'єкти, під якими розуміють коло справ або питань, які орган влади повинен вирішувати, не є елементами компетенції, оскільки головне в ній складають права та обов'язки здійснювати, зазначені в законі, функції щодо об'єктів [65, с. 102]. Звідси, компетенція та повноваження розглядаються як одне й те саме [54, с. 152].

Друга група науковців компетенцію розуміють як предмет відання, коло юридичних справ, які відповідний орган державної влади має можливість вирішувати [70, с. 39; 71, с. 33-34; 72, с. 55]. Предмет відання виступає сферою діяльності, показує те коло питань, по яких уповноважений орган може прийняти владне рішення. Щодо суду в сфері цивільної юрисдикції, Т.І. Дузнікевич вказує, що компетенція суду першої інстанції цивільної юрисдикції – це коло питань, що підлягають вирішенню зазначеним судом [73, с. 18].

Предмети відання виступають тими об'єктами, на які впливають органи державної влади, відповідно до покладених на них функцій. Це є певні сфери діяльності, по яких відмежовуються одні органи влади від інших. К. Ф. Шеремет предметами відання вважав ті суспільні відносини, в яких орган державної влади компетентний [74, с. 13].

Так, К. В. Гусаров, зокрема, вказує, що за своєю сутністю повноваження органів судової влади в цивільному процесі можуть бути предметними та функціональними. Предметними повноваженням є такі повноваження органу судової влади, які визначають межі юрисдикції названого суб'єкту правовідносин. Функціональні повноваження- це різного роду дії вказаного судового органу в процесі відправлення правосуддя, пов'язані із вирішальними діями суду по керівництву процесом [75].

Третя група науковців поєднують погляди перших двох підходів і вказують, що поняття «компетенція» включає в себе як повноваження, так і предмет відання або коло юридичних справ, щодо яких ці повноваження можна реалізувати [76, с. 85-86; 77, с. 21; 78, с. 15; 79, с. 196].

Представники вказаних трьох груп також додають до поняття «компетенція» один або кілька супутніх елементів, зокрема, відповідальність [80, с. 190; 81, с. 594], цілі [82, с. 55], завдання [83, с. 275], функції [84, с. 54; 85, с. 17], методи здійснення функцій [86, с. 248] тощо.

У науці цивільного процесу існують дві точки зору щодо розуміння компетенції суду. У першому випадку компетенцію розглядають як коло діяльності [87, с. 189], що, на нашу думку, не зовсім вірно, оскільки діяльнісний

аспект притаманний суб'єкту, коли він приступає до реалізації наданих йому повноважень, в той час як компетенція лише вказує на можливі напрями діяльності. У другому випадку компетенцію розглядають як здатність суду вирішувати правові спори та інші юридичні питання. Зокрема, К.В. Гусаров пише, що «цивільна процесуальна правосуб'єктність органів судової влади втілюється в їх компетенції», де слід виділяти предметні та функціональні повноваження [88, с. 5]. Даний підхід теж наштовхується на справедливую критику, оскільки процесуальною правоздатністю та дієздатністю наділяються учасники процесу, а не тільки суд [89, с. 11].

Термін «компетенція» походить від латинського «competentia» – відповідність, узгодженість та означає «сукупність встановлених – в офіційній юридичній чи неюридичній формі – прав та обов'язків будь-якого органу чи посадової особи» [90, с. 196]. Зокрема Ю. К. Осипов дійшов висновку, що компетенція може бути визначена як коло встановлених законом повноважень органів, посадових осіб, громадських об'єднань, які у той же час і є їх обов'язками [91, с. 11]. І. Г. Побірченко під компетенцією розуміє коло питань, що складають предмет діяльності певного органу та встановлену відповідно до закону сукупність прав та обов'язків, необхідних для реалізації покладених на нього завдань [92, с. 126].

Як вбачається з наведеного, компетенція є сукупністю повноважень відповідного органу. Такий узагальнений термін, на нашу думку, слід використовувати, коли необхідно відокремити повноваження одного органу від іншого. Таким чином, компетенція розглядає предмет з точки зору його суб'єкта [91, с. 13]. Відтак, компетенція представляє собою конкретні дії органу (судового або несудового), які він вчиняє в межах законодавства. Тут ми цілком погоджуємось із позицією Н. М. Бессараб щодо визначення поняття **«компетенція» як сукупності повноважень щодорозгляду і вирішення юридичних справ, визначених нормативно-правовими актами** [93, с. 5].

Водночас слід констатувати, що терміни «компетенція» та «юрисдикція» не є тотожними. Так, Задорожна у своєму дисертаційному дослідженні

виокремлює чотири напрями розуміння поняття «юрисдикція», залежно від того, через призму якого відомого правового явища розкривається природа юрисдикції: а) компетенційний напрям, в якому сутність юрисдикції пояснюють, виходячи із розуміння такого поняття, як компетенція; б) діяльнісний напрям, який сутність юрисдикції розкриває через діяльність юрисдикційних органів; в) правосуб'єктний напрям, де юрисдикція розкривається через такі поняття, як процесуальна правосуб'єктність або процесуальна правоздатність юрисдикційного органу; г) функціональний напрям, де сутність юрисдикції розкривають через її призначення [94, с. 257-258].

У межах нашого дослідження нас цікавить перший – компетенційний – напрям. У межах цього напрямку слід виділити дві позиції вчених. Перші вважають, що «...більш поширеним і правильним слід вважати твердження про те, що поняття «юрисдикція» є більш широким, аніж поняття «компетенція», оскільки воно включає в себе розмежування суперечок не тільки між судовими, а й між судовими та іншими органами» [95, с. 121].

Друга група вчених вважає, що юрисдикція виступає частиною компетенції юрисдикційного органу, адже немає такого органу, який би тільки займався виключно захистом прав, свобод та інтересів. Він наділяється також й іншими повноваженнями щодо предметів свого відання. Наприклад, місцеві загальні суди, що розглядають цивільні справи в особі своїх органів, можуть здійснювати адміністративні повноваження (ст. ст. 24–25 Закону України «Про судоустрій і статус суддів» [96]). Звідси вченими різних галузей права робиться висновок про те, що юрисдикція – це частина компетенції упевній сфері діяльності юрисдикційного органу [93, с. 41; 97, с. 261; 98, с. 26]. Водночас О. В. Колісник, розглядаючи юрисдикцію як частину компетенції, на наш погляд, обмежує термін юрисдикція тільки компетенцією судів [99, с. 35], не враховуючи те, що не лише суди здійснюють юрисдикційну діяльність.

На нашу думку, **термін «юрисдикція» має дуалістичний характер як судова юрисдикція та юрисдикція інших органів.** При цьому судова

юрисдикція зберігає свій широкий статус щодо безпосереднього права на звернення за захистом порушеного або оспорюваного суб'єктивного права в судовому порядку. У той же час позасудовий спосіб вирішення спорів здійснюється лише в добровільному договірному порядку. Так, у справах щодо арешту судів за морськими вимогами в Україні зацікавлена особа може обрати між судом та головою МАК.

У ЦПК та ГПК України термін «юрисдикція» використовується при визначенні кола справ, підвідомчих відповідно цивільним та господарським судам (ст. 20 ЦПК, ст. 20 ГПК). Відтак, предметом юрисдикції виступають суспільні відносини, які виникають у зв'язку з вирішенням спорів. Отже юрисдикція має місце там, де є спір про право.

Термін «юрисдикція» має процесуальні витоки, про що свідчить і його етимологія - від латинського «jurisdiction» – судочинство та «jus» – право та «desere» – говорити, проголошувати. Юрисдикція – це встановлення законодавством сукупності повноважень відповідних органів державної влади та органів місцевого самоврядування розглядати та вирішувати правові спори і справи про правопорушення і давати правову оцінку діям особи та іншим суб'єктам права з точки зору їх правомірності або неправомірності, застосовувати санкції до правопорушників [92, с. 490].

На нашу думку, розуміння юрисдикції як компетентності щодо вирішення спорів про право, не у повній мірі відображає сутність цього правового явища. У такому випадку поза увагою залишаються справи по встановленню юридичних фактів, провадження у справах про банкрутство тощо – тобто ті справи, де фактично відсутній спір про право. Тут слід окремо зауважити, що у провадженнях по справах про накладення арешту на судно також відсутній спір про право, адже, як вказувалось у попередньому Розділі, першою метою такого забезпечувального заходу є спонукання можливого боржника до певних дій. На користь цього свідчить й можливість звільнення судна з-під арешту, наприклад, у зв'язку з неспіврозмірністю вимог.

Зазначений висновок підтверджується й роз'ясненням, наданим в рішенні Конституційного Суду України від 25.12.1997 р. по справі № 9-зп, відповідно до якої юрисдикція судів, тобто їх повноваження вирішувати спори про право та інші правові питання, поширюється на всі правовідносини, що виникають у державі [100]. І. О. Богомазова наголошує, що юрисдикція адміністративного суду визначається як діяльність даного суду щодо здійснення правосуддя в адміністративних справах. Компетенція адміністративного суду складається з юрисдикції, а саме, тієї діяльності, що пов'язана із справлянням правосуддя в адміністративних справах, які відповідно до визначених законом норм є предметом повноважень та становлять їх процесуальні права й обов'язки. Підвідомчість адміністративних судів варто визначати як межі спорів, розв'язання яких законодавством віднесено до меж їх компетенції [101].

Як вбачається з наведеного, усі позиції вчених щодо співвідношення понять «компетенція» та «юрисдикція» можна звести до двох груп: перші наполягають на тому, що термін «компетенція» є ширшим, аніж «юрисдикція», а другі вважають навпаки. На нашу думку, компетенційний напрям розуміння юрисдикції дозволяє найповніше розкрити сутність такого правового явища, як юрисдикція, в цивільному (господарському) процесі, виходячи з повноважень та предметів відання органів. Справа в тому, що **компетенція та юрисдикція поєднуються між собою за своїм змістом як загальне і спеціальне**. Крім того, вони мають однакове призначення – окреслюють межі діяльності роботи певних органів, визначаючи їх повноваження та предмет відання, тобто об'єкти застосування таких повноважень. На користь цього висновку свідчать й норми чинних ЦПК та ГПК, адже їх Глави 2, які так і йменуються «Цивільна юрисдикція» та «Юрисдикція» відповідно. Отже, **судова юрисдикція** є за своєю суттю сукупністю таких повноважень суду, які спрямовані на розгляд і вирішення правових спорів та інших категорій справ.

Зазначений висновок досить вдало корелюється із положенням ч. 2 ст. 124 Конституції України, відповідно до якої «юрисдикція судів поширюється на будь-

який юридичний спір та будь-яке кримінальне обвинувачення. У передбачених законом випадках суди розглядають також інші справи».

Якщо терміни «компетенція» та «юрисдикція» мають дуалістичну правову природу (тобто стосуються не тільки судових, але й інших органів державної влади, третейських судів тощо), то «підсудність» є суто процесуальним інститутом. Це, мабуть, єдина спільна думка, яка об'єднує усіх дослідників категорії «підсудність».

Д.Д. Луспенник наполягає, що під підсудністю в процесуальному праві слід розуміти інститут, який регулює віднесення справ, які підлягають розгляду судами, до відання конкретного суду судової системи України для розгляду у першій інстанції [102, с. 56]. М. С. Алексєєв під підсудністю розуміє сукупність ознак справи, у відповідності із яким процесуальний закон визначає суд, повноважний вирішувати справу в якості суду першої інстанції [103, с. 124]. Вказані автори, як бачимо, дотримуються точки зору, відповідно до якої правила підсудності застосовуються до справ, які розглядаються судами в якості суду першої інстанції. За справедливим твердженням Н. О. Петренко, «...правила підсудності справ поширюються на всі справи, які передані на вирішення до системи господарських судів України. Крім того, серед юристів-практиків та в науковій літературі прийнято говорити про визначення підсудності справ, які будуть передані сторонами на вирішення до суду першої інстанції. Тобто фактично йдеться про визначення підсудності позовної заяви, яка подається позивачем до господарського суду. При цьому ніколи не акцентується увага на визначенні підсудності апеляційної або касаційної скарги. Однак, вказане не означає, що підсудність справ, які передаються для вирішення господарським судом апеляційної або касаційної інстанції, не визначається» [104, с. 30]. Аналогічний висновок можна зробити стосовно визначення підсудності цивільних справ.

У теорії цивільного процесу можна виділити чимало дефініцій поняття «підсудність», автори яких вказують на її призначення. Найбільш часто вживається словосполучення «розподіл...справ» при визначенні поняття

підсудності [105, с. 139; 106, с. 128; 107, с. 97; 108, с. 94]. Інколи поняття підсудність розкривається через «розмежування...справ» [109, с. 17; 110, с. 133; 111, с. 135; 112, с. 37]. Подібні визначення також не є досконалими через їх підміну призначенням підсудності. За слушною думкою Т.П. Єрохіної, «визначення підсудності через розподіл...судовим органам справ не розкриває її юридичної сутності. Сам по собі розподіл...справ, ще не є підсудність, а показує дії по визначенню підсудності... Логічно було б спочатку визначити це «щось», а потім вже проводити розмежування» [113, с. 39-40].

Якщо розглядати підсудність через повноваження, то одні дослідники зводять підсудність виключно до повноважень суду першої інстанції [63, с. 226; 99, с. 54; 114, с. 65], а інші – доповноважень усіх судових інстанцій [112, с. 37]. У разі дослідження підсудності через предмет відання, то одні науковці говорять про коло (сукупність) цивільних справ [115, с. 126; 116, с. 110], інші – про властивість цивільних справ [64, с. 105; 86, с. 264], треті поєднують перші два підходи, говорячи про підсудність у широкому розумінні, як про коло справ та у вузькому, як про властивість справ [77, с. 175].

Як вбачається з наведеного, правові явища «юрисдикції» та «підсудності» є пов'язаними між собою через свою природу. Водночас між цими поняттями слід проводити чітке **розмежування**. Судова юрисдикція, як ми визначились вище, має у своїй структурі такі елементи як повноваження та судові справи, тобто вказує, які саме юридичні справи відносяться до компетенції тих чи інших судів за правилами відповідного виду судочинства. Відтак, юрисдикція має на меті розмежування повноважень різних органів за колом справ, які вони можуть розглядати у межах своєї компетенції. Судова юрисдикція, у свою чергу, не вказує на конкретний судовий орган, який може розглянути ту чи іншу справу, а відповідно до закону України «Про судоустрій і статус суддів» вказує на систему таких судових органів. А вже потім конкретний судовий орган, який розглядатиме певну справу, визначається на підставі правил про підсудність. Тобто на відміну від судової юрисдикції підсудність спрямована на визначення конкретного органу із всієї системи судів, який уповноважений

розглядати конкретну справу. Внаслідок цього підсудність має у своїй структурі такі елементи як повноваження та судові справи. Вказаний висновок підтверджується також й тим фактом, що норми ст.ст. 26-32 ЦПК містять термін «підсудність справи».

Вищенаведене може на перший погляд свідчити про тотожність понять «юрисдикція» та «підсудність». До того ж наведені норми ЦПК вживають їх як синоніми. Водночас вказаний висновок не є вірним з наступних міркувань. По-перше, ми визначились, що підсудність є частиною судової юрисдикції, вони відносяться між собою як окреме та загальне відповідно.

По-друге, повноваження як елемент судової юрисдикції спрямовані на провадження судових справ незалежно від їх інстанційності. Тобто юрисдикція вказує на систему судів (загальну, господарську, адміністративну тощо), а не на конкретний судовий орган, який визначає підсудність. Зокрема, згідно з абз. 4 п. 2 Постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ «Про деякі питання юрисдикції загальних судів та визначення підсудності цивільних справ» від 01.03.2013 р. № 3 [117], «Підсудність визначає коло цивільних справ у спорах, вирішення яких належить до повноважень конкретного суду першої інстанції». Якщо проводити аналіз норм Глави 2 ЦПК «Цивільна юрисдикція», то у ній жодним чином не йдеться про підсудність справ судам апеляційної чи касаційної інстанції. Навпаки, у ч. 2 ст. 23 ЦПК міститься положення про те, що певна категорія справ «...розглядаються апеляційними судами як судами першої інстанції...». Тобто норми щодо підсудності визначають належність цивільної справи не будь-якому суду із системи судів загальної юрисдикції, а тільки тому суду з визначеної юрисдикцією системи судів, який виконує функцію суду першої інстанції відносно до цієї справи. На користь цього свідчить й розуміння слова «підсудність» як «той, який підлягає суду, має розглядатися в суді» [118, с. 233], тобто йдеться про конкретний суд.

По-третє, говорячи про повноваження суду як структурний елемент підсудності, слід враховувати той факт, що йдеться виключно про повноваження

суду щодо розгляду й вирішення справ саме як суду першої інстанції. Повноваження судів щодо перегляду судових рішень у апеляційній та касаційній інстанціях до терміну «підсудність» не включаються. При цьому повноваження судової інстанції не слід ототожнювати із повноваженнями судової ланки; в останньому випадку мова йде про діяльність суду, який представлений усіма судовими ланками. Так, зокрема, ст. 162 ЦПК визначено, що заява про видачу судового наказу подається до суду першої інстанції за загальними правилами підсудності, встановленими цим Кодексом.

А. П. Задорожнау своєму дослідженні поряд із зазначеними структурними елементами підсудності виділяє також таку її ознаку як «повноваження суду першої інстанції реалізуються ним виключено у процесуальній формі» [118, с. 51]. Оскільки вище ми визначились, що підсудність є суто процесуальним інститутом, норми якого містяться виключено у процесуальному законодавстві, то виділення згаданою дослідницею ознаки у якості окремої не вважається нами за доцільне.

Натомість ми погоджуємось із авторкою щодо того, що «такий структурний елемент цивільної юрисдикції, як цивільні справи, теж притаманний підсудності» [118, с. 52]. Дійсно, цивільні справи характеризуються наявністю індивідуалізуючих ознак, які мають визначити конкретний судовий орган з числа різноманітних судових ланок (по вертикалі) та конкретний судовий орган з числа судових органів певної ланки (по горизонталі) [118, с. 52]. При цьому такою індивідуалізуючою ознакою цивільної справи зазвичай виступає вимога позивача (заявника). Так, відповідно до ч. 2 ст. 19 ЦПК, суди розглядають у порядку цивільного судочинства також вимоги щодо реєстрації майна та майнових прав, інших реєстраційних дій, якщо такі вимоги є похідними від спору щодо такого майна або майнових прав, якщо цей спір підлягає розгляду в місцевому загальному суді і переданий на його розгляд з такими вимогами. Відтак, слід вести мову про підсудність кожної заявленої вимоги у межах окремої цивільної справи. У разі, якщо йдеться про справи позовного провадження, то зазвичай значення має певний предмет позову. Але інколи форма пред'явлення предмету позову може мати значення для визначення підсудності справи. Так, відповідно до ч. 6 ст. 30

ЦПК, зустрічний позов та позов третьої особи, яка заявляє самостійні вимоги щодо предмета спору, незалежно від їх підсудності пред'являються в суді за місцем розгляду первісного позову.

Поряд із характером заявленої вимоги індивідуалізуюче значення для визначення підсудності набувають й підстави позову (заяви). Відповідно до ч. 2 ст. 28 ЦПК, позови про розірвання шлюбу можуть пред'являтися за зареєстрованим місцем проживання чи перебування позивача також у разі, якщо на його утриманні є малолітні або неповнолітні діти або якщо він не може за станом здоров'я чи з інших поважних причин виїхати до місця проживання відповідача. В цій ситуації на вибір суду будуть впливати факт утримання малолітньої або неповнолітньої особи чи інша поважна причина (наприклад, стан здоров'я), що заважає виїхати до місця проживання відповідача [118, с. 53].

Для певних справ виключної підсудності важливе значення має *об'єкт позову* – матеріальне чи нематеріальне благо, навколо якого виник спір між сторонами. Так, справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно або до якого прямує, або порту реєстрації судна (ч. 5 ст. 30 ЦПК).

Також для визначення підсудності цивільної справи важливе значення подекуди матиме характеристика суб'єктного складу такої справи. Тут, насамперед, слід вести мову про вид сторони (зацікавленої особи та заявника) – фізична чи юридична особа, її місцезнаходження, правовий статус. Відомо, що багато видів територіальної підсудності сконструйовані на правовому статусі сторін по справі.

Виходячи з структурних елементів підсудності, можна констатувати, що вона є частиною цивільної юрисдикції, але не її видом, як зазначає Ю.К. Осіпов [91, с. 29]. Будучи частиною судової юрисдикції, підсудність природно відображає всі її ознаки, які виступають водночас й її загальними ознаками.

Особливу увагу варто приділити питанню доказування факту, що судно прямує до того чи іншого морського порту. Практикуючі правники відзначають, що судова практика в Україні мала неоднозначний характер щодо прийняття як доказу інформації від ресурсів типу MarineTraffic для підтвердження місця знаходження судна чи Equasis для підтвердження особи власника чи менеджера судна. Траплялися випадки, коли судам було недостатньо інформації, яка містилася на цих ресурсах, для достовірного визначення порту прямування (перебування) судна [119].

В останні роки значна частина судових рішень про арешт морського судна містить посилання на дані Marine Traffic і Equasis. При цьому в деяких випадках суди приймають дані, отримані з цих електронних систем, в якості єдиного доказу місцезнаходження судна і його власника без будь-яких додаткових доказів.

Одним з останніх таких прикладів є ухвала Господарського суду Одеської області від 18 липня 2019 року по справі № 916/2037/19: заявник просив суд накласти арешт на морське судно на підставі морської вимоги, що виникла у зв'язку з постачанням мастильних матеріалів на дане судно. Заявник посилався тільки на дані Marine Traffic в якості підтвердження, що судно знаходиться в порту Південний, і суд прийняв ці дані як достатні докази місцезнаходження судна, наклавши на нього арешт. Слід зазначити, що в результаті даного арешту сума боргу і пеня були оплачені заявнику 22 липня 2019 року, а на наступний день за клопотанням судновласника арешт з судна був знятий [120].

Ще одним яскравим прикладом прийняття судом даних Marine Traffic і Equasis як достатніх доказів є ухвала Господарського суду Миколаївської області від 1 лютого 2018 року по справі № 915/72/18, де заявник просив суд накласти арешт на судно на підставі морської вимоги, що виникла в зв'язку з несплатою судновласником агентських послуг (дисбурсментський рахунок). При цьому єдиним доказом місцезнаходження судна, на яке послався суд у своїй ухвалі, були відомості з бази даних Marine Traffic, а посвідченням приналежності судна компанії-боржника - дані з сайту Equasis. Суд задовольнив заяву про забезпечення

позову і наклав арешт на судно. Вже на наступний день після винесення вищевказаного визначення боржник перерахував на користь заявника суму боргу за надані агентські послуги, і в той же день на підставі клопотання заявника було винесено ухвалу про скасування заходів забезпечення позову та зняття арешту з судна [120].

Окрім даних із зазначених ресурсів, для визначення підсудності доказом може слугувати довідка капітана морського порту, що містить дату фактичного або планованого заходження судна до порту/свідectво про право плавання під державним прапором України [121, с. 46].

**Визначаючи підсудність справ щодо арешту судна, слід виходити із того, що є підставою для звернення до суду з такою вимогою.** Якщо у складі вимог для накладення арешту на судно є хоча б одна з морських вимог, визначені Конвенціями 1952 та 1999 рр., то до такої вимоги застосовуються правила щодо виключної підсудності, передбаченої ч. 5 ст. 30 ЦПК. Характерною ознакою виключеної підсудності є те, що такі справи не підлягають розширеному тлумаченню. Якщо є декілька вимог, що між собою пов'язані, але одна із них потрапляє під дію виключної підсудності, то застосовуються правила цього виду територіальної підсудності для всіх вимог.

Тут слід погодитись з Н. Івашковою, яка зазначає про те, що територіальні юрисдикції судового органу, що застосовує арешт морського судна та суду, який розглядає морську вимогу по суті, можуть не співпадати, а сама вимога про арешт може бути подана перед поданням позову по суті [122].

Враховуючи усе вищенаведене, **при визначенні підсудності справ про арешт судна можливі наступні послідовні етапи:** 1) встановлення підстав вимоги про накладення арешту на судно (морські чи інші вимоги); 2) встановлення національної юрисдикції, тобто визначення того, органи якої держави мають право розглядати дану вимогу; 3) встановлення внутрішньонаціональної юрисдикції, тобто визначення системи органів, компетентних розглядати дану вимогу, оскільки в рамках однієї національної юрисдикції можуть існувати різні органи, до компетенції яких входить розгляд справ щодо накладення арешту на судно; 4) якщо

розгляд вимоги входить до предмету судової юрисдикції, то визначення підсудності вимоги за правилами процесуальних кодексів.

**Порядок здійснення арешту суден.** Поняття та підстави арешту судна за морською вимогою визначено в статтях 41-43 КТМ. При цьому відповідно до приписів п. 1 ч. 1 ст. 14 КТМ передбачений цим Кодексом порядок арешту судна може застосовуватися лише до суден, які зареєстровані в Україні. А відповідно до ч. 3 ст. 42 КТМ зазначений правовий засіб не може використовуватися для виконання судових рішень. Оскільки Україна приєдналась до Конвенції 1952 року, вказане обмеження знято відповідно до ст. 2 вищезгаданої конвенції.

Матеріальні підстави арешту суден за морськими вимогами було нами детально досліджено у попередньому Розділі. У сукупності із процесуальними підставами, передбаченими чинними ЦПК та ГПК, до правових підстав арешту суден можна віднести:

1. у порядку цивільного судочинства – статті 41-43 КТМ у сукупності із ст. 152 ЦПК;
2. у порядку господарського судочинства - статті 41-43 КТМ у сукупності із статтею 138 ГПК.

Повноваження здійснювати арешт іноземних суден з метою забезпечення морських вимог викликає певні складнощі, оскільки процедура здійснення такого арешту в Конвенції 1952 р. не визначена, а віднесена до компетенції національного законодавства договірних держав (ст. 6). Жодних істотних змін або доповнень, пов'язаних з імплементацією положень Конвенції 1952 р., окрім визначення підсудності, до вітчизняного процесуального законодавства внесено не було. Тому вітчизняні суди сформували механізм накладення арешту на іноземні морські судна, заснований на заходах забезпечення позову, передбачених процесуальним законодавством України [123].

Виходячи з положення п. 9 ч. 1 ст. 150 ЦПК та п. 9 ч. 1 ст. 137 ГПК арешт морського судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, є окремим видом забезпечення цивільного (господарського) позову.

Загалом інститут забезпечення позову дає змогу гарантувати ефективне виконання рішення, яке приймається у результаті розгляду справи по суті. Визначення поняття «забезпечення позову» у зв'язку з його нормативною невизначеністю є вельми дискусійним як серед науковців, так і серед практиків.

Так, Г.С. Буга у своєму дослідженні зазначає, що інститут забезпечення позову є особливим видом судової юрисдикції, яка має свою процесуальну форму, і з цих підстав забезпечення позову розглядається як вимога, яка характеризується своєю універсальністю, охоронною функцією, превентивністю, імперативністю та обов'язковістю. Поняття забезпечення позову дослідниця визначає як встановлені законом тимчасові процесуальні дії примусового характеру, що застосовуються судом та гарантують або можуть гарантувати зацікавленій особі виконання судового рішення. Узагальнюючи результати свого дослідження, науковець зазначає, що в сучасній процесуальній науці під забезпеченням позову мають на увазі:

- інститут цивільно-процесуального права;
- засіб захисту права й охоронюваного законом інтересу в суді;
- процесуальну гарантію, що забезпечує реальне виконання майбутнього судового рішення про задоволення позовних вимог;
- процесуальні дії щодо застосування судом передбачених законом заходів;
- заходи цивільного процесуального характеру, спрямовані на запобігання можливим утрудненням при виконанні рішення суду [124, с. 43-44].

Н.В. Іванюта надає поняття інституту забезпечення позову як «...сукупності правових норм, які регулюють здійснення процесуальних дій управненими суб'єктами щодо вжиття термінових, строкових, відповідних заходів на стадіях розгляду справи місцевими господарськими судами та апеляційними господарськими судами, направлених на попередження можливих ускладнень чи неможливості виконання рішення господарського суду, чи запобігання спричинення шкоди заявникові» [125, с. 98-99].

Як бачимо, забезпечення позову – це застосування судом заходів для створення можливості виконання у майбутньому рішення суду у випадках, якщо їх нежиття може утруднити чи зробити неможливим виконання рішення.

Судова практика, на відміну від наукової, визначає забезпечення позову як сукупність процесуальних дій, які гарантують виконання рішення суду в разі задоволення позовних вимог (преамбула Постанови Пленуму ВСУ від 22.12.2006 р. №9 «Про практику застосування судами цивільного процесуального законодавства при розгляді заяв про забезпечення позову» [126]).

Окрім того, судова палата у цивільних справах ВСУ в Постанові від 25.05.2016 р., винесеної за результатами перегляду рішення Апеляційного суду м. Києва та ухвали Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ (справа №6-605цс16 про визнання договору купівлі-продажу квартири недійсним та визнання права власності на квартиру), зазначила, що забезпечення позову по суті – це обмеження суб'єктивних прав, свобод та інтересів відповідача або пов'язаних з ним інших осіб в інтересах забезпечення реалізації в майбутньому актів правосуддя і задоволених вимог позивача (заявника). Метою забезпечення позову, згідно з вказаною Постановою, є вжиття судом, у провадженні якого знаходиться справа, заходів щодо охорони матеріально-правових інтересів позивача від можливих недобросовісних дій з боку відповідача з тим, щоб забезпечити позивачу реальне та ефективне виконання судового рішення, якщо воно буде прийняте на користь позивача, в тому числі задля попередження потенційних труднощів у подальшому виконанні такого рішення [127].

Враховуючи зазначене, слід погодитись із С. Чванкіним, що заходами забезпечення позову є тимчасове обмеження прав особи тією мірою та таким чином, як це необхідно для збереження в період розгляду справи можливості безперешкодного виконання рішення суду в разі задоволення позову [128].

Отже, забезпечення позову у процесі є одним з інститутів процесуального права, що сприяє реалізації конституційних прав завдання цивільного судочинства, яким, згідно з ч. 1 ст. 2 ЦПК України, є справедливий, неупереджений та своєчасний розгляд і вирішення цивільних справ з метою ефективного захисту

порушених, невизнаних або оспорюваних прав, свобод чи інтересів фізичних осіб, прав та інтересів юридичних осіб, інтересів держави. Законодавець таким чином дає особам, які беруть участь у справі, можливість уникнути реальних ризиків щодо утруднення чи неможливості виконання рішення суду, яким буде забезпечено судовий захист законних прав, свобод та інтересів таких осіб. Важливим є момент об'єктивного існування таких ризиків, а також того факту, що застосування заходів забезпечення позову є дійсно необхідним, що без їх застосування права, свободи та законні інтереси особи (заявника клопотання) будуть порушені, на підтвердження чого є належні й допустимі докази. Важливо, аби особа, яка подає заяву про застосування певних заходів забезпечення позову, мала на меті не зловживання своїми процесуальними правами, порушення законних прав відповідного учасника процесу, до якого зазначені заходи мають бути застосовані, а створення умов, за яких не існуватиме перешкод для виконання судового рішення [129].

**Відтак, на арешт судна за морськими вимогами розповсюджуються загальні норми щодо інституту забезпечення позову, якщо законом не передбачено інше.**

Зокрема, заява про арешт судна за морськими вимогами може бути подана як до пред'явлення позову, так і на будь-якій стадії розгляду справи, якщо невжиття таких заходів може істотно ускладнити чи унеможливити виконання рішення суду або ефективний захист, або поновлення порушених чи оспорюваних прав або інтересів позивача, за захистом яких він звернувся або має намір звернутися до суду (ч. 2 ст. 149 ЦПК).

Відповідно до ч. 4 ст. 151 ЦПК, заява про забезпечення позову у вигляді арешту морського судна подається в письмовій формі і повинна містити:

- 1) найменування суду, до якого подається заява;
- 2) повне найменування - для юридичної особи або прізвище, ім'я та по батькові (за наявності) - для фізичної особи - підприємця, яка є відповідальною за морською вимогою;
- 3) розмір та суть морської вимоги, що є підставою для арешту судна;

4) найменування судна, щодо якого подається заява про арешт, інші відомості про судно, якщо вони відомі заявнику.

Необхідність визначення спеціальних вимог до такої заяви відзначалась, зокрема автором, й до їх законодавчого закріплення [130].

Згідно з ч. 10 ст. 153 ЦПК, суд, встановивши, що заяву про забезпечення позову подано без додержання вимог ст. 151 ЦПК, повертає її заявнику, про що постановляє ухвалу. У зв'язку з цим дослідники обґрунтовано зазначають щодо неможливості накладення арешту *in rem* (тобто у зв'язку з вимогою до самого судна, наприклад, за завдання ним шкоди, не проведенням розрахунку за буксирування, поставку палива тощо), відповідальним за якою може бути не лише власник судна, але й його фрахтувальник. Практичною порадою фахівців у такому випадку є те, що при розробці типових Terms and Conditions компаній, які здійснюють поставку бункерного палива, слід приділяти увагу цьому питанню в частині розробки умов щодо можливості накладення арешту на судно у разі невиконання замовником своїх обов'язків, наприклад, з оплати поставленого бункерного палива [131].

За чинними процесуальними кодексами заява про арешт судна може бути подана до подання позовної заяви, одночасно з пред'явленням позову або після відкриття провадження у справі (ч. 1 ст. 152 ЦПК, ч. 1 ст. 138 ГПК). В останньому випадку заявник повинен пред'явити позов протягом тридцяти днів з дня постановлення ухвали про забезпечення позову (ч. 4 ст. 152 ЦПК, ч. 4 ст. 138 ГПК). При цьому для продовження терміну застосування арешту необхідним є доказ подачі позову до суду чи арбітражу (письмові докази щодо отримання позову судом або арбітражем, ухвала про відкриття провадження по справі за позовом тощо).

Вважаємо, що запас у 30 днів надає кредитору впевненість у майбутньому врегулюванні спору та можливість маневрів у переговорах з боржником. Тому з цієї позиції інститут забезпечення морських вимог в Україні є достатньо ефективним способом отримання заборгованості за морськими вимогами, в особливості з порівнянням з іншими способами захисту. Адже кожен день простою судна

спричиняє реальні та значні збитки для судновласника, що сильно підштовхує останнього до врегулювання спору в якнайшвидший строк.

Зауважимо, що чинне процесуальне законодавство щодо арешту судна та практика його застосування відмовились від таких раніше чинних обов'язкових умов, як *співмірність та обґрунтованість*.

Необхідність та доцільність такого підходу відзначались автором ще до прийняття відповідних змін до чинного українського законодавства [132].

Так, чинні ЦПК та ГПК передбачають, що заходи забезпечення позову, крім арешту морського судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, мають бути співмірними із заявленими позивачем вимогами (ч. 5 ст. 154 ЦПК, ч. 4 ст. 137 ГПК). Критерій співрозмірності, який існував раніше, був каменем спотикання для осіб, які звертались до суду із заявою про прийняття забезпечувальних заходів у вигляді арешту судна, оскільки досить часто суди відмовляли у задоволенні заяви, мотивуючи свою відмову неспіврозмірністю забезпечувального заходу тим вимогам, які заявник пред'являв судоволодільцю. Загалом критерій співмірності має оціночний характер. Стосовно арешту суден суди співставляли розмір морської вимоги із вартістю самого судна та витратами на його обслуговування у термін вимушеного простою у порту, що викликано арештом. Наприклад, за усталеною практикою у РФ, суди відмовляють у прийнятті забезпечувального заходу у вигляді арешту судна у разі, якщо розмір морської вимоги не перевищує половини його вартості [133]. Вказаний підхід викликав в Україні справедливую критику як такий, що є поверховим і не відповідає правовій природі та сенсу інституту арешту судна [23, с. 44; 120].

Незважаючи на відсутність нормативно закріпленого критерію співмірності, українські суди, на жаль, й досі продовжують його застосовувати привирішенні питання щодо доцільності накладення арешту на судно. Так, Господарський суд Одеської області у своїй ухвалі від 18.06.2019 р. по справі № 916/2037/19 вказує: «адекватність заходу до забезпечення позову, що застосовується господарським судом, визначається його відповідністю вимогам, на забезпечення яких він вживається. Оцінка такої відповідності

здійснюється господарським судом, зокрема, з урахуванням співвідношення прав (інтересу), про захист яких просить заявник, з вартістю майна, на яке вимагається накладення арешту, або майнових наслідків заборони відповідачеві вчиняти певні дії.

Таким чином, суд має здійснити оцінку обґрунтованості доводів заявника щодо необхідності вжиття відповідних заходів з урахуванням: розумності, обґрунтованості і адекватності вимог заявника щодо забезпечення позову; забезпечення збалансованості інтересів сторін, а також інших учасників судового процесу; наявності зв'язку між конкретним заходом до забезпечення позову і предметом позовної вимоги, зокрема, чи спроможний такий захід забезпечити фактичне виконання судового рішення в разі задоволення позову; імовірності утруднення виконання або невиконання рішення господарського суду в разі невжиття таких заходів; запобігання порушенню у зв'язку із вжиттям таких заходів прав та охоронюваних законом інтересів осіб, що не є учасниками даного судового процесу. При цьому види забезпечення позову повинні бути співвідносними із заявленими позивачем вимогами» [134].

Безсумнівно, розмір морської вимоги може бути значно меншим, аніж вартість самого судна. Водночас для кредитора, який звернувся до суду із заявою щодо застосування забезпечувальних заходів, розмір самої вимоги буде значним, а невиконання зобов'язання судноволодільцем ставитиме під загрозу здійснення кредитором своєї діяльності взагалі. Фактично для заявника арешт судна є єдиною можливою мірою задля отримання своїх вимог у досудовому порядку або гарантією їх задоволення.

Слід вказати, що ані Конвенції 1952 та 1999 рр., ані КТМ не передбачають критерію співрозмірності як підстави для арешту судна. Крім того, норми матеріального права містять вичерпний перелік підстав – морських вимог, на підставі яких можливим є арешт судна (ч. 1 ст. 1 Конвенції 1952 р., ст. 42 КТМ), і розмір таких вимог може істотно різнитися. Відтак, вважається обґрунтованим відсутність у процесуальних кодексах України серед умов подання заяви про арешт судна на забезпечення морських вимог такого критерію як співрозмірність.

Позитивні зміни, яких зазнали цивільний та господарський процесуальні кодекси України сприяють, на нашу думку, і певній уніфікації української судової практики щодо застосування забезпечувальних заходів в цілому і арешту морських суден зокрема, яка виражається у тому числі й у тому, що на даній стадії суди в основному не розглядають питання про обґрунтованість самої морської вимоги. У більшості випадків суди лише перевіряють наявність у заявника морської вимоги на підставі поданих ним документів. Питання про обґрунтованість заявлених позовних вимог є предметом дослідження суду при розгляді спору по суті і не повинен вирішуватися їм при розгляді заяви про забезпечення позову.

Вказану позицію зайняв Верховний Суд в постанові від 23 серпня 2018 року, залишивши в силі рішення суду першої інстанції про накладення арешту на морське судно в справі № 916/559/18 [135]. За матеріалами справи 27.03.2018 ARENKA MAKINA SAN. VE TIC. LTD. (Аренка Макіна Сан. ве Тідж. ЛТД.) звернулося до Господарського суду Одеської області з заявою про забезпечення позову відносно особи, яка може отримати статус учасника справи (відповідача) - BYO LTD (БЙО ЛТД), в якій просило суд накласти арешт на судно «МАМБА В» (ІМО 9189706, зареєстроване під прапором Панамі, власником якого є іноземна компанія BYO LTD (БЙО ЛТД) з місцезнаходженням: Henville Building, Prince Charles Street, Charlestown, Nevis, West Indies (Хенвіл Білдінг, Прінс Чарльз Стріт, Чарльзтаун, Невіс, Вест-Індія), яке знаходиться в акваторії Ренійського морського порту Ренійської філії Державного підприємства «Адміністрація морських портів України» (вул. Дунайська 188, Рені, Одеська обл., 68800, Україна) шляхом його затримання та заборони виходу з акваторії Ренійського морського порту.

В обґрунтування вказаної заяви ARENKA MAKINA SAN. VE TIC. LTD. (Аренка Макіна Сан. ве Тідж. ЛТД.) зазначило, що відповідно до ч. 3 ст. 42 Кодексу торговельного мореплавства України має чинну морську вимогу до BYO LTD (БЙО ЛТД) як судновласника за заборгованість, що виникла у останнього за поставлені на судно запасні частини та надані послуги з ремонту судна у розмірі 91 520 доларів США. Заявник зазначав, що невжиття заходів забезпечення позову

відносно судна «МАМБА В» (ІМО 9189706) у вигляді арешту унеможливить судовий захист його законних прав, оскільки виконання рішення господарського суду про стягнення заборгованості з судновласника, у випадку задоволення позову, може бути здійснено на території України лише за рахунок вартості названого судна.

Господарський суд Одеської області дійшов висновків про обґрунтованість заяви ARENKA MAKINA SAN. VE TIC. LTD. (Аренка Макіна Сан. ве Тідж. ЛТД.) про забезпечення позову.

Постановою Одеського апеляційного господарського суду від 07.06.2018 ухвала Господарського суду Одеської області від 28.03.2018 скасована, а також скасовано арешт на судно. Апеляційний суд вказав, що матеріалами справи не підтверджується наявність у заявника морської вимоги до BYO LTD (БЙО ЛТД). В матеріалах оскарження ухвали відсутні докази того, що судновласником вживаються заходи до залишення судном території України.

Верховний Суд враховував, що на розгляді Господарського суду Одеської області перебували справи № 916/225/18, № 916/3183/17, 916/1535/17, 916/1239/17 в яких BYO LTD (БЙО ЛТД) приймало участь як відповідач або як особа, що може отримати такий статус учасника справи щодо морських вимог.

Ухвалою Господарського суду Одеської області від 25.01.2018 скасовано заходи забезпечення позову у справі № 916/1335/17, а саме: накладення арешту на судно «МАМБА В» (ІМО 9189706) з підстав затвердження мирової угоди між сторонами.

Ухвалою Господарського суду Одеської області від 26.01.2018 скасовано заходи забезпечення позову у справі № 916/3183/17, а саме: накладення арешту на судно «МАМБА В» (ІМО 9189706) з підстав внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у розмірі вимог позивача (ТОВ «Агро-Рені»).

Ухвалою Господарського суду Одеської області від 30.03.2018 скасовано заходи забезпечення позову у справі № 916/1239/17, а саме: накладення арешту на судно «МАМБА В» (ІМО 9189706) з підстав відмови позивача (компанія CYE

PETROL TIC LTD STI) від позовних вимог з причин сплати BYO LTD (БЙО ЛТД) на його користь суми боргу за морською вимогою.

Ухвалою Господарського суду Одеської області від 12.04.2018 скасовано заходи забезпечення позову у справі № 916/225/18, а саме: накладення арешту на судно «МАМБА В» (ІМО 9189706) з підстав внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у розмірі вимог позивача (ALTIBAS PETROL ve TICARET A.S.).

Тобто BYO LTD (БЙО ЛТД) вчиняються послідовні дії щодо зняття арешту з судна «МАМБА В» (ІМО 9189706) щодо інших морських вимог, що надасть можливість BYO LTD (БЙО ЛТД) вивести судно з Ренійського морського порту.

За змістом ст. 3 Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10.05.1952, судно не може бути заарештовано більше одного разу в межах однієї чи більше юрисдикцій будь-якої з Договірних Держав за однією й тією самою морською вимогою одного й того самого позивача. Відповідно ARENKA MAKINA SAN. VE TIC. LTD. (Аренка Макіна Сан. ве Тідж. ЛТД.), у разі скасування арешту судна накладеного ухвалою Господарського суду Одеської області від 28.03.2018, буде позбавлена можливості повторно звернутися до суду з вимогами здійснити забезпечення позову такого виду за однією і тією ж морською вимогою.

У відповідності до положень ч. 4 ст. 143 ГПК України BYO LTD (БЙО ЛТД) не позбавлена можливості внести на депозитний рахунок суду грошові кошти у розмірі вимог позивача або надати гарантії банку на таку суму, що є підставою для скасування заходів забезпечення позову.

Враховуючи наведене, колегія суддів вважає, що апеляційним судом при постановленні оскаржуваної постанови не було в повному обсязі враховано усі обставини справи, порушено норми процесуального права, що призвело до прийняття незаконного рішення, у зв'язку з чим воно підлягає скасуванню, а касаційна скарга ARENKA MAKINA SAN.VE TIC. LTD. (Аренка Макіна Сан. Ве Тідж. ЛТД.) задоволенню.

Раніше українські суди нерідко при розгляді питання про арешт морських суден розглядали також і питання про те, наскільки обґрунтованими є морські

вимоги заявника. Варто визнати, що деякі суди продовжують подібну практику і зараз. Однак, враховуючи правові висновки, викладені в зазначеній постанові Верховного суду та обов'язковість їх застосування судами нижчих інстанцій, маємо підстави сподіватись на єдинообразне застосування судами норм, що регулюють арешт судна.

## **2.2 Процесуальні особливості накладення арешту на морське судно**

В українському процесуальному законодавстві відсутні специфічні норми, спрямовані на врегулювання відносин, які складаються в процесі розгляду судом по суті заяв про арешт судна і звільнення його з-під арешту. Специфікою даного питання є, з одного боку, неприпустимість необґрунтованого арешту, а з іншого боку (оскільки мова не йде про задоволення вимоги по суті) – неприпустимість надмірної формалізації процесу, яка б привела до неможливості арешту судна через неможливість надання необхідних доказів. У світовій практиці існує кілька підходів при вирішенні даного питання:

1. Декларативний підхід. Його сутність полягає в тому, що особа, яка ставить питання про забезпечення вимоги звільняється від доведення як наявності самої вимоги, так і належності судна, щодо якого запитується арешт, певній особі. Оскільки забезпечення вимоги шляхом накладення арешту на судно не означає визнання судом його обґрунтованості, діє презумпція, що особа, яка просить арешт діє сумлінно, а тому, оскільки в разі необґрунтованого арешту на неї покладається відшкодування завданих таким арештом збитків, суд не перевіряє викладені в заяві факти. Зазначений підхід реалізується, зокрема, в законодавстві Нідерландів. Так, для здійснення арешту, суду надається лише письмова заява, в якій зазначаються дані про кредитора та боржника, назва судна, а також коротко викладаються обставини справи. В кінці вказується сума вимоги, збільшена на третину за рахунок відсотків і витрат [136, с. 289].

2. Декларативно-формалізований підхід. Його сутність полягає в тому, що для вирішення питання про арешт судна, суд розглядає як доказ наявності вимоги лише

свідчення, які підтверджують наявність вимог і компетенцію суду щодо розгляду зазначеного питання. Такий підхід діє, зокрема, у Великобританії. Так, суд Адміралтейства видає ордер на арешт судна лише після заслуховування свідчень, які підтверджували б, що спір підлягає розгляду в суді Адміралтейства і що виникло право на арешт [137]. На практиці достатніми є свідчення особи, яка вимагає накладення арешту.

Зазначений підхід, на наш погляд, не повністю відповідає українським реаліям і не може бути застосований, оскільки не виключає можливості необґрунтованого арешту в силу несумлінності особи, яка його вимагає.

3. Формалізований підхід. Сутність його полягає в тому, що для накладення арешту на судно, суд витребує необхідні докази наявності вимоги, її розміру та належності судна, щодо якого заявляється арешт, певній особі (у разі якщо вимога не відноситься до категорії привілейованих). Такий підхід до розгляду питання про арешт судно впроваджено, зокрема, в Російській Федерації. Такий висновок впливає з судової практики. Так, Президія Вищого Арбітражного суду Російської Федерації своєю постановою від 19 листопада 2002 № 9284/02 скасував постанову суду нижчої інстанції про накладення арешту на судно, оскільки суду не було надано доказів того, що відповідач за морською вимогою є фрахтувальником або власником судна [138]. Важливим також, з точки зору російського правосуддя, є розмір вимоги. Так, Кіровський мировий суд (м.Санкт-Петербург, Росія) зняв арешт з судна «KASLA», яке раніше було заарештовано у зв'язку з пред'явленням вимог про виплату зарплати одному з членів екіпажу, оскільки вартість судна є непропорційно більшою в порівнянні з розміром заявленої вимоги [139].

Для України, на наш погляд, цілком доречним є застосування саме останнього підходу [140].

Розглянемо, які умови є необхідними для здійснення арешту суден і якими доказами можуть бути підтверджені відповідні факти. Доведенню підлягає наявність морської вимоги, її зв'язок з відповідним судном (якщо вимога привілейована) та приналежність судна на відповідній підставі особі, яка є

відповідальною за морською вимогою (якщо вимога не відноситься до розряду привілейованих).

З наданням доказів наявності вимоги як такої труднощів не виникає, оскільки законодавство не встановлює, якими саме доказами повинні бути ці вимоги підтверджені. Тобто, в даному випадку будуть допустимими будь-які докази, визначені чинним законодавством (письмові, речові, тощо). Також не виникає труднощів і щодо надання доказів зв'язку вимоги з судом, оскільки предметом доведення в даному випадку будуть фактичні дані щодо певних подій.

Проблематичним для заявника з точки зору доведення є підтвердження наявності відповідної правового зв'язку між судом і певною особою.

Як свідчить практика, власник судна намагається виключити щодо себе будь-які зобов'язання, які виникають при його експлуатації судна і для цього створює для прикриття ряд «відповідальних» осіб. При цьому відповідальним за невиконаними вимогами в більшості випадків залишається «судновласник», який реальним майном не володіє, і, крім назви і місця реєстрації нічого не має. У таких випадках в основному використовується така схема: власник судна передає судно за договором бербоут-чартеру фрахтувальнику, а той, у свою чергу доручає здійснення управління судном іншій компанії-оператору. При цьому всі такі компанії контролюються реальним власником судна [141, с. 38-39]. При цьому в разі виникнення небезпеки заявлення вимог, за якими судно може бути арештовано, фрахтувальник та оператор судна, які від свого імені набули відповідні зобов'язання, змінюються, і заарештувати судно за вимогами, які випливають з таких зобов'язань, якщо вимога не є привілейованою, на жаль, вдається неможливим.

Так, Вищий арбітражний суд Російської Федерації в згаданій вище постанові, скасовуючи накладений на т/х «Лунденес» арешт, вказав, що суд першої інстанції наклав арешт на вказане судно, неправильно визначивши компанію "International Docking Service AS" як судновласника на підставі заяви підприємства і контракту на ремонт зазначеного судна, в якому судновласником йменувалася зазначена

компанія; між тим, власником цього судна, зареєстрованого в реєстрі торгового флоту Гібралтару, значиться компанія «Skipsaksjeselsrapet Polaris», на підтвердження чого суду були надані відповідні документи. Суд касаційної інстанції зазначив, що арешт був накладений неправомірно, оскільки суду не були надані докази того, що компанія-відповідач за морською вимогою є фрахтувальником або власником судна [138].

Однак, навіть в разі, коли особа, яка є відповідальною за морською вимогою, є фрахтувальником судна на момент заяви вимоги про арешт, перед заявником стоїть питання, яким чином це довести, адже підставою виникнення відносин фрахтування є відповідний договір, копії якого отримати не завжди представляється можливим. Простішою видається ситуація, коли особа, відповідальна за морською вимогою, є фрахтувальником судна за бербоут-чартером, оскільки використання судна на такій правовій підставі передбачає паралельну його реєстрацію з видачею відповідних реєстраційних документів, оригінали яких зберігаються на судні, і які можливо витребувати від капітана судна. Якщо ж судновласник є фрахтувальником судна за тайм-чартером або за рейсовим чартером, то отримання прямих доказів є проблематичним. В даному випадку, на наш погляд, слід розглянути можливість надання непрямих доказів, які свідчили б про статус особи як фрахтувальника судна. На наш погляд, такими доказами, зокрема, можуть бути копії коносаментів на вантаж, який знаходиться на судні. Так, відповідно до ст. 3 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносаменти, отримавши вантаж і прийнявши його в своє розпорядження, перевізник, капітан або агент перевізника на вимогу відправника повинен видати йому коносамент. При цьому під перевізником у зазначеній конвенції розуміється власник або фрахтувальник судна [142]. Таким чином, якщо в коносаменті певну особу вказано як перевізника, така вказівка свідчить про наявність відносин фрахтування між власником судна і такою особою.

Крім того, у якості доказів того факту, що певна особа є фрахтувальником судна, можуть бути надані й інші документи, які свідчать про наявність фрахтових відносин, наприклад, розрахункові документи, які походять від такої

особи, номінації агентів тощо. Прийняття таких доказів судом або їх відхилення буде залежати виключно від внутрішнього переконання судді, який розглядатиме відповідну заяву.

З метою визначення можливого шляху вирішення зазначених питань проаналізуємо практику застосування арешту суден в Російській Федерації. Законодавчою базою застосування такого інституту є, власне, сама Конвенція, яку Росія ратифікувала ще в 1999 році, глава 23 Кодексу торговельного мореплавства Російської Федерації [143], глава 8 Арбітражного процесуального кодексу Російської Федерації [144] і глава 13 Цивільного процесуального кодексу Російської Федерації [145]. Також слід звернути увагу на роз'яснення, що містяться в Інформаційному листі Президії ВАС РФ від 13.08.2004 N 81 «Огляд практики застосування арбітражними судами Кодексу торгового мореплавства Російської Федерації» [146] і в Постанові Пленуму Верховного Суду РФ від 20.11.2003 N 18 «Щодо підсудності справ, що впливають з морських вимог» [147].

Основні положення цих документів зводяться до наступного:

1. Якщо КТМ РФ встановлює інші правила про арешт морського судна в порядку ухвалення забезпечувальних заходів, ніж правила, встановлені главою 8 АПК РФ, положення зазначеної глави застосовуються з урахуванням правил КТМ РФ.

2. Арешт морського судна, тобто будь-яке його затримання або обмеження в пересуванні під час перебування його в межах юрисдикції Російської Федерації (пункт 1 статті 388 КТМ РФ), може бути проведений судом в порядку прийняття забезпечувальних або попередніх забезпечувальних заходів тільки за морською вимогою, наявність якої повинно бути обґрунтовано особою, яка звертається з клопотанням про арешт судна.

3. При визначенні підсудності суду заяви про арешт морського судна в порядку ухвалення попередніх забезпечувальних заходів під місцем знаходження морського судна слід розуміти не місце його державної реєстрації, а місце його фактичного знаходження.

4. Пред'являючи вимогу про арешт судна, заявник повинен довести, що неприйняття зазначеного заходу може утруднити чи зробити неможливим виконання судового акту, а також призвести до заподіяння значних збитків заявнику.

Також в судовій практиці РФ зустрічаються такі умови задоволення заяви про арешт судна (поряд з дотриманням вимог ч. 2 ст. 90 АПК РФ):

- надання доказів «пропорційності та адекватності заявлених майнових вимог можливих негативних наслідків застосування забезпечувальних заходів» (Постанови ФАС Далекосхідного округу ось 10.11.2010 N Ф03-7894 / 2010 від 22.05.2007, від 15.05.2007 N Ф 03-A51 / 07-1 / 929, ФАС Північно-Західного округу від 27.11.2008 у справі N A42-5040 / 2008, від 25.07.2006 у справі N A42-2071 / 2006);

- обґрунтування взаємозв'язку між конкретним способом забезпечення у вигляді арешту морського судна і вимогами, яка повинна бути прямою і безпосередньою (Постанова Дев'ятого арбітражного апеляційного суду від 29.12.2008 N 09АП-17272/2008-ГК).

Як вбачається з наведеного, судова практика в Російській Федерації заповнила прогалини законодавства, і, створила діючу модель функціонування даного інституту.

Проте, сам факт ратифікації Конвенції не свідчить про належне регулювання інституту арешту суден в Україні, з метою імплементації норм Конвенції необхідним є приділення уваги саме процесуальним аспектам арешту судна в розрізі не міжнародного, а національного законодавства [148].

Звернемось до чинного законодавства України. Передусім слід зазначити, що українське законодавство не містить визначення застосованого зокрема в ч. 5 ст. 30 ЦПК України терміну «справи про арешт судна». Тобто постає питання: чи є розгляд заяви про арешт судна справою в тому розмінні, в якому зазначений термін вживається в вітчизняному процесуальному законодавстві?

Термін «справа» не є суто юридичним та має багато лексичних значень. В юридичному аспекті він означає «судовий розгляд», «процес» [149, с. 867].

Визначення терміну «судова справа» міститься в Положенні про автоматизовану систему документообігу суду, затвердженому Рішенням Ради суддів України від 26.11.2010 № 30 [150]. Так, відповідно до п.п. 42 п. 2 Розділу II цього Положення судова справа це сукупність матеріалів та документів, що мають значення для конкретного судового процесу та об'єднані набором спільних реквізитів. До судової справи в тому числі входять: процесуальні документи, докази, матеріали кримінального провадження, судові рішення, інші документи та матеріали, надані суду під час судового провадження його учасниками або виготовлені судом. У свою чергу, судове провадження - сукупність процесуальних дій, що мають на меті збір фактичних даних по справі, оформлення їх у відповідних процесуальних документах, вчинення правозастосовних дій, що завершуються прийняттям судових рішень (п.п. 43 п. 2 Розділу II Положення).

Аналізуючи лексичну структуру даного формулювання і звертаючись до аналогічних формулювань, які використовуються, зокрема, Верховним Судом України та Вищими спеціалізованими судами в назвах документів (наприклад, Постанова Пленуму Верховного суду України «Про судову практику у справах про спадкування» [151]), доходимо висновку, що в даному випадку мова повинна йти про справи в зв'язку з морськими вимогами, оскільки, як нами зазначалось неодноразово, арешт є не самою метою, а лише засобом для її досягнення.

Крім того, вказівка на «справи» про арешт судна, не дає уявлення щодо того, що саме мається на увазі: справи позовного провадження, щодо яких застосовуються заходи щодо забезпечення позову у вигляді арешту на судно (ст. 150 ЦПК, ст. 137 ГПК), або ж мова йде про заяви про вжиття забезпечувальних заходів до відкриття провадження (ст. 152 ЦПК, ст. 138 ГПК).

Чинне законодавство України також обмежує можливість розгляду заяви про арешт і власне самого арешту лише періодом знаходження судна в морському порту України, в якому перебуває судно або до якого прямує, що звужує можливість застосування даного інституту в порівнянні зі ст. 2 ратифікованої Конвенції 1952 р., яка встановлює можливість арешту судна в межах «юрисдикції» договірної держави, незалежно від місця знаходження судна. Так,

судно може перебувати на судноремонтному заводі, суднобудівельному заводі, в річковому порту (наприклад, Миколаївському) тощо.

Тексти чинних КТМ, ЦПК та ГПК не обумовлює можливість застосування арешту по відношенню виключно до морських суден, як це передбачено назвою Конвенції 1952 р., що створює теоретичну можливість здійснення арешту суден, які до морських не належать (річкові судна).

У якості найбільш вірного опису ситуації щодо арешту суден в Україні можна навести цитату д.ю.н., професора С.Г. Каргополова щодо ситуації в Росії у 2002 році (відповідає ситуації в Україні в повній мірі): «.... судді ... приходять в жах від розгляду морських справ. Аби не допустити розуміння і застосовувати морську специфіку, судді відмовляють заявникам у прийнятті заяв щодо арешту морських суден і проведенні процесуальних дій. Безтурботність судів з питань арешту морських суден в порядку забезпечення позову разюча. Отримавши заяву про забезпечення позову, вони просто не розглядають її, а якщо і розглядають, то відмовляють з надуманих причин врозріз з вимогами КТМ РФ і Конвенції 1952 р. ... Свої відмови суди загальної юрисдикції та арбітражні суди пояснюють відсутністю в процесуальному праві відповідних положень на цей рахунок, вигадують різні абсолютно необґрунтовані доводи, які доходять до абсурду, аби відмовити в такому провадженні, намагаючись не брати його на себе, породжуючи приватні скарги, з якими колеги в цивільних справах погоджуються і відхиляють ухвали суддів у відмові прийняття заяв про арешт морських суден. Треба відзначити, що і прокурорські працівники виявляють таке ж нерозуміння до морських проблем при зверненні за допомогою і погіршують становище з питань про арешт морських суден. Відмова у прийнятті подібних заяв до розгляду є відмовою в судовому захисті...» [141, с. 38-39].

У ситуації, яка склалася, на наш погляд, суди повинні виходити з можливості прямого застосування ст. 124 Конституції України [152], яка встановлює, що компетенція судів поширюється на будь-який юридичний спір. На відміну від попередньої редакції даної статті, відповідно до якої компетенція судів поширювалась на всі правовідносини, що виникали у державі, чинна редакція не

містить відсилання до місця виникнення правовідносин й, таким чином, український суд може бути компетентним розглянути питання про арешт судна та справу по суті морської вимоги навіть й у разі, якщо спірні правовідносини виникли не в Україні, проте в силу норм міжнародного та/або національного права відповідний суд має компетенцію вчинити відповідні процесуальні дії або розглянути справу по суті.

Так, відповідно до ч. 5 ст. 30 ЦПК України, справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно або до якого прямує, або порту реєстрації судна.

Норми вказаної статті відповідають положенням ст. 2, 7 Конвенції 1952 р., відповідно до яких судно договірної держави може бути заарештовано в іншій договірній державі, навіть якщо суд договірної держави не має компетенції розглянути справу по суті та в певних випадках наділяється такою компетенцією в силу самого факту здійснення арешту (якщо позивач має постійне місце проживання або основне місце роботи в державі, в якій було здійснено арешт, якщо вимога виникла в такій державі, якщо вимога ґрунтується на заставі судна та ін.)

В силу відповідної специфіки правового регулювання правовідносин, що виникають у зв'язку із морськими перевезеннями вантажу та пасажирів та враховуючи досвід інших країн, зокрема Великобританії, окремі вчені, зокрема О. Брильов, висловлюють думку щодо необхідності створення в Україні системи спеціалізованих адміралтейських судів і відповідного процесуального законодавства [153, с. 22]. Однак, на наш погляд, з огляду на незначну в загальній масі кількість справ, які б підпадали під юрисдикцію таких судів, а також необхідність значних витрат на створення та утримання таких судів, вказана необхідність відсутня. Найбільш доцільним видається віднесення питань про арешт судна до пред'явлення позову до компетенції місцевих судів у зв'язку з їх найбільшою територіальною наближеністю безпосередньо до місця арешту. При

цьому по суті справи повинні розглядатися відповідно до встановлених правил юрисдикції та підсудності для загальних і господарських судів.

Особливої уваги заслуговує питання щодо *кола осіб у провадженнях щодо арешту судна за морськими вимогами*. У пункті 3 статті 1 Конвенції 1952 р. зазначено, що «Особа» означає фізичні особи, компанії чи корпорації, уряди, урядові установи та органи державної влади. У свою чергу, «Позивач» означає особу, яка стверджує, що морська вимога пред'являється на його користь (п. 4 ст. 1 Конвенції 1952 р.). Таким чином, із заявою про арешт судна до суд можуть звернутися вищевказані особи. Задля здійснення наданого їм Конвенцією 1952 р. права, вони повинні володіти процесуальною правосуб'єктністю.

Процесуальна правосуб'єктність є передбаченою нормами процесуального права здатність (можливість) бути учасником процесуальних правовідносин. Вона являє собою складну юридичну властивість, яка складається з двох елементів – процесуальних правоздатності та дієздатності. У свою чергу, процесуальна правоздатність – це здатність мати процесуальні права та обов'язки сторони, третьої особи, заявника, заінтересованої особи, яку мають усі фізичні і юридичні особи (ст. 46 ЦПК, ч. 1 ст. 44 ГПК). Процесуальна дієздатність є здатністю особисто здійснювати процесуальні права та виконувати свої обов'язки в суді, її мають фізичні особи, які досягли повноліття, а також юридичні особи (ч. 1 ст. 47 ЦПК, ч. 2 ст. 44 ГПК).

Подати заяву про арешт судна за морськими вимогами може будь-яка фізична чи юридична особа. Головною відмінністю заявника у такому випадку буде наявність у нього однієї чи декількох морських вимог, передбачених ч. 1 ст. 1 Конвенції 1952 р. При цьому ст. 43 КТМ деталізує умови, за яких судно може бути заарештовано. Зокрема, судно, стосовно якого виникли морські вимоги, може бути арештовано тільки за наявності хоча б однієї з таких умов:

- а) вимога входить до категорії привілейованих вимог згідно з пунктами 1, 2, 3-5 і 7 статті 359 КТМ;
- б) вимога ґрунтується на зареєстрованій заставі судна;
- в) вимога стосується права власності на судно або володіння ним;

г) вимога, не зазначена у підпунктах «а», «б» і «в» цієї статті, але якщо особа, якій судно належить на праві власності на час виникнення вимоги, несе відповідальність за цією вимогою і є його власником на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна;

- фрахтувальник судна за бербоут-чартером несе відповідальність за цією вимогою і є фрахтувальником судна за бербоут-чартером або власником його на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна.

Виходячи з правил норм § 1 Глави 2 ЦПК щодо предметної та суб'єктної юрисдикції, суди загальної юрисдикції приймають заяви про арешт суден лише у тих випадках, коли заявником виступає фізична особа (як правило, моряк або його спадкоємці). Переважна більшість випадків, коли районні суди арештовували судна, стосуються забезпечення морських вимог щодо невикплати заробітної плати, компенсації у зв'язку з отриманням травми моряком під час роботи на борту або невикплати компенсації у зв'язку зі смертю моряка. Прикладом може бути Ухвала Малиновського районного суду м. Одеси у справі №521/12740/16-ц про арешт судна «EVGENIA Z». У справі №521/2030/16-ц Малиновський районний суд м. Одеси відмовив заявнику у задоволенні заяви про арешт судна «PALLADA» для забезпечення морської вимоги, зазначивши, що оскільки судно перебуває у Білгород-Дністровському морському порту, розгляд заяви не належить до компетенції Малиновського районного суду м. Одеси [154].

Інколи трапляється так, що судовласник заборгував заробітну плату одразу всьому екіпажу. У такому випадку для забезпечення морської вимоги можна застосовувати інститут процесуальної співучасті, коли на стороні позивача виступають одразу кілька позивачів (ст. 50 ЦПК). При цьому в інтересах позивачів може діяти одна особа на підставі укладених договорів та/або довіреностей. Прикладом може бути справа №487/10219/14-ц за позовом членів екіпажу судна «INDRA II» (прапор Коморських Островів) до судовласника про виплату заборгованості за заробітною платою. У цій справі Заводський районний суд м. Миколаєва задовольнив заяву представника членів екіпажу про забезпечення позову та наклав арешт на судно «INDRA II», яке перебувало в акваторії

Миколаївського морського порту (ухвала суду від 21.10.2014 р.). Незважаючи на те, що забезпечуючи позовні вимоги, суд «забув» послатися на норми Брюссельської конвенції або хоча б КТМ України, які визначають перелік морських вимог та встановлюють умови для арешту судна, в цілому арешт був правомірним, оскільки судно перебувало в акваторії порту, а не виплата заробітної плати членам екіпажу визнається морською вимогою як Брюссельською конвенцією, так і КТМ України. В результаті переговорів між представником членів екіпажу та судновласника сторони уклали мирову угоду, за якою судновласник погасив борг перед екіпажем, а екіпаж відмовився від вимог про відшкодування моральної шкоди. Після цього представник позивачів подав заяву про скасування заходів забезпечення позову, яка була задоволена судом (ухвала у справі №487/10219/14-ц від 28.10.2014 р. [155]).

Проблемним сьогодні залишається питання захисту трудових прав громадян України, які знаходяться в трудових відносинах з іноземними роботодавцями, зокрема, моряків, у разі виникнення перед ними заборгованості по виплаті заробітної платні або інших виплат (компенсацій за отриману травму, за відпрацьований понад норму час, тощо). Проблема полягає в фактичній неможливості загальноприйнятими засобами здійснити стягнення з іноземного роботодавця, оскільки, по-перше, він не має постійного місцезнаходження на території України, що, навіть за наявності судового рішення на користь моряка, зумовлює неможливість застосування державних механізмів примусового виконання, по-друге, досить поширеною є ситуація, коли такий роботодавець не має власного майна для погашення боргу.

Слід зауважити, що захистом прав моряків опікуються досить потужні профспілкові організації, які здатні захистити права моряків не тільки перед окремо взятим судновласником, але й перед урядами держав. До таких організацій, зокрема, відноситься Міжнародна Федерація Транспортних робітників, більш відома під аббревіатурою ITF. Вона об'єднує в собі велику кількість національних галузевих профспілок й має можливість представляти інтереси моряків у більш ніж 140 країнах світу.

Однак, це не означає, що Україна, що намагається відповідати стандартам соціальної та правової держави, як це проголошено в ст. 1 Конституції України, не повинна вдосконалювати механізми захисту прав моряків-громадян України, які знаходяться в трудових відносинах з іноземними судновласниками.

Чи не єдиним впливовим механізмом примусу судновласника надати належне забезпечення за пред'явленою до нього вимогою є арешт судна, судновласником якого він є. При цьому, відповідно до ст. 20 КТМ, судновласником визнається будь-яка особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах.

Не зважаючи на те, що чинним цивільно-процесуальним законодавством передбачена можливість пред'явлення позовів, що впливають з трудових відносин до іноземних відповідачів за місцем знаходження позивача (ч. 1 ст. 28 ЦПК), однак застосування для забезпечення вимог за таким позовом такого заходу як арешт судна вбачається досить проблематичним, якщо судно, судновласником якого є відповідач, плаває не під прапором України. Так, відповідно до ст. 14 КТМ «Колізійні норми», норми розділу II КТМ, до якого входять й норми, що регулюють питання здійснення арешту суден, застосовуються лише до суден, що зареєстровані в Україні.

Таким чином, існуюча ситуація не забезпечує в повній мірі захист державою трудових прав вітчизняних моряків у разі їх порушення іноземними роботодавцями. За таких умов, необхідним є **вдосконалення чинного законодавства з зазначених питань**. Зокрема, слід поширити дію норм, які містяться в КТМ України на всі судна, в т.ч. іноземні. Для цього необхідно внести відповідні зміни до ст. 14 КТМ України, включивши до виключень з першого пункту главу 4 розділу II «Арешт суден»[156].

Вказані норми КТМ входять в протиріччя із нормами ратифікованої Україною Конвенції 1952 р., та, в силу ст. 9 Конституції України, не підлягають застосуванню у разі, якщо вони містять інші правила, ніж передбачені Конвенцією. Проте, на нашу думку, є необхідним приведення зазначених норм КТМ у відповідність до

правил Конвенції 1952 року з метою встановлення однакових правил для суден з українською та іноземною реєстрацією.

Як вже неодноразово зазначалося вище, іншим проблемним є питання визначення судновласника, тобто особи, яка має або відповідати за морськими вимогами (якщо вони не відносяться до розряду привілейованих), або нести негативні наслідки наявності вимог до судна, які задовольняються за його рахунок незалежно від того, хто на момент пред'явлення вимог є його судновласником. Відповідно до ст. 20 КТМ судновласником визнається особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах. Слід відзначити, що досить нечасто в комерційній практиці власник судна й судновласник співпадають. З різних причин, зокрема пов'язаних із бажанням знизити витрати на експлуатацію судна, як правило, судно експлуатується не від імені власника, а від імені іншої особи, яка володіє судном на підставі договору бербоут-чартеру (що фактично є договором оренди), димайз-чартеру, договору оперативного управління, тощо. Крім того, загальноприйнятною є практика, коли договір перевезення вантажу укладається між вантажовласником та особою, яка виступає фрахтователем судна за договором тайм-чартеру. Враховуючи досить запутані схеми виникаючих в процесі експлуатації судна договірних відносин, досить важко визначити особу, яка є судновласником й яка має відповідати за виникаючими морськими вимогами, що може призвести до арешту судна за непривілейованою вимогою до особи, яка на час арешту не є судновласником. З першого погляду, інформація щодо судновласника не є закритою. Так, при плануванні заходу судна в порт капітан або його агент серед інших відомостей подають адміністрації порту відомості про судновласника та фрахтователя. Зазначене правило закріплене в Зводах звичаїв морських торговельних портів, які містять в собі правила обслуговування суден та вантажів, які склались й застосовуються у відповідних портах (зокрема п. 5.1. Зводу звичаїв Іллічівського морського торговельного порту [157]). Однак для сторонніх осіб оперативне отримання такої інформації є проблематичним, оскільки вона не є публічною.

Зазначена ситуація може спричинити подання до суду особою, яка заявляє про наявність у неї морської вимоги, відомостей, що не відображують об'єктивну ситуацію щодо судновласника, що, в свою чергу, може мати наслідком арешт за непривілейованою морською вимогою судна, судновласником якого є інша особа, ніж та, що має дійсно відповідати за такою вимогою. Враховуючи відсутність спеціальних процесуальних процедур щодо арешту судна (адже питання про арешт судна розглядається судами в загальному порядку, визначеному для розгляду заяв про забезпечення позову) й необхідність прийняття судом оперативного рішення в умовах недостатньої інформації, імовірність накладення неправомірного арешту є досить високою.

З огляду на вище викладене, на нашу думку, **доцільним є внесення до процесуального законодавства норми**, згідно з якою, розглядаючи питання про накладення арешту на судно, суд повинен невідкладно направити до морського порту, де знаходиться судно, або до якого таке судно прямує, запит щодо його судновласника, а порт повинен направити негайну відповідь. При цьому необхідно визначити, що такий запит, як і відповідь на нього, може бути переданий телефонограмою, за допомогою факсимільного зв'язку, тощо[158].

Слід зазначити, що така інформація подається капітаном судна до заходу в порт відповідно до Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 № 430 (із змінами) [159].

Ще однією не менш важливою практичною проблемою є *виконання ухвали суду про накладення арешту на судно*. Відповідно до ст.ст. 41, 42 КТМ, особа, що має вимоги, віднесені законом к категорії морських, може вимагати від суду або господарського суду здійснення арешту судна на забезпечення морських вимог. Такий арешт здійснюється судами на підставі норм ЦПК та ГПК в порядку забезпечення позову. Однак, зазначені норми не містять в собі самого поняття арешту й того об'єму обмежень, які мають бути застосовані державним виконавцем

в процесі виконання зазначеної ухвали відносно такого майна, а також щодо особи, яка володіє судном.

Не дають однозначної відповіді на це запитання норми КТМ та спеціальних нормативних актів, які регулюють виконання зазначених ухвал, зокрема закону України «Про виконавче провадження» [160] та Інструкції з організації примусового виконання рішень, затвердженої наказом Міністерства юстиції України від 02.04.2012 р. № 512/5 [161].

Так, у ст. 41 КТМ арешт судна визначається як *будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні*(курсив наш. – М.М.), що здійснюються для забезпечення морських вимог, під час перебування судна в морському порту України.

Закон України «Про виконавче провадження» взагалі не містить визначення арешту. Зміст арешту впливає із положень ст. 58 зазначеного закону, в ч. 6 якої зазначено, що «порушення заборони виконавця розпоряджатися або користуватися майном, на яке накладено арешт, тягне за собою передбачену законом відповідальність зберігача майна». Інструкція з організації примусового виконання рішень також не дає визначення арешту, але у п. 10 Розділу VIII зазначається, що у постанові про опис та арешт майна (коштів) боржника повинні бути вказані, серед іншого, «відмітка про роз'яснення зберігачеві майна обов'язків із збереження майна, попередження про кримінальну та іншу відповідальність, встановлену законодавством, за його розтрату, відчуження, приховування, підміну, пошкодження, знищення або інші незаконні дії з майном, на яке накладено арешт».

Таким чином, вимальовується певна правова колізія, оскільки ст. 41 КТМ не містить обов'язкових вимог щодо оголошення заборони на відчуження судна й трактує арешт судна лише як обмеження права користування ним (затримання або обмеження в користуванні), без встановлення формального обмеження права розпоряджатися ним, у той час як Закон України «Про виконавче провадження» та Інструкція з організації примусового виконання рішень виходять з трактовки поняття «арешт», перш за все, як заборони на відчуження майна, лише факультативною ознакою якого є обмеження права користування майном.

При отриманні виконавчого документу, згідно якого належить накласти арешт на судно, перед виконавцем стоїть завдання щодо визначення кола виконавчих дій щодо виконання такого документу. З одного боку, КТМ, який є спеціальним актом, що регулює відносини, що виникають в сфері торговельного мореплавства, не містить вказівок на заборону відчуження арештованого судна, з другого боку Інструкція з організації примусового виконання рішень прямо вказує, що арешт передбачає заборону на відчуження майна.

Як показує практика, виконавці вирішують зазначену колізію на користь стягувача й відповідно до Закону «Про виконавче провадження» та Інструкції з організації примусового виконання рішень оголошують заборону на відчуження майна. Однак, така позиція, хоча є й правовою, на наш погляд, формально не в повній мірі відповідає вимогам чинного законодавства, оскільки КТМ, як спеціальний нормативний акт, що регулює зазначені відносини, має пріоритет перед загальними нормами Закону України «Про виконавче провадження» та Інструкції з організації примусового виконання рішень. Так, зокрема правозастосувальна практика йде саме шляхом визнання пріоритетної сили спеціального законодавства перед загальними нормами (доказом цього, зокрема, є позиція Вищого господарського суду України у справі N 16/38-06-1595, відповідно до якої норми Закону «Про оренду землі» мають переважну силу перед нормами Цивільного кодексу України з приводу питання щодо порядку поновлення дії договору оренди землі [162]).

Однак, визначена колізія щодо розуміння поняття «арешт судна» не має права на існування в українському законодавстві, оскільки ставить у невідгідне становище позивачів, морські вимоги яких не відносяться до розряду привілейованих (привілейовані вимоги у будь-якому разі задовольняються за рахунок судна або вантажу). Так, недобросовісний відповідач, якому належить арештоване судно може оспорити дії державного виконавця щодо оголошення заборони на відчуження майна й реалізувати судно. Відтак, **необхідною умовою для подолання зазначеної правової колізії є внесення відповідних змін до КТМ.**

Іншим моментом, на який треба звернути увагу при виконанні ухвал про накладення арешту на судно, є необхідність прийняття заходів щодо недопущення виходу судна за межі української юрисдикції. Для цього державний виконавець надсилає начальнику порту та капітану порту, в якому знаходиться арештоване судно, копію виконавчого документу. Однак, чинним законодавством такий обов'язок державного виконавця не передбачений, хоча зі змісту ст.ст. 80, 81 КТМ випливає, що адміністрація порту має бути повідомлена про арешт судна. Разом з тим слід зазначити, що ст. 91 КТМ, яка містить вичерпний перелік підстав відмови капітаном порту у видачі дозволу на вихід судна з морського порту, не передбачає такої підстави для відмови як арешт судна.

З огляду на вищевикладене, державному виконавцеві для правильного виконання ухвали про накладення арешту на судно на забезпечення морських вимог необхідно добре орієнтуватися не тільки в процедурних питаннях виконавчого провадження, але й в нормах морського права, розуміти специфіку виконання таких ухвал[163].

Для попередження виникнення непорозумінь при виконанні ухвал про накладення арешту на судно особі, у якої виникла морська вимога, слід вимагати від суду не тільки накладення арешту на судно, але й заборони його відчуження або передання третім особам, заборони капітану відповідного порту видавати дозвіл на вихід судна з морського порту.

Однак, зазначений практичний механізм подолання недоліків чинного законодавства з висвітлюваних питань, є лише пристосуванням до правових реалій сьогодення, принциповим вирішенням зазначених проблем має стати лише внесення системних змін до чинного законодавства.

### **2.3 Особливості звільнення судна з-під арешту**

Найбільш популярною і часто переслідуваною метою арешту судна є спонукання боржника видати в установленому законом порядку необхідне кредитору забезпечення [164, с. 8]. На нашу думку, вказана мета арешту судна є

основною і в певному сенсі кінцевою, оскільки, згідно із законодавством абсолютної більшості країн, за умови надання боржником забезпечення необхідної форми і розміру судно, як правило, підлягає негайному звільненню.

Іншими словами, арешт судна є таким заходом впливу на боржника шляхом звернення до суду або іншого правозастосовного органу, який дозволяє кредитору на будь-якій стадії процесу, а за законодавством більшості країн і до його початку, примусити боржника на законних підставах без визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності з його боку виставити забезпечення в зручній для кредитора і у встановленій законом формі і, згідно із законодавством деяких країн, забезпечити розгляд спору по суті в конкретному суді із застосуванням місцевого законодавства.

Як правило, морська вимога має грошовий характер, а тому метою арешту судна є примус судновласника до надання забезпечення вимоги в іншій прийнятній формі – у вигляді грошових коштів, внесених на депозит суду або гарантії фінансової установи. Таке забезпечення є більш прийнятним як для особи, яка заявляє вимогу, так і для судновласника. Для першого це спрощує процедуру задоволення вимоги в разі позитивного рішення по справі при розгляді її по суті, для другого – звільнення судна з-під арешту дозволяє запобігти збиткам, пов'язані з простоем судна. Конвенція 1999 р., на відміну від норм Конвенції 1952 р., встановлює обов'язок (а не право) суду звільнити судно з-під арешту за умови надання достатнього забезпечення в прийнятній формі.

Стаття 44 КТМ України встановлюючи, що арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром, не робить винятків для будь-яких видів морських вимог, у т.ч. щодо права власності, володіння або користування судном. Однак це не означає, що суд повинен звільнити судно в будь-якому випадку, коли відповідальною за морською вимогою особою пропонується, наприклад, грошова застава в розмірі повної вартості судна. У разі, якщо предметом вимоги є судно як таке, суд може прийти до висновку про неприйнятність будь-якого іншого

забезпечення і відмовити в задоволенні заяви про звільнення судна з-під арешту [165].

Оскільки арешт судна є заходом щодо забезпечення морської вимоги, і, як правило, застосовується до моменту подачі позову по суті вимоги, ч. 3 ст. 5 Конвенції 1952 р. встановлює, що будь-яке прохання про зняття арешту під таке забезпечення не може тлумачитися ані як визнання відповідальності, ані як відмова від використання законного обмеження відповідальності власника судна.

Конвенція 1952 року детально не регулює питання звільнення судна з-під арешту, окрім випадку надання достатнього та прийняттого забезпечення морської вимоги в іншій формі (ст. 5) та неподання позову до суду, що компетентний розглядати вимогу по суті у встановлений судом строк (ст. 7).

Конвенція 1999 р. в ст. 4 визначає такі випадки, коли судно підлягає звільненню з-під арешту: коли судно вже було арештовано щодо тієї ж самої морської вимоги; (В), коли власник надав забезпечення в іншій формі, і (С), коли позивач не пред'явив позову до суду, уповноваженого розглядати справу по суті в межах терміну, встановленого судом, який наклав арешт. Розглянемо вказані підстави детальніше.

(А) Звільнення судна від подальшого арешту.

Суди держав, що ратифікували Конвенцію про арешт повинні звільнити судно, якщо має місце одна з обставин, зазначених у ч. 1 ст. 5 Конвенції 1999 р. Для того, щоб накладений арешт був знятий за викладеними вище підставами, судовласник повинен довести, що по відношенню до тієї ж вимоги того ж позивача вже заарештовано інше судно, що належить такому судовласнику, або вже мало місце надання достатнього забезпечення в іншій формі.

Задля недопущення зняття арешту, позивач повинен довести, що раніше арештоване судно було відпущено і ніяке інше забезпечення надано не було або що є інша, достатня для суду підстава для залишення арешту в силі.

(В) Звільнення після надання забезпечення.

Загальне правило, встановлене статтею 5 Конвенції 1999 р. полягає в тому, що суд або будь-яка інша судова влада, в межах компетенції якої судно було

заарештовано, може зняти арешт, якщо надано достатнє забезпечення або гарантія, крім випадків, коли арешт здійснюється в силу морських вимог, перерахованих в ст. 1 під літерами «о» та «р» (спори про право володіння або власності на судно). В такому випадку суддя може дозволити експлуатацію судна власником, якщо останній надасть достатні гарантії, або зможе визначити порядок ведення справ судна під час арешту.

Якщо між сторонами не досягнуто домовленості про розміри забезпечення або гарантії, суд або компетентна судовою владою встановлює їх характер і розмір.

Прохання про зняття арешту за допомогою надання такої гарантії не може бути витлумачене ані як визнання відповідальності, ані як відмова від використання законного обмеження відповідальності власника судна.

У зв'язку з наданням забезпечення виникають три питання, щодо яких необхідно визначитися при розгляді питання про надання забезпечення: (i) характер забезпечення; (ii) величина забезпечення, та (iii) умови, за яких особа, яка заявляє вимогу, може звернути стягнення на надане забезпечення.

(i) Характер забезпечення. Стаття 5 Конвенції 1999 р. вказує дві альтернативи: застава або «інший захист». Заставу в даному контексті, очевидно, слід розуміти як депозит, оскільки даний вид забезпечення передбачає внесення на рахунок суду або за вказівкою суду певної суми грошей. Забезпечення, відмінне від застави (депозиту), може являти собою гарантію банку або страхового клубу.

(ii) Розмір забезпечення. Згідно зі ст. 5 Конвенції 1999 р. застава або інше забезпечення має бути достатнім. Коло суб'єктів, які можуть вирішувати питання про достатність забезпечення, зазначено в цій самій статті. Якщо між сторонами не досягнуто домовленості про розміри забезпечення або гарантії, суд або компетентна судовою владою встановлює їх характер і розмір.

Суд тому має право визначити, в разі розбіжності, крім характеру забезпечення також його розмір.

З внесенням змін до Цивільного процесуального кодексу України шляхом викладення його в новій редакції відповідно до Закону України № 2147-VIII від

03.10.2017 року, його було доповнено нормами щодо зустрічного забезпечення у разі вжиття судом заходів забезпечення позову за заявою позивача по справі. Також більш детально було урегульовано питання забезпечення позову шляхом накладення арешту на морське судно. Визначивши в ч. 3 ст.150 ЦПК України, що критерій співмірності з заявленими позивачем вимогами не застосовується у разі вжиття заходів забезпечення позову шляхом арешту морського судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, законодавець не визначив в цьому контексті особливостей застосування зустрічного забезпечення.

Аналіз судової практики свідчить про відсутність однакового підходу щодо застосування зустрічного забезпечення при розгляді судами заяв про забезпечення позову шляхом накладення арешту на морське судно.

Конституційний Суд України у рішенні від 22 вересня 2005 року N 5-рп/2005 вказав, що із конституційних принципів рівності і справедливості випливає вимога визначеності, ясності і недвозначності правової норми, оскільки інше не може забезпечити її однакове застосування, не виключає необмеженості трактування у правозастосовній практиці і неминуче призводить до сваволі (абзац другий підпункту 5.4 пункту 5 мотивувальної частини) [166].

**Таким чином, необхідним є визначення особливостей застосування зустрічного забезпечення при вжитті заходів забезпечення позову у вигляді арешту морського судна на забезпечення морської вимоги та відображення їх в відповідному процесуальному законодавстві.**

Інститут зустрічного забезпечення не слід вважати абсолютною новелою українського цивільного процесуального законодавства. Слід зазначити, що ч. 4 ст. 153 ЦПК України в редакції, що діяла до 15.12.2017 року передбачала право суду, допускаючи забезпечення позову, вимагати від позивача забезпечити його вимогу заставою, достатньою для того, щоб запобігти зловживанню забезпеченням позову, яка вноситься на депозитний рахунок суду з визначенням розміру такої застави судом з урахуванням обставин справи, але не більше ціни позову.

Таким чином, до набрання чинності новою редакцією ЦПК України, застосування зустрічного забезпечення у всіх випадках було правом, а не обов'язком суду, могло застосовуватись виключно одночасно із забезпеченням позову у вигляді грошової застави, її розмір був обмежений ціною позову.

Аналіз практики застосування зазначеної норми свідчить, що зустрічне забезпечення носило скоріше характер винятку та, у більшості випадків, в ухвалах про його застосування відсутнє належне мотивування визначення суми застави [167-169].

З набранням чинності 15 грудня 2017 року новою редакцією ЦПК України, підхід законодавця до зустрічного забезпечення докорінно був змінений: вирішення питання про зустрічне забезпечення при розгляді судом заяви про забезпечення позову є обов'язковим (ч. 7 ст. 153 ЦПК України), подання пропозицій щодо зустрічного забезпечення є обов'язком позивача (п.6 ч. 1 ст. 151 ЦПК України), розширено перелік видів зустрічного забезпечення (ч. 4 ст. 154 ЦПК України), розгляд питання про застосування зустрічного забезпечення можливий за заявою відповідача, поданою після вжиття заходів забезпечення позову (ч.6 ст. 154 ЦПК України).

Таким чином, *основним завданням зустрічного забезпечення*, є захист інтересів відповідача від збитків, що можуть бути завдані забезпеченням позову у разі, якщо матеріальні вимоги позивача будуть відхилені судом при розгляді справи по суті.

На думку Д. Д. Луспеника, зустрічне забезпечення спрямоване на збереження *status-quo* між сторонами до ухвалення остаточного рішення суду та його застосування стимулюватиме сторони до примирення [170].

Шурин О. А. зазначає, що зустрічне забезпечення також є певним балансом прав та інтересів сторін судового процесу, запровадженого з метою забезпечення принципу їхньої процесуальної рівності [171, с. 78].

При розгляді судом заяв про забезпечення позову шляхом накладення арешту на морське судно застосування зустрічного забезпечення вимагає

врахування певних особливостей, що притаманні даному виду забезпечення позову й відрізняють його від накладення арешту на інші види майна.

По-перше, об'єктом арешту може бути лише морське судно, тобто таке, яке за своїми технічними характеристиками придатне і в установленому порядку допущене до експлуатації в цілях судноплавства по морських водних шляхах. Річкові та інші судна, що не мають права здійснювати судноплавство морськими шляхами, не мають імунітету проти здійснення арешту за будь-якою іншою вимогою, не віднесеною до категорії морських.

По-друге, таке судно може бути заарештовано лише за морською вимогою, перелік яких наведений в ст. 1 Конвенції 1952 р. В усіх інших випадках накладення арешту на морське судно не допускається.

Слід ще раз підкреслити, що перелік морських вимог, що міститься в Конвенції 1999 р. дещо відрізняється від наведеного, проте, оскільки Україна приєдналась саме до Конвенції 1952 р., при визначенні, чи відноситься вимога до морських, слід виходити виключно з її положень.

По-третє, в силу ст. 5 вказаної Конвенції 1952 р., зміна заходу забезпечення позову у разі надання застави (внесення коштів в депозит суду) або іншого виду забезпечення є не правом, а обов'язком суду.

Відзначаємо існування певних особливостей, що зумовлюють проблеми застосування зустрічного забезпечення у разі вжиття судом заходів забезпечення позову у вигляді накладення арешту на морське судно, якими є:

- відсутність у суду достовірних відомостей про можливі збитки відповідача внаслідок арешту морського судна в порядку вжиття заходів забезпечення позову на час розгляду заяви про вжиття таких заходів;

- неспівмірність розміру збитків судновласника внаслідок арешту морського судна та суми позовних вимог;

- неспроможність позивачів у справах про стягнення заробітної плати та відшкодування шкоди, завданої ушкодженням здоров'я або смертю в силу свого майнового стану внести зустрічне забезпечення у разі визначення його судом у розмірі вартості витрат на утримання судна на період розгляду справи.

Враховуючи викладене, вважаємо за доцільне не застосовувати зустрічне забезпечення на стадії вжиття заходів забезпечення позову шляхом накладення арешту на морське судно, що не позбавляє відповідача звернутись з відповідним клопотанням в майбутньому [172].

Більшість вимог, віднесених до категорії морських, носить грошовий характер, тому, на відміну від інших заходів забезпечення позову, вимагаючи накладення арешту на морське судно, у більшості випадків позивач прагне отримати певні фінансові гарантії, й не має на меті затримання судна аж до набрання законної сили судовим рішенням по суті вимог.

Загальноприйнятою в світі є практика, за якою у разі накладення судом арешту на морське судно, судновласник з метою його звільнення надає суду банківську гарантію або гарантію клубу взаємного страхування (P&I) з метою звільнення судна з-під арешту.

Проте слід звернути увагу, що за українським законодавством в силу положень ч. 4 ст. 156 ЦПК України відповідач є обмеженим у виборі заходів альтернативного забезпечення позову, оскільки вказана норма передбачає лише можливість внесення коштів в депозит суду або надання банківської гарантії, що не відповідає зазначеній міжнародній практиці [173].

При цьому, відповідно до ч. 3 ст. 5 Конвенції 1952 р., прохання про зняття арешту під таке забезпечення не може тлумачитися ані як визнання відповідальності, ані як відмова від використання законного обмеження відповідальності власника судна.

Натомість, відповідно до п. 1) ч. 4 ст. 154 ЦПК України, якщо позивач з поважних причин не має можливості внести відповідну суму зустрічного забезпечення, таке забезпечення також може бути здійснено шляхом надання гарантії банку, поруки або іншого фінансового забезпечення на визначену судом суму та від погодженої судом особи, щодо фінансової спроможності якої суд не має сумнівів.

На нашу думку, з метою забезпечення принципу процесуальної рівності сторін, **доцільно було б внести відповідні зміни до ст. 156 ЦПК України,**

**надавши можливість відповідачу також в якості альтернативи надавати поруку або інше фінансове забезпечення від осіб, щодо фінансової спроможності яких суд не має сумнівів.**

Слід зазначити, що ЦПК України не містить особливостей застосування зустрічного забезпечення у разі вжиття судом заходів забезпечення позову у вигляді арешту морського судна.

Таким чином, зустрічне забезпечення в таких випадках застосовується судом, виходячи з загальних правил, встановлених ст. 154-155 ЦПК України:

- застосування зустрічного забезпечення є правом, а не обов'язком суду, крім випадків, визначених ч. 3 ст. 154 ЦПК України;
- заходи зустрічного забезпечення позову мають бути співмірними із заходами забезпечення позову, застосованими судом, та розміром збитків, яких може зазнати відповідач у зв'язку із забезпеченням позову.

В судовій практиці арешт судна в порядку забезпечення позову застосовується найчастіше за вимогами про виплату заробітної плати. При цьому на момент винесення ухвал про накладення арешту, у суду, як правило, відсутні належні, допустимі та достатні докази розміру збитків, що можуть бути завдані арештом, що призводить до визначення суми зустрічного забезпечення фактично виходячи з обґрунтованих припущень щодо їх розміру.

Так, ухвалою Ренійського суду Одеської області від 18 травня 2018 року по справі № 510/606/18, накладено арешт на судно іноземного судновласника «Мамба Бі» за позовами фізичних осіб про стягнення заборгованості з виплати заробітної плати.

Обґрунтовуючи необхідність застосування зустрічного забезпечення, суд зазначив наступне: «.... суд допускає, що за період знаходження в акваторії Ренійського морського порту Судно може потребувати ремонту (фарбування, відбивання іржі від корпусу, відновлення вантажної марки та осадки корпусу Судна) та інші види ремонтних робіт з обслуговування Судна, які мають здійснюватися для збереження Судна у стані придатному для виконання рейсів з перевезення вантажів, у зв'язку з чим суд приходить до висновку про необхідність

застосування зустрічного забезпечення у розмірі 5 % від ціни позову, що складає 151054,07 грн.18 коп.» [174].

У деяких випадках, вирішуючи питання про накладення арешту на судно, суд не застосовує зустрічне забезпечення, при цьому не наводячи мотиви такого рішення (наприклад, див. ухвалу Заводського районного суду м.Миколаєва від 06.08.2018 року по справі № 487/5038/18 [175]).

Враховуючи викладене, доходимо висновку, що застосування зустрічного забезпечення на стадії прийняття рішення про забезпечення позову шляхом арешту морського судна не є доцільним з огляду на відсутність достовірних відомостей про розмір збитків, що можуть бути завдані позивачу такими заходами забезпечення.

При цьому, в силу положень ч. 6 ст. 154 ЦПК України, відповідач не позбавлений можливості заявити відповідне клопотання після вжиття заходів забезпечення позову, надавши суду відповідні докази.

Такими доказами можуть бути, зокрема, довідки про розмір портових зборів, що сплачуються за час знаходження судна в порту, про вартість утримання судна (розмір плати екіпажу, вартість його харчування, забезпечення судна електрикою, тощо).

Слід відзначити, що сума можливих збитків судновласника внаслідок арешту судна може дорівнювати іноді десяткам тисяч доларів США на добу, що часто перевищує суму позову.

І якщо, у разі розгляду судом заяви про арешт судна вимоги співмірності із заявленими вимогами не застосовуються (ч. 3 ст. 150 ЦПК України), то при розгляді питання про зустрічне забезпечення суд має такі вимоги враховувати.

Слід зазначити, що такий підхід не в повній мірі відповідає принципу справедливості, закріпленому в ч. 1 ст. 2 ЦПК України, оскільки у разі заявлення до судновласника вимог про стягнення заробітної плати або про відшкодування шкоди, завданої ушкодженням здоров'я або смертю, позивач не в змозі покрити суму зустрічного забезпечення, яку суд має визначити з урахуванням вартості утримання судна. При цьому, в силу положень п. 2) ч. 3 ст. 154 ЦПК України, у

разі надання відповідачем відповідних доказів майнового стану позивача, застосування зустрічного забезпечення є не правом, а обов'язком суду.

На неухильному дотриманні зазначених положень процесуального закону наголошує й Верховний суд, зокрема, в постанові від 10 квітня 2019 року по справі № 753/2380/18 [176].

За таких обставин, на нашу думку, є доцільним внесення відповідних змін до процесуального законодавства, які б закріпили право суду не застосовувати зустрічне забезпечення у разі вжиття заходів забезпечення позову у вигляді арешту морського судна на забезпечення позовних вимог, за вимогами до судновласника про стягнення заробітної плати та відшкодування шкоди, завданої ушкодженням здоров'я або смертю. Зокрема, пропонуємо:

1) викласти ч. 5 ст. 154 ЦПК України в наступній редакції:

«Розмір зустрічного забезпечення визначається судом з урахуванням обставин справи. Заходи зустрічного забезпечення позову, мають бути співмірними із заходами забезпечення позову, застосованими судом, та розміром збитків, яких може зазнати відповідач у зв'язку із забезпеченням позову. У разі вжиття судом заходів забезпечення позову, передбачених п. 9) ч. 1 ст. 150 ЦПК України, вимоги щодо співмірності заходів зустрічного забезпечення, а також положення ч. 3 цієї статті, не застосовуються.»

2) викласти ч. 4 ст. 156 ЦПК України в наступній редакції:

«У разі вжиття судом заходів забезпечення позову про стягнення грошової суми відповідач (інша особа) може за своєю ініціативою забезпечити позов шляхом внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у розмірі вимог позивача, надання гарантії банку, поруки або іншого фінансового забезпечення на таку суму».

Внесення відповідних змін, на нашу думку, зробить цивільне процесуальне законодавство України більш збалансованим та таким, що відповідає вимогам якості закону в розумінні Конвенції про захист прав людини та основоположних свобод.

(iii) Умови, за яких особа, яка заявляє вимогу, може звернути стягнення на надане забезпечення. Такі умови повинні бути дуже чітко визначені та бути зрозуміло заявленими. Коли забезпечення надається у формі банківської гарантії, або гарантійного листа страхового клубу, загальноприйнятою вважається вказівка про те, що гарант зобов'язується сплатити в межах певної максимальної суми, яка буде стягнута на користь позивача рішенням суду або арбітражу.

Проблема може виникати в разі, коли рішення не може бути примусово виконаним в країні постійного місця проживання або місця знаходження основної контори гаранта. Конвенція 1999 р. вирішує це питання наступним чином: якщо суд, в окрузі якого судно було заарештовано, не є компетентним для розгляду справи по суті, то застава або гарантія, які повинні бути надані для зняття арешту, повинні гарантувати виконання всіх судових рішень, які були б згодом винесені судом, компетентним винести рішення по суті (ч. 2 ст. 7).

Позивач не пред'явив позову до суду, уповноваженого розглядати справу по суті в межах терміну, встановленого судом, який наклав арешт. Так, відповідно до ч. 9 ст. 153 ЦПК України, якщо на момент постановлення ухвали про арешт судна позов по суті морської вимоги до особи, яка є відповідальною за морською вимогою, не поданий, в ухвалі про арешт судна суд зазначає строк, протягом якого особа, яка подала заяву про арешт морського судна, зобов'язана подати такий позов та надати відповідне підтвердження суду. Аналогічна норма міститься у абз. 2 ч. 6 ст. 130 ГПК України.

Як бачимо, поза увагою українського законодавця залишились особливості звільнення судна з-під арешту, адже зазначені питання регулюються загальними нормами щодо скасування та заміни заходів забезпечення позову.

Так, за українським законодавством в силу положень ч. 4 ст. 156 ЦПК України відповідач є обмеженим у виборі заходів альтернативного забезпечення позову, оскільки вказана норма передбачає лише можливість внесення коштів в депозит суду або надання банківської гарантії, що не відповідає зазначеній міжнародній практиці.

При цьому, відповідно до ч. 3 ст. 5 Конвенції 1952 р., прохання про зняття арешту під таке забезпечення не може тлумачитися ані як визнання відповідальності, ані як відмова від використання законного обмеження відповідальності власника судна.

Відповідно до ч. 1, 2 ст. 156 ЦПК України, за клопотанням учасника справи суд може допустити заміну одного заходу забезпечення позову іншим. Питання про заміну одного заходу забезпечення позову іншим вирішується судом у судовому засіданні не пізніше наступного дня після надходження до суду відповідного клопотання учасника справи.

Відповідно до ч. ч. 1-3 ст. 158 ЦПК України, питання скасування заходів забезпечення позову Суд може скасувати заходи забезпечення позову з власної ініціативи або за вмотивованим клопотанням учасника справи.

Клопотання про скасування заходів забезпечення позову розглядається в судовому засіданні не пізніше п'яти днів з дня надходження його до суду.

У разі надання відповідачем до суду документа, що підтверджує здійснене ним забезпечення позову відповідно до ч. 4 ст. 156 цього Кодексу, відповідне клопотання відповідача про скасування заходів забезпечення позову, вжитих судом, розглядається судом не пізніше наступного дня після надання вказаного документа.

Відповідно до ч. 3, ст. 156, ч. 4 ст. 158 ЦПК України, з зазначених питань судом постановлюється ухвала, яка може бути оскаржена.

Відповідно до ч. 11 ст. 153 ЦПК України, оскарження ухвали про скасування забезпечення позову або про заміну одного виду забезпечення іншим зупиняє виконання цієї ухвали.

Відповідно до ст. 354 ЦПК України, строк на оскарження відповідної ухвали становить 15 днів з дня її проголошення, або, у разі проголошення в судовому засіданні тільки вступної та резолютивної частини 15 днів з дня отримання повного тексту ухвали.

Таким чином, навіть у разі внесення відповідачем в депозит суду всієї суми, про стягнення якої просить позивач, й скасування заходів забезпечення позову судом, судно щонайменше ще 15 днів буде знаходитись під арештом.

При цьому, в силу відсутності у суду дискреційних повноважень щодо звернення судових рішень до негайного виконання, суд позбавлений можливості швидко звільнити судно з-під арешту навіть за наявності згоди всіх учасників процесу.

Крім цього, існуючі процесуальні норми не виключають можливості зловживання відповідачем своїми процесуальними правами з метою завдання позивачеві додаткових збитків, спричинених арештом судна у разі формального оскарження ним такої ухвали, подання апеляційної скарги без дотримання встановлених законом вимог задля залишення її без руху та надання строку на усунення недоліків, вчинення дій, спрямованих на затягування розгляду справи.

Слід погодитись із Н.С. Алексєєвою, що іноді розрізнити добросовісне користування своїми правами та зловживання ними на практиці досить важко, оскільки в одних і тих же процесуальних діях можуть бути елементи як зловживання правами так і добросовісне користування ними [177, с. 70].

Слід відзначити, що сума можливих збитків судновласника внаслідок арешту судна може дорівнювати іноді десяткам тисяч доларів США на добу, що часто перевищує суму позову.

На запобігання зловживанням з боку позивача правом на забезпечення позову спрямований інститут зустрічного забезпечення, проте, враховуючи, що у більшості випадків суд застосовує заходи забезпечення позову у вигляді накладення арешту на судно за позовами про стягнення заробітної плати, позивач не в змозі покрити суму зустрічного забезпечення, яку суд має визначити з урахуванням вартості утримання судна.

За таких обставин, на нашу думку, є доцільним внесення відповідних змін до процесуального законодавства, які б закріпили механізм автоматичного звільнення судна з-під арешту у разі внесення відповідачем на депозит суду суми,

визначеної судом з урахуванням ціни позову та очікуваних судових витрат позивача [178, с. 23].

Схожий механізм існує в кримінальному судочинстві: так, відповідно до ч. 3 ст. 183 КПК України [179], слідчий суддя, суд при постановленні ухвали про застосування запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою зобов'язаний визначити розмір застави, достатньої для забезпечення виконання підозрюваним, обвинуваченим обов'язків, передбачених цим Кодексом.

При цьому, відповідно до ч. 4 ст. 202 КПК України, підозрюваний, обвинувачений звільняється з-під варти після внесення застави, визначеної в ухвалі про застосування запобіжного заходу у вигляді тримання під вартою. Після отримання та перевірки документа, що підтверджує внесення застави, уповноважена службова особа місця ув'язнення, під вартою в якому знаходиться підозрюваний, обвинувачений, негайно здійснює розпорядження про його звільнення з-під варти. Перевірка документа, що підтверджує внесення застави, не може тривати більше одного робочого дня.

Запровадження схожого механізму задля звільнення морського судна, на яке в порядку забезпечення позову було накладення арешт, відповідає принципам цивільного судочинства, створюватиме передумови для більш швидкого виконання рішення суду у разі задоволення позову та, як наслідок, більш ефективного захисту судом порушених прав позивача [181].

Враховуюче наведене, вбачається за доцільне внесення наступних змін до цивільного процесуального законодавства:

- 1) доповнити ч. 5 ст. 158 ЦПК України реченнями наступного змісту:

«Ухвала про скасування заходів забезпечення позову у вигляді накладення арешту на морське судно внаслідок надання відповідачем до суду документа, що підтверджує здійснене ним забезпечення позову відповідно до частини четвертої статті 156 цього Кодексу, підлягає негайному виконанню. Оскарження такої ухвали не зупиняє її виконання»;

- 2) доповнити ч. 11 ст. 153 ЦПК України в кінці словами: «крім випадків, передбачених цим Кодексом»;

3) доповнити ст. 430 ЦПК України частиною третьою наступного змісту:

«За згодою відповідача суд вправі допустити негайне виконання судового рішення про скасування заходів забезпечення позову, передбачених п. 9) ч. 1 ст. 150 ЦПК України, або про заміну вказаного заходу забезпечення позову іншим».

Ще одним проблемним питанням є вручення судової кореспонденції учасникам процесу, особливо тим, які не мають постійного місцезнаходження в Україні.

В Україні розпочався процес діджиталізації судочинства, існуючі окремі програмні модулі дозволяють обмін документами та повідомленнями між судом та учасниками процесу засобами електронного зв'язку. Автором проведено дослідження впливу запровадження елементів електронного судочинства на ефективність застосування процесуальних норм, що регулюють арешт морських суден в Україні.

В результаті дослідження доходимо висновків, що запровадження в Україні елементів електронного судочинства в цілому має позитивний ефект для ефективного розгляду цивільних справ, в т.ч., в яких як захід забезпечення позову застосовується арешт морського судна: скорочується проміжок часу між поданням та розглядом відповідних заяв та клопотань, обмін інформацією між судом та учасниками процесу є оперативним, особа має можливість взяти участь в судовому засіданні без відвідування судового засідання в приміщенні суду.

Водночас, внаслідок недосконалості програмного забезпечення, за допомогою якого забезпечується функціонування системи «Електронний суд» в Україні в частині отримання негайних повідомлень про всі дії та рішення, що вчинені іншою стороною та судом, існують можливості для зловживань з боку недобросовісних учасників процесу, зокрема, у разі завчасного отримання повідомлення про подання заяви про арешт судна.

З метою можливості повноцінного застосування наявних можливостей системи «Електронний суд» в цивільному процесі вважається за доцільне внесення відповідних змін до цивільного процесуального законодавства, а саме доповнити розділ XIII ЦПК України «Перехідні положення» пунктами наступного змісту:

15.16) особа, що зареєстрована в системі «Електронний суд» вважається такою, що отримала копію судового рішення в день надіслання їй електронної копії такого рішення через систему «Електронний суд»;

15.17) особа, що зареєстрована в системі «Електронний суд» вважається належним чином повідомленою про час та місце розгляду справи в день надіслання їй судової повістки (повідомлення) через систему «Електронний суд» [182].

## **Висновки до Розділу 2.**

1. Проведене дослідження дозволяє виділити наступні процесуальні особливості розгляду заяв про арешт судна:

- особливий порядок визначення юрисдикції щодо розгляду заяв про арешт судна на забезпечення морських вимог, відповідно до якого, на відміну від загальних правил, вирішальним не є зареєстроване місце проживання або місцезнаходження сторін, натомість юрисдикція визначається місцезнаходженням судна (теперішнім або майбутнім) або місцем його реєстрації;

- обмежений перелік вимог, за якими судно може бути заарештовано: така вимога має бути віднесена до категорії морських відповідно до норм Конвенції 1952 року або визначена як така нормами КТМ України, якщо арешт запитується відносно судна під прапором України;

- необхідність з'ясування, за загальним правилом, наявності правового зв'язку між судном та особою, зазначеною відповідальною за морською вимогою;

- відсутність вимоги співмірності розміру вимоги вартості арештовуваного судна;

- виникнення юрисдикції суду, що здійснив арешт, розглянути справу по суті вимог у випадках, встановлених ст. 7 Конвенції 1952 року;

- особливий порядок виконання ухвал суду про арешт суден з огляду на необхідність вчинення додаткових процесуальних дій державним виконавцем.

Внаслідок проведеного дослідження вироблені наступні пропозиції щодо удосконалення законодавчого регулювання інституту арешту судна в Україні:

2. Доцільним вбачається внесення наступних змін:

**1. Внесення змін до КТМ України:**

- у ст. 14 викласти п. 1) ч. 1 в наступній редакції: «у розділі II «Судно» (за винятком статті 40-46 цього Кодексу) і в розділі III «Екіпаж судна» – до суден, що зареєстровані в Україні», що дасть змогу застосовувати норми КТМ України щодо арешту судна до всіх суден;

- у ст. 40 викласти ч. 1 у наступній редакції: «Арешт судна означає будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, а також заборона розпорядження ним, що здійснюються для забезпечення морських вимог», що більш повно відображає суть арешту та дозволяє здійснити арешт судна, яке не тільки знаходиться в морському порту України, але й прямує до нього або знаходиться на судноремонтному заводі, рибному порту, тощо, що відповідає положенням ст. 30, 151 ЦПК України та ст. 1-3 Конвенції 1952 року;

- у ст. 91 КТМ доповнити ч. 2 пунктом д) наступного змісту: «у разі арешту судна».

## **2. Внесення змін до ЦПК України:**

- у ст. 30 викласти ч. 5 у наступній редакції: «Заяви про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно або до якого прямує, або порту реєстрації судна», що усуває термінологічну невизначеність терміну «справа про арешт судна» й більш точно відображає процесуальні особливості арешту судна саме за заявою про арешт;

- у ст. 153 доповнити частину другу положеннями наступного змісту: «розглядаючи питання про накладення арешту на судно, суд з метою встановлення судновласника такого судна невідкладно направляє до морського порту, де знаходиться судно, або до якого таке судно прямує, інших підприємств, установ, організацій відповідний запит, строк відповіді на який не може перевищувати строк розгляду заяви. Запит та відповідь на нього можуть бути передані в електронній формі за допомогою телефонограмою, за допомогою факсимільного зв'язку, тощо».

- у ст. 153 ч. 11 доповнити в кінці словами «крім випадків, передбачених цим Кодексом»;

- у ст. 154 викласти ч. 5 ст. в наступній редакції: «Розмір зустрічного забезпечення визначається судом з урахуванням обставин справи. Заходи зустрічного забезпечення позову, мають бути співмірними із заходами забезпечення позову, застосованими судом, та розміром збитків, яких може зазнати відповідач у зв'язку із забезпеченням позову. У разі вжиття судом заходів забезпечення позову, передбачених п. 9) ч. 1 ст. 150 ЦПК України, вимоги щодо співмірності заходів зустрічного забезпечення, а також положення ч. 3 цієї статті, не застосовуються»;

- у ст. 156 частину четверту викласти в наступній редакції: «У разі вжиття судом заходів забезпечення позову про стягнення грошової суми відповідач (інша особа) може за своєю ініціативою забезпечити позов шляхом внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у розмірі вимог позивача, надання гарантії банку, поруки або іншого фінансового забезпечення на таку суму».

- у ст. 158 частину 5 доповнити реченнями наступного змісту:

«Ухвала про скасування заходів забезпечення позову у вигляді накладення арешту на морське судно внаслідок надання відповідачем до суду документа, що підтверджує здійснене ним забезпечення позову відповідно до частини четвертої статті 156 цього Кодексу, підлягає негайному виконанню. Оскарження такої ухвали не зупиняє її виконання»;

- у ст. 430 доповнити частиною третьою наступного змісту: «За згодою відповідача суд вправі допустити негайне виконання судового рішення про скасування заходів забезпечення позову, передбачених п. 9) ч. 1 ст. 150 ЦПК України, або про заміну вказаного заходу забезпечення позову іншим».

Результати дослідження, викладені в розділі 2 відображені у таких публікаціях автора: [130], [132], [140], [148], [156], [158], [163], [165], [172], [173], [178], [180], [181].

### **РОЗДІЛ 3. ОСОБЛИВОСТІ ПРОВАДЖЕННЯ У СПРАВАХ ПРО АРЕШТ МОРСЬКИХ СУДЕН У ЗАРУБІЖНИХ КРАЇНАХ**

#### **3.1 Провадження у справах про арешт морських суден у країнах континентальної системи права**

Арешт морського судна – особливий інститут міжнародного права, який передбачає можливість морського судна безперешкодно рухатись та який повинен враховувати такі особливості торгівельного мореплавства, як здатність судна вільно переміщатися з однієї юрисдикції до іншої, а також правову природу морського судна. Виходячи з важливості питання, кожна прибережна держава має власні норми, що регламентують питання, пов'язані з арештом морських суден. Проблема арешту морських суден у національній правозастосовній практиці зазнає значних реформ. З урахуванням впливу теорії міжнародного морського права та національної практики низки держав, яка склалася протягом багатьох десятиріч, поступово формується перелік уніфікованих стандартів, які регламентують питання вирішення спорів, які виникають у зв'язку з арештом морських суден. Не виключенням є й законодавства зарубіжних країн, аналіз досвіду яких є вельми необхідним з огляду на мету даного дисертаційного дослідження. За своєю правовою природою майже усі морські перевезення є міжнародними за своїм характером, отже включають декілька національних правових систем. У зв'язку з цим, така галузь як морські перевезення, врегульована низкою міжнародних нормативних актів (конвенцій, договорів) задля досягнення однаковості та глобальної передбачуваності у цій сфері. Натомість, слід враховувати не тільки національні особливості тієї чи іншої країни щодо сталості правозастосовної практики стосовно арешту морських суден, але й той факт, що зарубіжні країни, ратифікуючи той чи інший міжнародний нормативний акт, мають можливість імплементувати його норми до національного законодавства із

певними застереженнями. Обидва фактори істотно впливають на місцеву судову практику арешту морських суден, які мають братися до уваги як науковцями, так і практиками.

У **французькому праві** арешт суден регулюється загальними та спеціальними законодавчими та регламентними положеннями, відповідно до яких арешт на судно може бути накладено лише за відповідним рішенням суду. Арешт судна є принципово можливим, виходячи із загального правила, встановленого ст. 2093 Цивільного кодексу Франції [182], відповідно до якого «майно боржника знаходиться у загальній заставі у його кредиторів; при цьому ціна цього майна розподіляється між ними пропорційно, якщо серед них немає тих, хто має законні підстави для привілеїв».

Відтак за французьким законодавством, незалежно від підстав зобов'язання та його зв'язку із конкретно визначеним судном (тобто незалежно від наявності морської вимоги), кредитор має право застосувати заходи щодо арешту будь-якого судна боржника, якщо це судно знаходиться у власності останнього. Якщо право власності на судно боржника на законних підставах перейде до третьої особи, то кредитор втрачає право на арешт цього судна, за винятком випадку, коли кредитор доведе наявність у нього відповідного привілею або права іпотеки на судно.

Відповідно до чинних у Франції міжнародних норм, судно, яке має флаг держави-учасниці Конвенції 1952 р., може бути заарештоване виключено на підставі морських вимог, вичерпний перелік яких міститься у Конвенції 1952 р. При цьому в силу загального правила, яке міститься у ст. 3 Конвенції 1952 р., позивач має право накласти арешт не тільки на те судно, до якого відноситься вимога, але й на будь-яке інше судно, яке належить тому, хто був у момент виникнення морської вимоги власником судна, якого стосується ця вимога. При цьому вказане правило застосовується навіть тоді, коли судно є готовим до виходу у море.

Разом з тим на підставі вимоги, яка витікає зі спору, пов'язаного з правом власності на морське судно, спорів між власниками одного й того ж судна щодо

права власності на нього, його експлуатації або доходів від експлуатації, а також спорів, які випливають з будь-якої морської іпотеки чи застави, допускається арешт того морського судна, якого це стосується.

На відміну від зазначених міжнародних норм, відповідно до французького права, кредитор може отримати дозвіл на арешт судна на підставі фактично будь-якої вимоги, а не лише тієї, яка відноситься до морської. Саме тому у Франції фактично чинними є два режими забезпечувального арешту суден: а) режим, який передбачений Конвенцією 1952 р., підвалиною якого слугують виключено морські вимоги та який застосовується лише до суден під прапором держав-учасниць Конвенції 1952 р.; б) режим, підвалиною якого слугує будь-яка вимога та який застосовується до суден держав, які не є учасниками Конвенції 1952 р., а також до французьких суден, коли арешт здійснюється у французькому порту за вимогою французького кредитора.

Характерним в цьому відношенні прикладом є здійснений в липні 2000 року у Франції арешт російського парусника «Седов» на вимогу швейцарської фірми «Нога». Арешт був накладений у зв'язку з тим, що у швейцарської фірми були наявні боргові претензії до російської влади, яка не мала відношення до морських вимог. До того ж арешт був накладений з метою виконання судового рішення, що прямо суперечило нормам міжнародного морського права. Згодом французький суд виніс рішення про визнання незаконним арешту російського парусника і зобов'язав швейцарську фірму виплатити компенсацію власникові парусника [183, с. 10].

Відповідно до ст. L. 198 Комерційного кодексу Франції [184], арешт судна може бути здійснений лише через добу з дня пред'явлення боржнику вимоги щодо необхідності сплати боргу. При цьому вимога має бути пред'явлена боржнику особисто або за його місцем проживання, якщо мова йде про загальний позов. Вимога може бути пред'явлена капітанові судна, якщо право вимоги має привілейований характер (ст. L. 199 Комерційного кодексу Франції), оскільки така привілейована вимога спрямована до судна як такого, а капітан судна вважається його законним представником.

Стосовно доказів кредитора, які є необхідними для арешту судна, то він повинен надати документи, які дозволять судді прийти до висновку про те, що вимога заявника, з високим ступенем ймовірності, є обґрунтованою (*paraissant fondée en son principe*) (ст. L. 5114-22 Транспортного кодексу Франції [185]: «Будь-яка особа, вимога якої представляється в принципі обґрунтованою, може звернутися до судді за дозволом провести захисний арешт судна»). У цьому відношенні норми французького прав є більш суворими, ніж міжнародні. Адже дійсно, відповідно до ст. 1 Конвенції 1952 р. для арешту судна не вимагається будь-яких документів, які підтверджують право вимоги кредитора, окрім заяви (*allégation*) щодо наявності у нього морської вимоги до боржника.

Компетентним органом для арешту судна є президент комерційного суду, або президент суду першої інстанції за місцем знаходження судна. До останнього допускається звернення тільки в тому випадку, якщо є підстави вважати, що забезпечення вимоги важко буде отримати і тому арешт повинен бути проведений негайно (ст. L. 721-7 Комерційного кодексу Франції, ст. L. 511-3 Кодексу цивільно-виконавчих процедур).

Постанова судді є також предметом статей Р. 5114-18 і Р. 5114-19 Транспортного кодексу Франції. Її зміст уточнюється без будь-якої особливої оригінальності (відомості про дозвіл судді, як зазначено раніше; ідентифікація кредитора за його іменем, місцем проживання, що, як не дивно, виключає можливість того, що кредитор міг бути юридичною особою, тоді як остання є найбільш частим випадком в морських справах; зазначення суми, що підлягає виплаті; вибір місця проживання; можливість оскарження арешту). Але перш за все слід зазначити, що в постанові повинен бути встановлений опікун відповідно до попередньої практики і зазначено, що цей опікун повинен підписати постанову.

Ще більш цікавим є зобов'язання вказувати в постанові, що судно не може залишати порт, за винятком виключень, передбачених L.5114-21 Транспортного кодексу Франції: «Судно, що є об'єктом арешту, не може покинути порт, якщо тільки суддя-виконавець не надав дозвіл на один або кілька конкретних рейсів

при наявності достатнього підтвердження безпеки. В цьому випадку, якщо після закінчення встановленого суддею строку судно не повернулося до свого порту, сума, внесена в якості гарантії, набувається кредиторами, за винятком страхування на випадок лиха». Натомість ст. L. 511-4 Кодексу цивільно-виконавчих процедур прямо вказує, що захисний арешт спричиняє недоступність арештованого активу. Як показує французька практика, зазвичай застосовуються норма ст. L. 511-4 Кодексу цивільно-виконавчих процедур [186].

Статті 48, 49, 51 Цивільного процесуального кодексу Франції встановлюють, що письмовий припис про арешт судна і повідомлення про арешт повинні бути представлені капітану судна, як представнику судновласника в термін, зазначений в ордері на арешт. У повідомленні про арешт має вказуватися назва, адреса і ім'я позивача, його представника, відповідача, факт призначення позивачем свого представника, якщо арешт проводиться не за місцем знаходження кредитора, опис арештованого судна. Хоча такі випадки досить рідкісні, суд може зажадати, щоб кредитор до прийняття рішення про арешт судна надав забезпечення з метою покриття витрат боржника на випадок, якщо арешт виявиться необґрунтованим.

Ще однією проблемою французького законодавства є проблема публічності постанови судді про накладення арешту на судно. Так, Стаття L. 5114-19 Транспортного кодексу Франції передбачає тільки повідомлення капітана порту. Оскільки ця формальність призначена для запобігання виходу судна з порту, на яке накладено арешт, французькі фахівці вважають за доцільне вказати, що про постанову про арешт необхідно повідомити орган, наділений повноваженнями портової поліції (який варіюється в залежності від портів) [187], оскільки саме в цих органах, а не в канцелярії капітана порту, визначається орган, відповідальний за організацію виходу і руху суден (ст. L. 5331-8 Транспортного кодексу Франції) [188]. Текст жодного нормативного акту також не містить вказівку на те, чи слід повідомляти консула або

дипломатичного представника держави прапора, якщо судно під прапором, відмінним від французького.

Для звільнення судна, як правило, вимагається надання забезпечення у формі банківської гарантії. Лист клубу взаємного страхування не розцінюється як задовільна форма забезпечення.

Судно звільняється у разі:

а) надання суду достатнього забезпечення необхідної форми. Суддя вирішує питання щодо виходу судна в море, однак, якщо після закінчення строку, встановленого судом, судно не повернеться до порту, забезпечення передається в розпорядження кредитора;

б) доведеності в процесі слухання справи про необґрунтованість вимог, за якими проведений арешт.

У другому випадку час для звільнення судна може коливатися від декількох годин до декількох днів, оскільки залежить від періоду, необхідного для розгляду справи судом.

**Греція** ратифікувала Конвенцію 1952 р. в силу закону 4570/1966. Відповідно з грецьким законодавством арешт судна здійснюється в два етапи: перший – шляхом винесення тимчасового наказу, а другий – винесенням судового рішення після слухання [189].

Крім арешту судна заявник може спробувати накласти арешт в якості забезпечення на будь-яке майно судновласника, включаючи нерухомість, банківські рахунки в грецькому банку тощо.

Якщо при укладенні договору купівлі-продажу попередній власник судна заборгував кредитору, останній може пред'явити позов новому власнику судна, за умови, що обставини продажу судна мають достатній зв'язок з Грецією (наприклад, якщо судно було продано одним резидентом Греції іншому). Якщо кредитор має право подати позов проти нового власника відповідно до законодавства Греції, відповідальність нового власника перед кредитором обмежується ціною, за якою він придбав судно [190, с. 12].

Арешт судна не може бути проведений, якщо судновласник або димайз-чартерний фрахтувальник заявить абандон судна і фрахту на користь кредиторів, а на додаток запропонує сплатити будь-які суми за вимогами, які мають привілеї перед вимогами кредиторів, на користь яких заявлено абандон. Арешт виключається при оголошенні судновласника банкрутом.

Щоб отримати ордер на арешт, заявник повинен подати заяву про застосування забезпечувальних заходів, довівши суду, що претензія має ставлення *prima facie* до відповідача і без забезпечувальних заходів (тобто арешту майна), він ризикує не отримати відшкодування в разі винесення судового рішення на його користь.

Процедура арешту починається зі складання заяви на ім'я секретаря суду першої інстанції. Останній передає заяву судді. Заява повинна містити короткий опис обставин справи із зазначенням суми вимоги.

Після отримання заяви суд повідомляє відповідача не менше ніж за 24 години про час слухань щодо розгляду заяви. На цьому етапі (слухання вважаються неофіційними) аргументи сторін надаються в усній формі, і суд на місці або протягом короткого часу після цього приймає рішення про те, видавати чи не видавати тимчасовий наказ. Тимчасовий наказ буде залишатися в силі доти, поки суд не розгляне скаргу, а в більшості випадків - до винесення рішення по справі. Наприклад, у порту Пірей (який видає найбільшу кількість постанов про арешт в Греції), дата слухання зазвичай становить три-чотири тижні, і заявник повинен офіційно викликати відповідача для участі в слуханні [190, с. 48-49].

Переважає більшість судових справ пов'язаних із судноплавством розглядаються в Піреї. Навіть якщо судно знаходиться в юрисдикції іншої грецької судової інстанції, швидше за все воно надійде до Морської палати Пірейського суду, для якого другою інстанцією стане Апеляційний суд Пірея (тобто префектура Аттики). Терміни позовної давності визначаються виходячи із суті справи і складають один рік (наприклад, претензії, що стосуються заробітної плати екіпажу; позови власників до капітана і екіпажу в зв'язку з

вчиненими ними протиправними діями; претензії, що виникають у зв'язку з поставками (і виконаними роботами) на суднах, пов'язаних з ремонтом або контрактами на будівництво суден; претензії, що впливають з чартерних або договорів перевезення пасажирів) або два роки (якщо не виконані попередні умови для застосування Брюссельської конвенції про зіткнення 1910 р.; а також по претензіях між співвласниками судна або до оператора судна, що виникають в результаті експлуатації або управління судном; за страховими відшкодуваннями або до суднобудівника щодо робіт з ремонту або будівництва судна).

Постанова про арешт набуває чинності в момент вручення її копії боржнику. Капітан порту відповідає за затримання судна з моменту, коли отримає від судового виконавця повідомлення про арешт.

Арешт може бути накладено навіть в момент знаходження судна у морі. В цьому випадку всі наслідки арешту проявляються відразу після прибуття судна до грецького порту.

Компетентний суд за заявою заінтересованої сторони може на умовах, які він вважатиме справедливими, дозволити судну без зняття арешту зробити один або два рейси. При цьому судно повинно бути застраховане на відповідну суму.

Для накладення арешту суд може зажадати від кредитора відповідного забезпечення. При ненаданні такого в зазначений судом строк, арешт може бути автоматично знято. Однак на практиці суди вимагають надання такого забезпечення вкрай нечасто.

Що стосується морських вимог, прийнятною формою забезпечення вважаються внесення готівки до Фонду заставного забезпечення і позик, однак, якщо відповідач попросить про це, суд може дозволити надання гарантії замість грошових коштів:

(А) акціями або облігаціями, грецькими або іноземними;

(Б) банківським гарантійним листом місцевого або іноземного банку (з філією, чинною в Греції); або

(В) документом про реєстрацію іпотеки нерухомості в Греції (стаття 163-164 Цивільного процесуального кодексу Греції [190]);

(Г) наданням листа-зобов'язання від клубів Р & І, якщо сторони згодні з цим (стаття 162 Цивільного процесуального кодексу Греції).

Судно звільняється з-під арешту за рішенням суду в разі надання боржником визначеної судом форми забезпечення. Процедура займає, як правило, не менше 1-2 днів.

Суд може видати постанову про продаж судна у разі непогашення судновласником боргових зобов'язань. «Судові продажі» суден здійснюються шляхом відкритих торгів. Процедура примусового виконання починається, як тільки кредитор власника судна набуває правовстановлюючий на майно титул. Судовий пристав встановлює першу ціну торгів, яка дорівнює принаймні двом третинам ринкової вартості судна на момент звернення стягувача. Кожна сторона, яка має претензію до власника судна, має право подати претензію нотаріусу не пізніше, ніж через 15 днів після аукціону.

Особливий інтерес становить досвід **Скандинавських країн** щодо арешту морських суден. Наприклад, до ратифікації Конвенції 1952 р. датське законодавство виходило з того, що арешт судна міг відбутися згідно з положеннями Закону про відправлення правосуддя для забезпечення будь-якої вимоги проти судноволодільця незалежно від того, чи пов'язана ця вимога з експлуатацією судна. Таке нормативне положення вважалось недоцільним, оскільки існував ризик безпідставного втручання в експлуатацію судна у зв'язку з пред'явленням вимог, які не стосуються судна взагалі.

Слід урахувати той факт, що Данія є державою цивільного права, як і більшість європейських держав (за виключенням Великобританії), де внутрішнє законодавство у більшому ступені створено державою, аніж прецедентами. Тут міжнародні конвенції, як правило, перекладені та імplementовані до національного законодавства. Зокрема, положення Конвенції 1952 р. включені до Цивільного процесуального кодексу та Закону про торгівельне судноплавство Данії [191].

Арешт судна може бути здійснений на підставі норм Глави 56 Цивільного процесуального кодексу Данії або Глави 4 Закону про торгівельне судноплавство Данії. Незалежно від правил, за якими здійснюється арешт, він є попереднім заходом забезпечення морської вимоги. З одного боку, арешт судна виступає гарантією, що боржник володіє майном, достатнім для погашення вимог кредитора. З іншого боку, такий арешт не дає кредиторів захист у тому сенсі, що відсутні гарантії судового переслідування арештованого майна.

Арешт судна вважається тимчасовим заходом та передбачає, що за ним мають застосовуватись інші юридичні заходи, у тому числі й для належного забезпечення прав затриманого стосовно арештованого судна [192, с. 93].

Хоча Данія й ратифікувала Конвенцію 1952 р., зазначимо, що ст. 2 Конвенції 1952 р. не виключає право Сторін самостійно визначати правила арешту поряд із Конвенцією 1952 р. Данія скористалась цією можливістю шляхом доповнення § 92 пунктом 2 Закону про торгівельне судноплавство положенням про те, що він застосовується до арешту судна без заборони його виходу. Такий арешт може бути застосований як у забезпечення морських, так і інших вимог.

Крім того, Закон про судна не потребує обов'язкової наявності судна на момент арешту, незалежно від того, де знаходилось судно у момент арешту, навіть якщо воно знаходилось в іншій державі.

Оскільки відповідні правила стосуються лише арешту морських суден, то арешти суден-навантажувачів, бункерів тощо регулюються нормами Кодексу поведінки. Крім того, § 96 Закону про державне переслідування у Данії у цілому посилаються на правила Кодексу поведінки. Внаслідок цього усі питання, пов'язані з правовими наслідками арешту суден і процедурних питань арешту, визначаються відповідно до норм права.

Відправною точкою для арешту судна відповідно до Кримінально-процесуального кодексу Данії є те, що це робиться без заборони на вихід судна (Розділ 54 Кримінально-процесуального кодексу, § 92 Закону про торгівельне судноплавство). Судно не може покинути датську юрисдикцію самостійно без згоди заявника. Дана заборона скасовує різницю між юридичними наслідками

арешту відповідно до військово-морського права і арештом відповідно до Кримінально-процесуального кодексу Данії.

У Норвегії положення Конвенції 1952 р. увійшли до Глави 4 Морського кодексу [193]. Норвегія також ввела додаткові умови для арешту суден (вони також застосовуються для арешту будь-якого іншого майна), які не містяться в Конвенції 1952 р. Важлива вимога полягає в тому, що заявник не отримав дозвіл на арешт судна, поки не доведе причину, яка дає підставу для арешту, при цьому наявність морської вимоги не є безумовною підставою для арешту в Норвегії.

Дозволяється також застосувати арешт тільки як забезпечувальний захід і не приступати до розгляду спору по суті на території Норвегії, а розглянути справу, наприклад, в Стокгольмському арбітражі. Норвезький суд, тим не менш, може зажадати від заявника почати судову процедуру в Норвегії або за її межами в певний строк. Якщо судом не визначений певний строк, то вважається, що він дорівнює одному року. І якщо протягом одного року судова процедура не розпочата, то арешт знімається.

Заявник повинен подати заяву до Норвезького окружного суду (District Court), у підсудності якого знаходиться порт стоянки морського судна або порт передбачуваного заходу судна. У разі якщо власник судна є громадянином Норвегії або компанія-боржник зареєстрована в Норвегії, то заява про арешт подається до окружного суду за місцем реєстрації боржника. При розгляді заяви про арешт судна норвезькі окружні суди нечасто призначають судові засідання з викликом сторін. Зазвичай вже в суді апеляційної інстанції у сторін є можливість пред'явити свої аргументи. [194, с. 85].

У разі подання апеляції судові засідання може бути призначено через тривалий період часу після арешту судна, тобто до моменту розгляду справи в суді апеляційної інстанції судно вже може бути звільнено, і спір між боржником і кредитором вирішено.

Заяву про арешт може бути подано до суду до заходу судна до порту, якщо заявник надасть докази, що судно незабаром має зайти до зазначеного порту. Заявник повинен обґрунтувати вимоги до боржника, причину арешту і надати

короткий виклад своїх претензій. При цьому документи на підтвердження вимог заявника на даному етапі необов'язкові, але бажані для отримання успішного результату. Надання додаткових відомостей збільшує ймовірність отримання дозволу на арешт судна. За загальним правилом, всі папери повинні бути представлені на одній зі скандинавських мов, але зазвичай суди приймають документацію і англійською мовою.

Якщо суд приймає рішення про арешт судна, то заявнику видається ордер на арешт. Зазвичай рішення виносяться протягом 24 годин після реєстрації заяви в судовій канцелярії. Потім судовий пристав (зазвичай це місцева поліція - бейліф) пред'являє ордер капітану відповідного судна, який зобов'язаний видати приставу документацію на судно. З цього моменту судно зобов'язане перебувати в порту. Заявнику не обов'язково видавати довіреність норвезькому юристу (power of attorney), який буде представляти його інтереси і готувати заяву про арешт.

Для того щоб заарештувати судно в Норвегії, вимога, для якої заявник просить забезпечення, повинна вводити до переліку, зазначеного у ст. 92 Морського кодексу, зокрема це: а) збитки внаслідок зіткнення або іншого; б) смерть людини або заподіяння шкоди здоров'ю людини, викликане судном, або пов'язане з експлуатацією судна; в) рятування людей або збір залишків від корабельної аварії; г) договір чартеру або інший договір, пов'язаний з найманням судна; д) договір чартеру або інший договір, пов'язаний з перевезенням вантажів; е) втрата або пошкодження вантажу, включаючи багаж, що перевозиться судном; ж) загальна аварія; з) бодмерея; і) буксирування; к) лоцманські послуги; л) товари або матеріали, доставлені на судно для використання в експлуатації або обслуговуванні; м) будівництва, ремонт або постачання судна, витрати і плати за докування; н) заробітна плата і винагорода капітана і плавскладу в зв'язку з їх роботою на борту судна; о) витрати судна, зроблені під час його перебування в порту (дисбурсментські витрати), включаючи витрати постачальників, фрахтувальників, агентів по відношенню до судна або до судновласника; р) суперечки між співвласниками

судна проправо власності на судно, розподіл доходів від діяльності судна;с) іпотека або обтяження судна, за винятком морської застави.

У той же час якщо вимога не входить до зазначеного переліку, то все ще є можливість звернутися до суду, але з заявою про арешт інших об'єктів, наприклад, палива на борту. З практичної точки зору, арешт палива на судні - це такий самий ефективний захід, як і арешт самого судна. Паливо повинно належати боржнику. Необхідно пам'ятати, що згідно з договором чартеру паливо зазвичай належить орендарю, але не власнику судна [194, с. 89].

Додатковою вимогою для арешту судна є обов'язок заявника довести за «балансом ймовірностей» (Sikringsgrunn), що він має досить вагому причину для накладення арешту на судно. Дана вимога не міститься в Конвенції 1952 р., але є вимогою національного законодавства Норвегії. Вказане положення про «баланс ймовірностей» міститься в Норвезькому процесуальному законі (Norwegian Dispute Act). Зокрема, ст. 32-1 має положення про те, що «арешт активу, що має економічну цінність, може бути дозволений, якщо поведінка боржника дає підставу вважати, що в іншому випадку виконання вимоги буде неможливою, або значно більш важкою, або змусить заявника звертатися до судів за межами Королівства Норвегії». Також якщо буде доведено, що боржник намагається перевести свої активи в інші компанії, то ордер на арешт буде видано. Аналогічно, якщо боржник не відповів на позасудові претензії, однак само по собі «погане» фінансове становище боржника не є підставою для арешту судна.

З огляду на особливості норвезького законодавства, зокрема, вимоги про «баланс ймовірностей», досить важко впевнено гарантувати, що суд видасть ордер на арешт.

У Норвезькому законодавстві суворо обумовлено, що боржник повинен бути власником судна, яке піддається арешту. Вимоги проти фрахтувальника за тайм або бербоут-чартером не дають право на арешт судна.

В абз. 4 ст. 93 Морського кодексу зазначено, що арешт може бути накладено тільки на тесудно, яке є об'єктом виконання за вимогою в розумінні норвезького Закону про виконання вимог (The Enforcement Act). Згідно з цим

законом в ст. 7-1, 11-4 зазначено, що боржник повинен бути законним власником активу, на який накладається арешт. Тобто якщо компанія-боржник має два судна, то кредитор може заарештувати будь-яке з цих суден, незважаючи на те, що морська вимога виникла тільки по відношенню одного з них. Це положення не відноситься до випадку, коли компанія-боржник входить до холдингу, у якого є інші судна. В цьому випадку кредитор може заарештувати лише те судно, яке належить компанії-боржнику.

Відповідно до ст. 93 Морського кодексу арешт може бути застосований по відношенню до:

- а) судна, у зв'язку з яким виникла морська вимога;
- б) інших суден, що належать на момент виникнення морської вимоги особі, з судном якої пов'язана морська вимога;
- в) якщо відповідальна особа не є власником судна, у зв'язку з яким виникла морська вимога, то інші судна, які належать такій особі, є відповідальними за морською вимогою.

Якщо судом видано ордер на арешт судна, то боржник може звільнити його шляхом внесення відповідних гарантій. Якщо сторони досягнули домовленості по суті спору, то власник судна може попросити клуб взаємного страхування гарантувати заявнику оплату претензії. Клуб взаємного страхування направляє гарантійний лист заявнику. Однак згідно Виконавчого закону, гарантійний лист не є підставою для звільнення судна. Тому тільки банківський депозит або гарантія Норвезького банку є безумовною підставою для звільнення судна [195, с. 117].

Стаття 32-11 Процесуального закону передбачає відповідальність заявника за економічні втрати відповідача, якщо вимоги не існувало, коли був виданий ордер на арешт. Це означає, що якщо судом пізніше буде встановлено, що заявник не мав морської вимоги, то він буде відповідати за всі збитки, які виникли в зв'язку з арештом, незалежно від того, чи спеціально заявник ввів суд в оману або випадково.

Арешт судна не дає право заявнику ініціювати продаж судна, який є можливим тільки за рішенням суду по суті спору, яке може бути винесено також і за кордоном, оскільки Норвегія, будучи членом Європейської економічної зони, ратифікувала Луганську конвенцію [196] (ідентичну Брюссельській конвенції для членів Європейського Союзу), що стосується визнання і приведення у виконання рішень іноземних судів.

**Російська Федерація** приєдналася до Конвенції 1952 р. з наступними застереженнями:

1) РФ залишає за собою право не застосовувати правила Конвенції 1952 року до військових кораблів, військово-допоміжних суден та інших суден, що перебувають у власності держави або експлуатуються нею та використовуються виключно в некомерційних цілях;

2) РФ залишає за собою право не застосовувати:

- правила зазначеної Конвенції до арешту судна за будь-якою вимогою, вказаною в підпунктах «о» (спори про право власності на судно) та «р» (спори між власниками про право власності на судно, володіння або користуванням або розподіл прибутку) п.1 ст.1 Конвенції, а застосовувати щодо таких вимог законодавство РФ;

- п.1 ст.3 Конвенції (відповідно до якого особа, яка має морську вимогу, може заарештувати або конкретне судно, щодо якого виникла морська вимога, або будь-яке інше судно, що належить особі, яка на момент виникнення морської вимоги була власником конкретного судна, навіть в тому випадку, коли арештоване судно готове відплисти) до арешту судна в межах юрисдикції РФ по вимогам, зазначеним в підпункті «q» п.1 ст.1 Конвенції (пов'язаним з іпотекою судна).

Необхідно відзначити, що прийнятий в РФ Кодекс торговельного мореплавства повністю відповідає положенням Конвенції 1999 року. Зокрема, згідно з п.1 ст. 388 КТМ РФ, арешт судна під час перебування його в межах юрисдикції РФ здійснюється на підставі постанови суду, арбітражного суду або уповноваженої законом накладати арешт третейського суду з морських справ для забезпечення морської вимоги.

Судно, стосовно якого виникла морська вимога, може бути арештоване за умови, що морська вимога до судновласника забезпечена морською заставою на судно або ґрунтується на іпотеці судна, або стосується права власності на судно або володіння ним, а також, якщо особа, якій судно належить на праві власності в момент виникнення морської вимоги, є відповідальною за такою вимогою і його власником в момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна, або фрахтувальником судна за бербоут-чартером в момент виникнення морської вимоги є відповідальною за такою вимогою і в момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна, є його фрахтувальником за бербоут-чартером або власником (п.1 ст.390 КТМ РФ).

Відповідно до п. 4 ст. 388 КТМ РФ судно може бути арештовано для отримання забезпечення незалежно від того, що відповідно до юрисдикційного застереження або арбітражного застереження, передбаченими відповідним договором або іншим чином, морська вимога, за якою на судно накладено арешт, підлягає розгляду в суді або арбітражі іншої держави.

Положення щодо арешту морських суден, встановлені КТМ РФ, не обмежують права капітана морського порту на відмову у видачі дозволу на вихід судна з морського порту відповідно до ст. 80 Кодексу, право портової влади на затримання судна і вантажу за вимогами, передбаченими ст.81 Кодексу, а також права державних органів на арешт судна і вантажу, передбачене законодавством РФ.

Накладення арешту на морське судно на території РФ проводиться в такому порядку:

1. Розшук і встановлення місця знаходження судна або його найближчого заходу в порт на території РФ, в тому числі з використанням спеціальних пошукових програм і комунікації з портовими властями;

2. Підготовка і подача до арбітражного суду за місцем знаходження заявника, або за місцем знаходження судна (майна), або за місцем порушення прав заявника, заяви про прийняття попередніх забезпечувальних заходів. У разі якщо судновласник має фінансові активи, порівняні за вартістю з сумою заявленої

вимоги, надання забезпечення може не бути обов'язковою умовою для накладення арешту на морське судно. У якості доказів, що підтверджують, що не прийняття попередніх забезпечувальних заходів може утруднити чи зробити неможливим виконання судового акту заявником можуть бути представлені документи, що свідчать про наявності інших арештів на спірне судно, судових актів про стягнення заборгованості, які підтверджують несумлінність боржника і його неплатоспроможність (банкрутство) [197, с. 23-24]. Для арешту морського судна заявник повинен надати докази того, що відповідач ухиляється від виконання зобов'язання і зобов'язання не виконано в момент подання заяви, отже, повинен довести, що морська вимога непогашена [197, с. 67].

3. Розгляд зазначеної заяви здійснюється суддею одноособово не пізніше наступного дня після дня надходження заяви до суду без повідомлення сторін (п. 1.1 ч. 1 ст. 93 Арбітражного процесуального кодексу РФ). При розгляді заяви про арешт судна суд з'ясовує такі обставини: чи є вимога морською, чи особа, яка заявляє вимогу, є належною особою, чи належить судно, щодо якого заявляється вимога про арешт, особі, яка несе відповідальність за морською вимогою. Питання доцільності арешту судна, належного виконання сторонами умов договору не входять до компетенції суду при розгляді заяви про арешт судна за морською вимогою [198, с. 343].

4. За результатами розгляду заяви про забезпечення позову арбітражний суд виносить ухвалу (ч. 5 ст. 93 АПК РФ);

5. Ухвала арбітражного суду виконується негайно, на підставі такої ухвали видається виконавчий лист (ч. 1 ст. 96 АПК РФ). Виконавчий лист видається заявнику відразу після прийняття судового акту або звернення його до негайного виконання (ч. 3 ст. 319 АПК РФ);

6. Примусове виконання судових актів, актів інших органів і посадових осіб покладається на Федеральну службу судових приставів та її територіальні органи (ч. 1 ст. 5 Федерального Закону РФ «Про виконавче провадження»). Виконавчий лист пред'являється до районного відділу федеральної служби судових приставів за місцем знаходження судна в порту.

7. Законні вимоги судового пристава-виконавця, викладені в постанові про арешт, яке видається протягом 1 дня з дати пред'явлення пристапу виконавчого листа, є обов'язковими для всіх державних органів, органів місцевого самоврядування, громадян і організацій (ч. 1 ст. 6 ФЗ «Про виконавче провадження»), включаючи адміністрацію морського порту знаходження заарештованого судна.

8. На підставі вказаної постанови адміністрація морського порту здійснює затримання заарештованого судна на портовій території до закінчення строку дії забезпечувальних заходів. Відповідно до положень ч. 1 ст. 3 Конвенції 1952 р., «особа, яка має морську вимогу, може заарештувати ... конкретне судно, щодо якого виникла морська вимога ... навіть в тому випадку, коли арештоване судно готове відплисти». Таким чином, арешт судна можливий в будь-який момент до того часу, поки судно знаходиться в межах території морського порту, на якій можливим є його затримання.

Суд може як умову арешту судна або продовження раніше накладеного арешту судна зобов'язати особу, яка вимагає арешту судна, надати забезпечення, розмір та умови якого визначаються судом. Розмір забезпечення не повинен перевищувати вартості судна.

Судно може бути звільнено з-під арешту тільки на підставі ухвали суду, арбітражного суду або третейського суду при наданні достатнього забезпечення в прийнятній формі. Морське судно не може бути звільнено з-під арешту окрім як з підстав, зазначених в Конвенції 1952 р. та КТМ РФ відповідно до положень ст. 5 Конвенції 1952 р. Арешт морського судна може бути скасований й за клопотанням самого заявника в випадку, якщо сторони досягли примирення.

Відповідно до Конвенції 1952 р. та ст. 393 КТМ РФ, особа, на вимогу якої судно заарештовано, несе відповідальність за збитки, які можуть бути заподіяні в результаті незаконного або необґрунтованого арешту судна або вимоги і отримання надмірного за своїм розміром забезпечення. Чинне російське законодавство прямо передбачає можливість пред'явлення регресної вимоги до особи, на вимогу якого було накладено арешт на судно.

Таким чином, особливостями здійснення арешту морського судна у країнах континентальної системи права є наступні:

а) арешт судна може бути здійснено виключно у разі, якщо особа, яка є відповідальною за морською вимогою, має зв'язок із судном (є його судновласником), за винятком випадків, коли вимога входить до складу привілейованих – т. з. позов *in personam*;

б) можливість арешту судна за вимогами, які не є морськими, в силу положень національного законодавства.

### **3.2 Провадження у справах про арешт морських суден за англосаксонським правом**

**Сполучене Королівство** є учасником Конвенції 1952 р., однак текст останньої не було прийнято парламентом Сполученого Королівства у вигляді закону, як це було зроблено щодо інших міжнародних морських конвенцій, як наприклад, Конвенції про порятунок 1989р.

Закон про відправлення правосуддя 1956 р. і згодом Закон про Верховний Суд 1981 р. були прийняті з метою (серед іншого) надати чинності Конвенції 1952 р. в англійському праві, хоча остання ніде в них не згадується. Проте, англійські суди готові розглядати положення Конвенції 1952 р. для того, щоб витлумачити формулювання відповідних положень англійського права.

Результатом такого включення до внутрішнього законодавства стало те, що між англійським законодавством і текстом Конвенції 1952 р., були певні відмінності. Шотландське право має систему адміралтейських «арештів», яка має деякі концептуальні та термінологічні відмінності від арешту в англійському праві і має особливості, які відповідають континентальному цивільному праву. Шотландські правові арешти в адміралтействі, як і раніше, регулюються положеннями Закону про відправлення правосуддя 1956 р., але в даний час ця галузь права переглядається.

Окрім Конвенції 1952 р., існують й додаткові, в основному процедурні, правила, такі як Постанова 75 Регламенту Верховного суду (RSC) або нові Цивільні процесуальні правила (CPR), які замінили Постанову 75 з 26 квітня 1999 року. Існує нове Керівництво з адміралтейської практики (далі – Керівництво) [199], 49F пункт 6 якого тепер встановлює відповідну процедуру у випадках арешту на морі. Ці правила, проте, спеціально не призначені для реалізації положень Конвенції 1952 р. як такої, але реформують всі англійські цивільно-процесуальні норми. Проте вони мають безпосереднє відношення до дій щодо арешту. Слід зазначити, що до Правил та Практичних вказівок щодо їх виконання вже були внесені зміни навіть після їх введення.

За процесуальним законодавством Великої Британії, не існує окремого визначення «позивача», але заявник не зобов'язаний надавати *prima facie* докази своєї претензії як такої, оскільки процедура не є офіційним слуханням, на якому такі докази розглядаються. Як зазначено професором Джексоном, цей арешт є скоріше адміністративним, аніж судовим актом [200, р. 114-115]. Відповідно до пункту 6.1 49F Керівництва існує «право» на арешт, за умови, що заявник слідує процедурі, в якій його повірений клянеться, що певна інформація вважається достовірною, тобто він повинен заприсягтися у своїх твердженнях. Відповідно до пункту 6.2 (3) 49F Керівництва суд може на свій розсуд дати дозвіл на видачу ордера на арешт, навіть якщо не вказані всі наведені нижче відомості.

Відповідно до пункту 6.1 49F Керівництва, заявник в претензії *in rem* має право заарештувати майно, проти якого порушено справу, шляхом подачі нової форми ADM4, яка містить заяву про арешт і зобов'язання. У цій формі заявник-соліситор бере на себе зобов'язання сплатити гонорар Адміралтейського маршала і все його витрати, пов'язані з арештом, включаючи догляд та утримання судна під арештом. Згідно з пунктом 6.3 49F Керівництва, при заповненні заяви про арешт позивач повинен подати заяву. В останній заяві, тепер в новій формі ADM5, необхідно, відповідно до пункту 6.2 (4) (а), вказати характер претензії, той факт, що вона не була задоволена, назву і порт

реєстрації судна і кількість запитуваної безпеки. Декларація повинна бути приведена до присяги як «аффідевіт», що в дійсності є тим, що раніше вимагалось.

Серед інформації, яку необхідно вказати у декларації, вказується назва судна, розмір вимоги, зазначено, чи направлена вимога проти судна, щодо якого виникла претензія, або *sistership*. У декларації повинно бути зазначено, що адвокат вважає, що конкретна особа буде нести особисту відповідальність, і в ній викласти підстави для такого переконання. У декларації також має бути вказано, що особа, яка несе відповідальність, має відповідний зв'язок з судном, наприклад, як судновласник або фрахтувальник, і має бути викладено підставу для такого переконання. Аналогічним чином повинні бути викладені підстави щодо бенефіціарного володіння судном.

У разі необхідності арешту *sistership*, в декларації має бути вказано ім'я особи, яка буде нести відповідальність за вимогою, якщо вимогу подано проти особи, а не проти судна, відомості про судновласника або фрахтувача, докази того, що особа, відповідальна за вимогою є власником або фрахтувальником судна на момент запиту арешту.

У зв'язку з тим, що Конвенцію 1952 року не було включено до англійського законодавства, арешт можливий за наявності будь-яких вимог щодо судна. Всі вимоги, за якими можливий морський арешт, відповідно до англійського законодавства, знаходяться в списку, закріпленому у п. 20 (2) Закону про Верховний Суд 1981 р. (відповідаєст. 1 Конвенції 1952 р.). В англійському законодавстві визнається морська застава на підставі бодмереї, але цей тип вимоги не вказано ані в Конвенції 1952 р., ані в Законі про Верховний Суд 1981 р. Стаття 21 (3) Закону про Верховний Суд 1981 р. передбачає що адміралтейський позовін *rem* може бути пред'явлено в будь-якому випадку, коли існує бодмерея, що, таким чином, наділяє юрисдикцією арешт на судно або повітряне судно, до якого вона відноситься. Таким чином, цей розділ теоретично надає юрисдикцію для арешту за позовом, забезпеченому бодмереєю, що не зазначеноу ст. 1 Конвенції 1952 р., але в дійсності такої вимоги в англійському

праві немає. Згідно з п. 21, позов *in rem* можливий за списком вимог, що містяться в п. 20, який в значній мірі збігається зі списком морських вимог, що містяться в ст. 1 Конвенції 1952 р. Формулювання, однак, не ідентичні. До Закону про Верховний суд 1981 р. вже були внесені поправки, що дозволяють заарештувати судно за будь-якою вимогою відповідно до Конвенції 1989 р. про рятування, яке ширше, ніж просте посилення на «порятунок» у ст. 1 Конвенції.

У будь-якому випадку, коли є претензії проти судна, можливим є арешт цього судна. Закон про Верховний Суд 1981 р. У п. 21 встановлює перелік випадків, коли адміралтейська юрисдикція Верховного Суду може бути здійснена через позов *in rem*. Позов *in rem* може бути попередньо поданий до суду за більшістю вимог, викладеними в Законі про Верховний Суд 1981 р., у п. 20, який в цілому є подібним, встановленому у ст. 1 Конвенції 1952 р.

Арешт судна є доступним тільки в контексті позову *in rem*. Позов *in rem* поряд з позовом *in personam*, є двома способами здійснення юрисдикції адміралтейства. Закон про Верховний Суд 1981 р. У п.п. 20 (1) (а), 20 (2) наводить перелік претензій, на які поширюється адміралтейська юрисдикція Верховного Суду. Згідно з п. 20 (7) Закону про Верховний суд 1981 р. ці положення застосовуються щодо всіх суден, незалежно від того, чи є вони британськими чи ні, де б не знаходилося місце реєстрації або місце проживання їх власників, і всіх претензій, де б вони не виникали. З цього випливає, що, як правило, існує юрисдикція по суті, а не тільки по відношенню до тих вимог, які перераховані в п. 7 (1) (а) – (е). Тому в англійській системі існує тісний зв'язок між юрисдикцією і арештом. Арешт за позовом в суді є підставою для юрисдикції по суті справи.

Відповідно до Закону про цивільну юрисдикцію та судові рішення 1982 р., п.п. 26 (1) та (2), суд припиняє адміралтейське провадження на тій підставі, що спір, про який йде мова, повинен бути переданий на розгляд судів закордонної країни, але суд може, якщо в цьому провадженні майно було заарештовано або взято під заставу або було надано інше забезпечення для запобігання або отримання звільнення від арешту, надати наказ про те, щоб майно щодо спору в судовому процесі, на користь якого припиняється або припинено це провадження, ..., або

наказувало про припинення або звільнення цих осіб провадження може бути обумовлене забезпеченням рівноцінного забезпечення для задоволення будь-якого такого рішення. Суд може включити до наказу такі умови, які вважатиме за потрібне. Також суд може встановити строк, у який слід розпочати судовий розгляд справи по суті в судовому органі, який є компетентним розглянути спір по суті.

Стосовно зустрічного забезпечення, то у п. 16 Постанови 75 Регламенту Верховного суду викладені детальні правила щодо поруки, але, така порука була скасована Цивільними процесуальними правилами. Порука була обіцянкою виплати, яка, як правило, підкріплювалася забезпеченням поручителя. Зрештою, сума та форма забезпечення можуть бути призначені судом (п. 6.7 (2) 49F Керівництва). За думкою проф. Н. Газкея, є певні сумніви щодо обсягу повноважень суду відповідно до Цивільних процесуальних правил щодо типу забезпечення, оскільки пункт 6.7 (3) прямо посилається лише на право зменшити розмір забезпечення, але, мабуть, це стосується задоволеності суду достатністю та прийнятністю поруки [201]. Згідно з пунктом 12, домовленості між адвокатами набувають обов'язковості за наказом суду. Усі типи забезпечення (депозит готівкою, банківська гарантія, лист від P & I Club) використовуються для того, щоб звільнити судно з-під арешту, але, як правило, позивач у першій інстанції погоджує форму зустрічного забезпечення.

При відсутності доказів недобросовісності або грубої непристойності позивач не несе відповідальності за шкоду, заподіяну внаслідок арешту судна. Недобросовісність має місце тоді, коли у особи, яка ініціює арешт судна, відсутні чесні наміри здійснити арешт судна. Груба недбалість охоплює ті ситуації, коли об'єктивно існує настільки мало підстав для арешту, що можна зробити висновок, що заявник не вірив у його право на арешт судна або діяв без будь-якого серйозного врахування, чи існували адекватні підстави для арешту судна. Загалом, тоді судновласнику дуже важко отримати засіб захисту, якщо він не може виявити вузьку категорію «неправомірного» арешту, описану вище. Немає сумнівів про відшкодування збитків за «необґрунтований» арешт, просто в тому сенсі, що позов

пройшов не по суті. Слід зазначити, що нещодавно Комісія законів Шотландії рекомендувала законам Шотландії відрізнятись від англійського законодавства шляхом наближення до континентальної системи, що надає засоби захисту від необґрунтованих арештів на основі суворої відповідальності.

Відповідно до пункту 6.3 (3) 49F Керівництва, якщо є «застереження проти арешту» і арешт відбувся, Адміралтейський суд може, якщо вважає за необхідне, зобов'язати наказом стороні, яка ініціює арешт, виплатити компенсацію власникові чи іншій особі, зацікавленій у заарештованому судні. «Застереження проти арешту» передбачає систему, згідно з якою потенційний відповідач може подати повідомлення до Адміралтейства та Комерційного реєстру, зобов'язавшись заздалегідь надати підтвердження про вручення позову та відповідне забезпечення.

Зауважимо, що англійський закон також визнає «застереження проти звільнення» (яке набагато частіше застосовується, ніж «застереження проти арешту»), яке дає право потенційному заявнику зареєструвати свій інтерес до судна, заарештованого або якому загрожує арешт, без внесення вартості та подання заяви про арешт.

Зазначимо, що відповідно до п. 26 (2) Закону про цивільну юрисдикцію та судові рішення 1982 р., де суд припиняє адміралтейські провадження, наприклад, виходячи з того, що спір повинен бути переданий до іншого місця через положення про арбітраж або юрисдикцію, він може приєднати такі умови до наказу, як вважає за потрібне. Теоретично це може призвести до того, що особа, яка здійснила арешт, може надати компенсацію збитків.

Таким чином, виділяємо наступні особливості, властиві механізму арешту судна у Великобританії:

- 1) Пред'явлення вимоги безпосередньо до судна (inrem);
- 2) Арешт судна здійснюється без надання заявником підтвердження права на позов;
- 3) Можливість задоволення вимог за рахунок судна незалежно від його власника за певною групою вимог;

- 4) Поширення англійської юрисдикції на розгляд справи по суті у випадку арешту судна [202].

В Австралії не застосовуються жодна міжнародна конвенція, яка регулює арешт морських суден. Тут арешт судна регулюється Законом про адміралтейство 1988 р. [203], який водночас має багато подібностей із Конвенцією 1952 р.

Слід вказати, що початковий арешт судна в Австралії – це швидко, просто і недорого. Все, що потрібно для цього – це написання заяви на видачу ордеру на арешт, сам ордер на арешт та проформа підписки. Існує плата за подання заявки, і суд вимагає внесення депозиту за рахунок його витрат і витрат на арешт (страхування, поїздки працівників суду, переміщення судна тощо). Після подання паперів на судні присутні працівники суду або його делегат для здійснення арешту. З цією метою офіцери можуть подорожувати до віддалених портів.

Слід зазначити, що альтернативою є ордер на «заморожування» (freezing order), який може поширюватися на судно. Такий ордер є доступним в австралійських судах, але водночас ордер на «заморожування» є значно менш привабливим, аніж арешт відповідно до Закону про адміралтейство. Для вчинення такого ордеру необхідно продемонструвати важкий випадок *prima facie*, встановити баланс зручності на користь судового доручення та зобов'язатись відшкодувати збитки. Жоден із цих заходів не потрібен задля арешту судна.

Арешт судна можливий на підставі морських застав, власних морських вимог та загальних морських вимог. Арешт на підставі морських застав вчинюється у порядку судового провадження за заставним правом та можливий за наступними вимогами:

- (а) рятування;
- (b) збитки, завдані судном;
- (c) заробітна плата капітана або члена екіпажу; або
- (г) виплати капіталу.

До недавнього часу Австралія дотримувалась рішення більшості в Халсіон-Айл, зважаючи на те, що застава – це інститут процесуального права, існування якого має визначатися відповідно до закону *lex fori*. Цей давно критикований

погляд був відхилений у рішенні першої інстанції у справі "Сем Хоук" (вересень 2015 р.). По цій справі суд постановив, що «погляд меншості у острові Халсіон повинен або має переважати в Австралії, оскільки він відповідає суттєвому характеру морського заставного права, визначеному Верховним судом Австралії в Джона Пфайфера» [204].

Власна морська вимога в широкому розумінні стосується права власності на судно і включає:

- (а) вимогу, що стосується:
  - (і) володіння судном;
  - (іі) права власності на судно або права власності на частку в ньому;
  - (ііі) застави судна або заставу частки в судні; або
  - (іv) застави суднового вантажу;
- (b) вимогу між співвласниками судна щодо володіння, власності, експлуатації або доходів судна;
- (с) вимогу про задоволення або виконання рішення, винесеного судом (включаючи суди іноземних країн), проти судна чи іншої власності у процедурі *in rem* при провадженні в Адміралтействі; або
- (d) вимогу про відсотки стосовно вимог, зазначених в пунктах (а), (b) або (с).

Судно може бути заарештоване за загальною морською вимогою, коли «відповідна особа» (див. нижче):

- (а) була, коли виникла підстава позову, власником або фрахтувальником, або була у володінні чи під контролем корабля; і
- (b) є, коли розпочато провадження, власником судна

До загальних морських вимог відносяться:

- (а) вимога про відшкодування шкоди, заподіяної судном (зіткненням чи іншим способом); або
- (b) вимога про відповідальність власника судна, що виникає відповідно до частини II або IV Закону про охорону моря (цивільна відповідальність) 1981 р. або відповідно до закону держави чи території, якщо це передбачено положенням підпункту 7 (1) Закону про адміралтейство; або

(b.a) вимога про:

(i) застосування положень у розумінні охорони моря цивільної відповідальності за Законом про пошкодження забрудненням нафтою у бункері (2008); або

(ii) передбачена законом держави чи території такого типу, про який йдеться у підпункті 10 (1) Закону про адміралтейство; або

(c) вимога про втрату життя або про травми, отримані внаслідок дефекту на судні або обладнанні судна; або

(d) вимога (включаючи позов про втрату життя чи особисті травми), що виникає внаслідок дії чи бездіяльності:

(i) власника або фрахтувальника судна;

(ii) особи, яка володіє або контролює судно; або

(iii) особи, за протиправні дії чи бездіяльність якої несе відповідальність власник, фрахтувальник або особа, яка володіє або контролює судно; є діянням або бездіяльністю в судноплаванні або керуванні судном, включаючи дію або бездіяльність у зв'язку з:

(iv) завантаженням вантажів на судно чи його вивантаження;

(v) посадкою осіб на судно або висадкою їх з судна; і

(vi) перевезення вантажів або осіб на судні; або

(e) вимога про втрату або пошкодження товарів, що перевозяться судном; або

(f) вимога, що випливає з угоди, яка стосується перевезення вантажів або осіб судном або використання або найму судна, будь-якою чартерною стороною чи іншим способом; або

(g) вимога, що стосується порятунку (включаючи рятування та спасіння вантажу чи аварії, виявлених на суші);

або

(h) вимога стосовно загальної аварії; або

(j) вимога щодо буксирування судна; або

(k) вимога щодо лоцманської проводки судна; або

(m) вимога стосовно товарів, матеріалів чи послуг (включаючи послуги стивідорного господарства та маяків), що поставляються або мають бути поставлені судну для його експлуатації чи обслуговування; або

(n) вимога щодо будівництва судна (включаючи таку вимогу, що стосується судна до його запуску); або

(o) вимога щодо переобладнання, ремонту чи оснащення судна; або

(p) вимога щодо відповідальності за порт, гавань, канал або митні збори та платежі інші збори або платуподібного роду стосовно судна; або

(q) вимога щодо стягнення, пов'язаного з судном, включаючи збір за судноплавство, передбачений Законом про охорону моря (Плата за судноплавство) 1981 р., який є стягненням, стосовно якого надається право на затримання судна законом, який діє в Австралії або в частині Австралії; або

(r) вимога капітана, вантажовідправника, фрахтувальника чи агента щодо виплат на рахунок судна; або

(s) вимога про страховий внесок або про взаємне страхування стосовно судна; або

(t) вимога капітана або члена екіпажу судна щодо

(i) заробітної платні; або

(ii) суми, яку особа як роботодавець зобов'язана сплатити особі як працівнику, незалежно від того, чи виникло це зобов'язання внаслідок трудового договору або внаслідок експлуатації судна, включаючи дію закону іноземної країни; або

(u) вимоги про примусове виконання або вимоги, що впливає з арбітражного рішення (включаючи закордонну ухвалу у значенні Міжнародного арбітражного акту 1974 р.), висунутого стосовно морської вимоги або вимоги, передбаченої в одному з попередніх пунктів; або

(v) позов про відсотки щодо вимоги, передбаченої в одному з попередніх пунктів.

Як вбачається з наведеного, категорії загальних морських вимог є дуже широкими, але в цілому відповідають Конвенції 1952 р.

В Австралії існує й право на арешт *sistership*. Розгляд справи щодо загальної морської вимоги щодо судна (Судно №1) може бути розпочато як позов проти якогось іншого судна (Судно №2), якщо:

(а) «відповідальна особа» стосовно претензії була на момент настання підстав для позову власником або фрахтувальником Судна № 1, або таке судно перебувало у володінні такої особи або під її конторлем; і

(б) ця особа, коли процес розпочинається, є власником Судна №2. «Відповідальна особа» стосовно морського позову означає особу, яка має відповідати за цим позовом у процесі, розпочатому як процес *in personam*.

Судно може бути заарештоване за загальною морською вимогою, коли «відповідальна особа»:

(а) на час виникнення події була власником або фрахтувальником судна, або судно перебувало у її володінні або під її контролем; і

(б) на момент початку процедури є фрахтувальником судна. Арешт неможливий для судна під час тайм-чартеру на підставах для відповідальності тайм-фрахтувальника.

За умови надання необхідної інформації документи про арешт можна підготувати та подати в той же день. Сам арешт потім вчиняється на розсуд суду, час розгляду заяви може залежати від наявності персоналу суду тамісця розташування судна (наприклад, якщо маршал потребує подорожі до віддаленого порту). Однак арешти, як правило, вчиняються протягом 48 годин з часу подання відповідної заяви.

Зауважимо, що жодних оригінальних документів не потрібно, оскільки у Федеральному суді всі документи подаються в електронному вигляді. Нотаріальне посвідчення також не вимагається.

Австралійські суди мають юрисдикцію по суті позовної заяви після арешту судна. Однак в деяких випадках суд визнає та застосовує діюче застереження, якщо спір буде заснований на контракті [205].

В Австралії існує два способи звільнення судна з-під арешту. Перший – це звернення до Секретаря, який є найчастішим методом звільнення. Другий – шляхом

звернення до Суду. За заявою до Секретаря (відповідно до встановленої форми) судно може бути звільнено з-під арешту, якщо Секретар переконається, що:

а) сума, яка дорівнює заявленій сумі вимоги або вартості судна чи майна, сплачена до суду, залежно від того, що менше; або

б) в процесі провадження була внесена застава на ту саму суму, яку зазначено в п. а); або

в) сторона, яка подала заяву про арешт судна, погодилась на звільнення судна.

Альтернативно, за заявою до Суду (відповідно до встановленої форми), Суд має дискреційне право виносити наказ про звільнення судна з-під арешту на таких самих справедливих умовах, які вказано вище. Якщо Секретар або Суд видадуть наказ звільнити судно, маршалу буде подано повідомлення, після отримання якого він приступить до звільнення судна. Маршал може відмовитись звільнити судно, якщо не було зроблено задовільних заходів щодо оплати витрат і витрат маршала щодо зберігання судна під час арешту, включаючи витрати, пов'язані з його звільненням.

Для того, щоб судно було звільнене, власник повинен надати позивачу альтернативне забезпечення вимоги у вигляді банківської гарантії, гарнтійного листа клубу R&I або страховика, застави згідно з частиною VII Закону про Адміралтейство або грошових коштів, внесених на зберігання до депозиту Суду.

Позивач має право отримати забезпечення за своєю вимогою у розмірі, що дорівнює:

(а) його «досить аргументованим очікуваннямв разі задоволення позову», включаючи інтерес на вказану суму до ймовірної дати судового рішення та його витрати у процесі; або

(б) вартості заарештованого судна, залежно від того, що є меншим.

Заарештоване судно, як правило, може бути звільнено протягом одного дня з надання та прийняття забезпечення або прийняття наказу суду [205].

Якщо вимога позивача не підпадає під вимоги Закону про Адміралтейство (Розділи 15-19 Закону), позов може бути оскаржений у Суді через відсутність юрисдикції. Крім того, може бути подано позов про відшкодування збитків за

невиправданий арешт особою, яка має заінтересованість в судні (або яка зазнала втрат або пошкоджень як прямий результат), якщо:

а) сторона безпідставно та без поважних причин:

i. вимагає надмірного забезпечення своїх вимог; або

ii. на її вимогу було здійснено арешт судна; або

б) сторона або інша особа безпідставно і без поважних причин не дає згоди на звільнення судна.

Австралійські суди застосовуватимуть законодавчі та договірні строки позовної давності, що застосовуються до відповідної вимоги [206].

За австралійськими законами, судно може бути продане з метою задоволення вимог кредитора. Період часу залежить від того, скільки часу заявнику потрібно для подання заявки, чи буде заявка оскаржена, і наявності розумного ринку для судна.

Як вбачається з наведених прикладів процедури арешту судна у Великій Британії та Австралії, **позов in rem** містить у собі морську вимогу (або вимогу за характером морського заставного права чи іншого права вимоги), яка розглядається за правилами судового провадження; таке судове провадження може бути порушено безпосередньо проти судна чи іншого майна, яке або є предметом цієї вимоги (застава або стягнення) або належить особі, яка має нести відповідальність за таким позовом. Адвокати адміралтейства зазвичай називають судно чи іншу власність, яка є предметом розгляду у справі, річчю (res). Позов in rem підпадає виключно під юрисдикцію адміралтейства.

Незважаючи на те, що фактичні дії не обмежуються суднами і можуть поширюватися на «інше майно», лише певні види власності - як правило, вантажі та фрахт – можуть належним чином бути предметом розгляду у справі про відшкодування. Можливість розпочати судовий розгляд справи проти бункеру(палива на борту судна) незалежно від будь-якого судового процесу проти самого судна в Австралії значно обмежена (якщо не виключається повністю) останнім рішенням повного складу Федерального Суду по справі Асоціації Скандинавських бункерів проти бункеру на борту рибальського судна «Таруман».

До особливостей арешту судна у досліджуваних країнах слід віднести наступні:

- 1) пред'явлення вимоги безпосередньо до судна;
- 2) арешт судна без надання заявником підтвердження права на позов;
- 3) можливість задоволення вимог за рахунок судна незалежно від його власника по певній групі вимог;
- 4) поширення місцевої юрисдикції на розгляд спору по суті в разі арешту судна.

З урахуванням особливостей української правової системи основною **проблемою запозичення** досвіду Великої Британії та Австралії щодо арешту суден є можливість додання процесуальної правосуб'єктності такого об'єкта як судно. Традиційно в якості суб'єктів процесуальних правовідносин в Україні виступають лише особи. Дане правило є основним в побудові всієї системи процесуальних відносин в Україні. Внесення винятків до даного правила може привести до виникнення колізій, пов'язаних, зокрема, з необхідністю надання повноважень будь-якій особі для представництва інтересів такого специфічного суб'єкта як судно внаслідок наявності певного кола зацікавлених в результаті справи осіб на боці судна: власника, фрахтувальника за бербоут-чартером, фрахтувальників за тайм-чартером, оператора тощо. Вважаємо також за недоцільне внесення до чинного процесуального законодавства норм, відповідно до яких для арешту судна, в зв'язку з яким виникли вимоги, досить буде лише подання відповідної заяви з декларацією наявності морської вимоги і його розміру (декларативний підхід). Введення такої норми хоча й дасть можливість спростити процедуру забезпечення морських вимог без внесення кардинальних змін до чинного процесуального законодавства, проте відкриває шлях до зловживань правом на арешт.

Стосовно визначення вимог, які можуть бути задоволені за рахунок судна незалежно від того, хто на момент арешту є власником судна, то в якості таких вимог можливо застосувати існуючий перелік морських привілейованих вимог, що міститься в ст. 358 КТМ України, змінивши при цьому формулювання п. 3

даного переліку, замінивши її на більш загальну - «дисбурсментські витрати», що дасть можливість не тільки захистити інтереси держави в частині стягнення портових зборів, але й інших осіб, зайнятих в процесі обслуговування судна (агентів, шипчандлерів, бункерувальників тощо).

Позови, що випливають з морських вимог, повинні пред'являтися до судновласника, який є відповідальним за такими вимогами. З урахуванням того, що на практиці часто буває проблемним визначення дійсного судновласника, на наш погляд, уявляється за доцільне наслідувати приклад англійського та австралійського законодавця і пред'являти позови безпосередньо до власника або димайз-фрахтувальника судна.

Також вважаємо за доцільне взяти приклад розглянутих країн і поширити юрисдикцію українських судових органів на розгляд спорів по суті, попереднє забезпечення вимог за якими було забезпечено шляхом арешту судна в українській юрисдикції. Передумови можливості внесення зазначених положень в національне законодавство закладені в ст. 124 Конституції України, яка встановлює, що компетенція судів поширюється на будь-який юридичний спір.

З урахуванням вищевикладеного, приходимо до **висновку** щодо можливості часткового запозичення окремих положень права Великобританії та Австралії з метою врегулювання колізій в національному праві з питання арешту суден. При цьому необхідно враховувати специфіку національної системи процесуальних відносин і історично зумовлені відмінності підходів до питань позовного провадження країн континентальної правової системи та країн системи загального права.

### Висновки до Розділу 3.

1. Сучасна міжнародна практика вирішення спорів у зв'язку з арештом морських суден свідчить, що в державах, які не є учасниками Конвенції 1952 р., арешт суден здійснюється відповідно до положень національного законодавства, яке в значній мірі не відповідає положенням вказаної Конвенції, що досить часто призводить до порушення прав і законних інтересів як судновласників, так і осіб, що пред'явили морську вимогу, створює умови правової невизначеності, що має наслідком тривале перебування судна під арештом збитки судновласників, втрату економічної та логістичної привабливості таких країн в контексті здійснення торговельного мореплавства.

2. При розмежуванні юрисдикції між різними судовими органами конкретної країни враховуються різні підстави. За типами юрисдикції морських суперечок держави можна розділити на три групи. Перша група – це країни, де морські суперечки розглядаються в судах загальної юрисдикції (Нідерланди, Італія, Іспанія, Греція). Друга група – це країни, де подібні суперечки розглядаються або комерційними, або судами загальної юрисдикції (Франція, Бельгія). Третя група – країни, що мають спеціальні морські суди (Данія, Великобританія).

3. Для того, щоб заарештувати судно, в більшості країн необхідно довести наявність майнової вимоги, тобто, продемонструвати суду законність самого позову. В інших державах потрібно надати забезпечення у вигляді банківської гарантії, а іноді і внесення на депозит суду суми, що дорівнює вартості судна. У ряді країн арешт проводиться автоматично після винесення рішення судом, а в інших – фактичний арешт судна здійснюється спеціальними судовими виконавцями. Тому кредитору, який намагається заарештувати судно, необхідно знати механізм виконання судових рішень в даній країні.

4. У країнах англосаксонського права щодо арешту суден застосовується позов *in rem*, основними рисами якого є:

а) позов містить у собі морську вимогу (або вимогу за характером морського заставного права чи іншого права вимоги), яка розглядається за правилами судового провадження;

б) таке судове провадження порушено безпосередньо проти судна чи іншого майна, яке або є предметом цієї вимоги (застава або стягнення) або належить особі, яка має нести відповідальність за таким позовом;

в) позов *in rem* підпадає виключно під юрисдикцію адміралтейства.

Результати дослідження, викладені в розділі 3 відображені у таких публікаціях автора: [202].

## ВИСНОВКИ

У дисертаційному дослідженні наведено теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, що полягає у виявленні та вирішенні комплексу теоретичних і практичних проблем доктрини цивільного процесуального права, пов'язаних із визначенням особливостей арешту судна як правового засобу забезпечення морських вимог.

На основі дослідження наукової літератури, вивчення і узагальнення практики стало можливим сформулювати такі основні теоретичні та практичні висновки:

1. Компаративний аналіз норм Конвенцій 1952 та 1999 рр. дозволив виокремити наступні особливості їх практичного застосування. По-перше, під час арешту морських суден в різних країнах застосовуються різні правові механізми. По-друге, розширення кола морських вимог за Конвенцією 1999 р. відбило подвійну мету арешту морських суден, оскільки за низкою вимог це не тільки відшкодування збитків й оплата за послуги, але й створення матеріальних умов для забезпечення безпеки мореплавства. По-третє, поняття «затримання» судна, надане у Конвенції 1952 р., потребує уточнення шляхом доповнення п. 2 ст. 1 словами: «або обмеження у пересуванні»

2. Забезпечувальний арешт судна у порівнянні з іншими видами арешту як засобу забезпечення має істотні відмінності, які обумовлюються підставами, метою та процесуальними особливостями розгляду відповідних вимог.

3. В залежності від виду морських вимог, наслідком яких є виникнення права на арешт судна, доцільною вбачається наступна класифікація видів арешту морських суден за різними підставами:

I. за територіальністю дії нормативного акту, на підставі якого проводиться арешт судна, можна виокремити наступні види арешту суден: 1.1. арешти на основі міжнародно-правових актів; 1.2. арешти на основі національно-правових актів (Глава 4 КТМ України);

II. за метою забезпечення, арешти морських судів можна розділити на два види: 2.1. арешти з метою примусу боржника видати у встановленому міжнародним і національним правом порядку кредитором забезпечення, тобто забезпечення позову; 2.2. арешти морських суден з метою забезпечити приведення у виконання рішення суду про задоволення вимоги до судновласника;

III. за нормами права, які застосовуються під час арешту морських суден: 3.1. арешти морських суден на підставі цивільного права; 3.2. арешти морських суден на підставі норм національного морського права; 3.3. арешти морських суден на підставі міжнародного морського права;

IV. за видом судового органу, що здійснює арешт: 4.1. арешти, які здійснюються судами загальної юрисдикції; 4.2. арешти, які здійснюються судами господарської юрисдикції; 4.3. арешти, які здійснюються спеціальними арбітражними судами на основі морських вимог (наприклад, МАК України); 4.4. арешти, здійснювані Міжнародним трибуналом з морського права;

V. за спрямованістю морських вимог: 5.1. арешти суден за морськими вимогами, які породжують виключно приватно-правові відносини (пункти f, g, h, m, q, r, s, t, u, v статті 1 Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.); 5.2. арешти суден за морськими вимогами, які породжують як приватно-правові, так і публічно-правові відносини (пункти a, b, c, d, e, i, j, k, l, n, o, p статті 1 Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.);

VI. в залежності від того, чи виникли морські вимоги змішаного характеру за нормальних або за надзвичайних умов експлуатації судна: 6.1. арешти морських суден на підставі морських вимог змішаного характеру, які виникли за нормальних умов експлуатації суден (пункти j, k, n, o, p статті 1 Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.); 6.2. арешти морських суден на підставі морських вимог змішаного характеру, які виникли за надзвичайних умов експлуатації судна (пункти a, b, c, d, e, i, l статті 1 Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 р.).

6. Дослідження правової природи морського арбітражу, його внутрішньої структури, виконуваних функцій, дозволило зробити висновок щодо його змішаної (матеріально-процесуальної) природи.

7. Результатом проведеного аналізу нормативного матеріалу та спеціальної літератури стосовно підстав, мети та особливостей розгляду вимоги щодо арешту судна, надано власне визначення цьому комплексному інституту. Арешт морського судна – це комплексний (матеріальний та процесуальний, приватно та публічно-правовий) інститут, норми якого регулюють відносини між особою, що заявляє морську вимогу (кредитором) та особою, до якої така вимога пред'являється (боржником), а також між такими особами та судом (органом, уповноваженим законодавством відповідної держави вирішувати питання, пов'язані із арештом судна) та який за своєю функцією є спеціальним заходом впливу на боржника шляхом звернення до суду або іншого правозастосовного органу, що дозволяє кредитору на будь-якій стадії процесу, а за законодавством більшості країн і до його початку, примусити боржника на законних підставах без визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності з його боку надати забезпечення в зручній для кредитора і у встановленій законом формі і забезпечити розгляд спору по суті в конкретному суді із застосуванням національного законодавства держави, в якій було здійснено арешт судна.

8. Встановлено особливий порядок визначення юрисдикції щодо розгляду заяв про арешт судна на забезпечення морських вимог, відповідно до якого, на відміну від загальних правил, вирішальним не є зареєстроване місце проживання або місцезнаходження сторін, натомість, юрисдикція визначається місцезнаходженням судна (теперішнім або майбутнім) або місцем його реєстрації.

9. При розмежуванні юрисдикції між різними судовими органами конкретної країни враховуються різні підстави. За типами юрисдикції морських суперечок держави можна розділити на три групи. Перша група – це країни, де морські суперечки розглядаються в судах загальної юрисдикції (Нідерланди, Італія, Іспанія, Греція). Друга група – це країни, де подібні суперечки розглядаються або

комерційними, або судами загальної юрисдикції (Франція, Бельгія). Третя група – країни, що мають спеціальні морські суди (Данія, Великобританія).

10. У країнах англосаксонського права щодо арешту суден застосовується позов *in rem*, основними рисами якого є: а) позов містить у собі морську вимогу (або вимогу за характером морського заставного права чи іншого права вимоги), яка розглядається за правилами судового провадження; б) таке судове провадження порушено безпосередньо проти судна чи іншого майна, яке або є предметом цієї вимоги (застава або стягнення) або належить особі, яка має нести відповідальність за таким позовом; в) позов *in rem* підпадає виключно під юрисдикцію адміралтейства.

11. Внаслідок проведеного дослідження вироблені наступні пропозиції щодо удосконалення законодавчого регулювання інституту арешту судна в Україні:

#### 11.1. Внесення змін до КТМ України:

– у ст. 14 викласти п. 1) ч. 1 в наступній редакції: «у розділі II «Судно» (за винятком статті 40-46 цього Кодексу) і в розділі III «Екіпаж судна» – до суден, що зареєстровані в Україні», що дасть змогу застосовувати норми КТМ України щодо арешту судна до всіх суден;

– у ст. 40 викласти ч. 1 у наступній редакції: «Арешт судна означає будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, а також заборона розпорядження ним, що здійснюються для забезпечення морських вимог», що більш повно відображає суть арешту та дозволяє здійснити арешт судна, яке не тільки знаходиться в морському порту України, але й прямує до нього або знаходиться на судноремонтному заводі, рибному порту, тощо, що відповідає положенням ст. 30, 151 ЦПК України та ст. 1-3 Конвенції 1952 року;

– у ст. 91 КТМ доповнити ч. 2 пунктом д) наступного змісту: «у разі арешту судна»;

#### 11.2. Внесення змін до ЦПК України:

– у ст. 30 викласти ч. 5 у наступній редакції: «Заяви про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно або до

якого прямує, або порту реєстрації судна», що усуває термінологічну невизначеність терміну «справа про арешт судна» й більш точно відображає процесуальні особливості арешту судна саме за заявою про арешт;

– у ст. 153 доповнити частину другу положеннями наступного змісту: «розглядаючи питання про накладення арешту на судно, суд з метою встановлення судновласника такого судна невідкладно направляє до морського порту, де знаходиться судно, або до якого таке судно прямує, інших підприємств, установ, організацій відповідний запит, строк відповіді на який не може перевищувати строк розгляду заяви. Запит та відповідь на нього можуть бути передані в електронній формі за допомогою телефонограмою, за допомогою факсимільного зв'язку, тощо».

– у ст. 153 ч. 11 доповнити в кінці словами «крім випадків, передбачених цим Кодексом»;

– у ст. 154 викласти ч. 5 ст. в наступній редакції: «Розмір зустрічного забезпечення визначається судом з урахуванням обставин справи. Заходи зустрічного забезпечення позову, мають бути співмірними із заходами забезпечення позову, застосованими судом, та розміром збитків, яких може зазнати відповідач у зв'язку із забезпеченням позову. У разі вжиття судом заходів забезпечення позову, передбачених п. 9) ч. 1 ст. 150 ЦПК України, вимоги щодо співмірності заходів зустрічного забезпечення, а також положення ч. 3 цієї статті, не застосовуються»;

– у ст. 156 частину четверту викласти в наступній редакції: «У разі вжиття судом заходів забезпечення позову про стягнення грошової суми відповідач (інша особа) може за своєю ініціативою забезпечити позов шляхом внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у розмірі вимог позивача, надання гарантії банку, поруки або іншого фінансового забезпечення на таку суму»;

– у ст. 158 частину 5 доповнити реченнями наступного змісту:

«Ухвала про скасування заходів забезпечення позову у вигляді накладення арешту на морське судно внаслідок надання відповідачем до суду документа, що підтверджує здійснене ним забезпечення позову відповідно до частини четвертої

статті 156 цього Кодексу, підлягає негайному виконанню. Оскарження такої ухвали не зупиняє її виконання»;

– у ст. 430 доповнити частиною третьою наступного змісту: «За згодою відповідача суд вправі допустити негайне виконання судового рішення про скасування заходів забезпечення позову, передбачених п. 9)ч. 1 ст. 150 ЦПК України, або про заміну вказаного заходу забезпечення позову іншим».

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Покровский И.А. История римского права. СПб.: Издательско-торговый дом «Летний сад», 1999. 533 с.
2. Малишев К. I. Историчний очерк конкурсного процесу. СПб, 1871. 123 с.
3. W. Tetley, «Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures»(1999) 73 Tul. L. Rev., с. 1900.
4. R. G. Marsden. Select Pleas in the Court Admiralty. Selden Society, 1892. #6 с. 21-22.
5. W. TETLEY, Maritime Law as a Mixed Legal System, in Tul. Mar. L.J. 1 at 4-6 and 10-29, 1999.
6. Lloyd's List Law Reports, 1936, № 53, S. 255.
7. Ордонанс о морской торговле 1681 года (Ordonnance de la marine) / Коммерческий кодекс Франции: в 2 т. Пер. с франц. В. Н. Захватаев. Предисловие: В. Н. Захватаев / Дополнение: В. Н. Захватаев / Приложения 1–4: В. Н. Захватаев. К.: Алерта, 2019. Т. 1. С. 50-52.
8. René-Josué Valin, Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine du mois d'août 1681, 2 vols 1766. URL: <https://books.google.be/books?vid=GENT900000146133>.
9. Francesco Berlingieri. A commentary in the 1952 Arrest Convention. Lloyd's of London Press LTD., 1992.
10. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна: Конвенція ООН від 10.05.1952. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_g89#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text).
11. Francesco Berlingieri. The 1952 Brussels Convention on Arrest in: Essays on Maritime Liens and mortgages and on arrest of ships: prepared from lectures given to an international workshop at Dalian. People's Republic of China, October and

November. 1984. under the auspices of the Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESC AP) / Comité Maritime International (1984), note 191.

12. Kirchner A. Maritime Arrest. Legal Reflections on the International Arrest Conventions and on Domestic Law in Germany and Sweden. Thesis. 2001. URL: <http://su.diva-portal.org/smash/get/diva2:198169/FULLTEXT01>.

13. Міжнародна конвенція про арешт суден: Конвенція ООН від 12.03.1999ю URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_700#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_700#Text).

14. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Союза ССР/ под. ред. Маковского А. Л. М.: Транспорт, 1973. 400 с.

15. Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки : Конвенція ООН від 06.05.1993. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_471#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_471#Text).

16. Кодекс торговельного мореплавства України: закон України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.

17. Жорник І.В. Застосування юридичної герменевтики для подолання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм про морську заставу та іпотеку. *Lex Portus*. 2016. №2. С. 169-188.

18. Мурзенко М. В. Проблемні питання захисту прав судновласника при арешті морського судна. *Правова держава*. 2010. № 12.С. 103-107.

19. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна: закон України від 20 грудня 2011 року N 4190-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4190-17#Text>.

20. Мурзенко М. В. Арешт морських суден: реалії і перспективи. *Правова держава*. 2004. № 7. С. 55-61.

21. Кузнецов С. О. Морське право: підручн. / С.О. Кузнецов, Т. В. Аверочкіна. Одеса: Фенікс, 2011. 382 с.

22. Додин Е. В. Санкционированное вмешательство в сфере торгового мореплавания: учеб. пос. / Е. В. Додин, В. В. Серафимов. Одесса: Юридическая литература, 2001. 149 с.

23. Сандюк Г. Систематизація правових норм, які регулюють арешт морських суден. *Господарське право і процес*. 2019. №8. С. 41-45.
24. Арешт майна. Юридична енциклопедія: [у 6 т.] / ред. кол. Ю. С. Шемшученко (відп. ред.) [та ін.]. К.: Українська енциклопедія ім. М. П. Бажана, 1998. Т. 1: А–Г. 672 с.
25. Berlingieri F. Berlingieri on Arrest of ships. A commentary on the 1952 Arrest Convention. 2nd ed. London, 1996. P. 290-291.
26. Kazmi M. H. Arrest of ships in Pakistan. Arrest of ships. Vol.7. London, 1988. P. 66-68.
27. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред.к.ю.н. А.С.Кокина. М., 1998. 560 с.
28. Ivkovic G. Arrest of ships in Yugoslavia // Arrest of ships. Vol.2. London, 1986. P. 108-118.
29. Hill Ch. Arrest of ships in England and Wales. Arrest of ships-Vol.1. London, 1985. P. 5-14.
30. Международное частное право. Сборник нормативных документов. Под ред.Н. Ю. Ерпылевой. М., 1994. 597 с.
31. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів від 31.03.1978 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_391#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text).
32. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text).
33. Серафімов В.В. Адміністративний примус у сфері торговельного мореплавства: автореф.дис...канд.юрид.наук: 12.00.07 – теорія управління; адміністративне право та процес; фінансове право; Одеська національна юридична академія. Одеса, 2000. 22 с.
34. Бекашев К.А., Бекашев Д. К. О разграничении морских пространств в Беринговом море. *Рыбное хозяйство*. 2004. № 3. С. 21-23.
35. Брехова Н.А. Арест морских судов в современном международном и национальном праве. *Право и политика*. 2003. № 1. С. 100-107.

36. «JUDGMENT in the M/V 'SAIGA' case (Saint Vincent and Grenadines v. Guinea), 4 December 1997 // International Tribunal for the Law of the Sea. Hamburg, 1997. List of cases: N 1.

37. Сызранцев Д. Г. Прагматизм в праве: Метод Роско Паунда: автореф. дисс...канд.юрид. наук: специальность 12.00.01 – Теория и история права и государства; История правовых учений; Санкт-Петербургский государственный университет. СПб., 2002. 22 с.

38. Мінка Т.П. Правовий режим як критерій поділу права на галузі. *Часопис Київського університету права*. 2010. №3. С.18-22.

39. Попондопуло В. Ф. Частное и публичное право как отрасли права. Цивилистические записки: Межвузовский сборник научных трудов. Вып. 2. Москва, 2002. С. 17-40.

40. Д.1.1.1.2. // Дигесты Юстиниана / Digesta Iustiniani. Т. 1. URL: <https://rimpravo.ru/1-kniga-digest-iustiniana>.

41. Гражданское право: актуальные проблемы теории и практики / Под. общ. ред. В.А. Белова. М.: Юрайт-Издат, 2007. 993 с.

42. Семаніва Ю. В. Внутрішня організація роботи морської арбітражної комісії при торгово-промисловій палаті України // Наукові праці Національного університету «Одеська юридична академія» : зб. наук. пр. / редкол.: С. В. Ківалов (голов. ред.), В. М. Дрьомін (заст. голов. ред.), Ю. П. Алєнін [та ін.]; відпов. за вип. В. М. Дрьомін; МОН молодьспорт України, НУ «ОЮА». Одеса: Юрид. л-ра, 2012. Т. 12. С. 339-348.

43. Про міжнародний комерційний арбітраж: закон України від 24.02.1994 № 4002-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4002-12#Text>.

44. Жукевич І.В. Проблеми визначення поняття «процесуальне право» в правовій науці України. *Науково-інформаційний вісник «Право»*. 2015. №12. С. 47-53.

45. Алексеев С.С. Право: азбука - теория - философия. Опыт комплексного исследования. Москва: Статут, 1999. 712 с.

46. Попондопуло В.Ф. Частное и публичное право как отрасли права // *Гражданско-правовые записки. Межвузовский сборник научных трудов*. Москва, Екатеринбург: Статут, Ин-т частного права, 2002, Вып. 2. С. 17-40.

47. Мальський М. М. Арбітражна угода: теоретичні та практичні аспекти: Монографія. Львів: Літопис, 2013. 374 с.

48. Притика Ю.Д., Куфтирєв П.В. Арбітражна угода: теоретичні та практичні аспекти. *Науковий часопис Хмельницького інституту регіонального управління та права з питань правознавства, управління та економіки*. 2002. №3. С. 67-72.

49. Петров Я. Деякі міркування щодо арбітрабельності спорів за українським законодавством. *Юридичний радник*. 2008. № 1. С. 6–9.

50. Алексеев С.С. О теоретических основах классификации отраслей советского права. *Советское государство и право*. 1957. № 7. С. 99-107.

51. Толстой Ю. К. О теоретических основах кодификации гражданского законодательства. *Правоведение*. 1957. № 1. С. 42-55.

52. Міжнародне приватне право. навч. посіб. / За ред. С. Г. Кузьменка. Київ: Центр учбової літератури, 2010. 316 с.

53. Мельник Я. Догма права цивільного процесу: антрополого-правовий аспект. *Підприємництво, господарство і право*. 2018. №8. С. 173-180.

54. Алексеев С. С. Общая теория права. Курс в двух томах. Москва. 1981. том I. Общая теория права. В двух томах. Т. I. Москва: Юрид. лит. 1981. 361 с.

55. Цивільний процесуальний кодекс України: закон України від 18 березня 2004 року № 1618-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>.

56. Господарський процесуальний кодекс України: закон України від 6 листопада 1991 року № 1798-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text>.

57. Про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інші законодавчі акти: закон

України від 03.10.2017 р. № 2147-VIII.URL:  
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2147-19#Text>.

58. Вольф М. Международное частное право. Москва, 1948. 701 с.
59. Рябова Е.В., Хсйфец В. С. Подсудность споров в связи с морскими авариями. Москва. 1973. 136 с.
60. Цивільний процес України: Підручник За ред. Ю. С. Червоного. Київ: Істина, 2007. 392 с.
61. Штефан О.О. Цивільне процесуальне право України: Навч. посіб. Київ: Юрінком Інтер, 2009, 360 с.
62. Гусаров К. В. Теоретична конструкція контрольної функції правосуддя в цивільному судочинстві. *Проблеми законності*. 2011. Вип. 114. С. 62-70. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz\\_2011\\_114\\_9](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pz_2011_114_9).
63. Позовне провадження: Монографія. В.В. Комаров, Д.Д. Луспеник, П. І. Радченко та ін., за ред. В. В. Комарова. Харків: Право, 2010. 552 с.
64. Цивільне процесуальне право України: Підручник / Бичкова С.С., Бірюков І.А., Бобрик В.І. та ін.; За заг. ред. С. С. Бичкової. К.: Атіка, 2009. 760 с.
65. Запара С.І. Юрисдикція судових та позасудових органів щодо вирішення трудових спорів в Україні. *Науковий вісник Ужгородського національного університету*. Серія «Право». 2013. Вип. 23. Ч. І. Т. 1. С. 213-219.
66. Лазарев Б. М. Компетенция органов управления // Академия наук СССР. Институт государства и права. Москва: Юрид. литература, 1972. 280 с.
67. Мачульська І. Повноваження органів місцевого самоврядування. *Міське управління*. 1999. № 8. С.167-168.
68. Муніципальне право України: підручник / В. Ф. Погорілко, Н. К. Ісаєва, О. В. Батанов та ін.; за ред. В. Ф. Погорілка, О. Ф. Фрицького. Київ: Юрінком Інтер, 2006. 360 с.
69. Зайцев И. М. Процессуальные функции гражданского судопроизводства. Саратов: Изд-во Саратовского университета, 1990. 138 с.

70. Адміністративне право. Загальна частина. Навч. посіб. Алфьоров С. М., Ващенко С. В., Долгополова М. М., Купін А. П. Київ: Центр учбової літератури, 2011. 216 с.
71. Козлова Н. В. Полномочия суда первой инстанции в исковом производстве: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Саратов. гос. акад. права. Саратов, 2000. 161 с.
72. Тихомиров Ю. А. Теория компетенции. Москва: Юринформцентр, 2001. 355 с.
73. Дузінкевич Т. І. Повноваження суду першої інстанції цивільної юрисдикції: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. НАН, Інститут держави і права ім. В.М. Корецького. Івано-Франківськ, 2015. 279 с.
74. Шеремет К. Ф. Компетенция местных Советов: учеб. пособ. Москва: Изд-во Моск. ун-та, 1968. 168 с.
75. Гусаров К. В. Гражданская процессуальная правосубъектность суда апелляционной инстанции и его предметные полномочия. *Право і Безпека*. 2004. Т. 3, № 1. С. 80-83. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pib\\_2004\\_3\\_1\\_22](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pib_2004_3_1_22).
76. Бахрах Д. Н. Административное право. Москва: Бек, 1996. 368 с.
77. Бесараб Н. М. Юрисдикція та підсудність цивільних справ: дис. ... кандидата юрид. наук: 12.00.03. Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2015. 208 с.
78. Притика Ю. Д. Теоретичні проблеми захисту прав учасників цивільних правовідносин в третейському суді: автореф. дис. ... доктора юрид. наук: 12.00.03. Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. Київ, 2006. 33 с.
79. Ткаченко А. О. Поняття компетенції державного органу. *Часопис Київського університету права*. 2009. № 4. С. 192-197.
80. Бахрах Д. Н., Россинский Б. В., Старилов Ю. Н. Административное право: учебник. 3-е изд., пересмотр. и доп. Москва: Норма, 2008. 816 с.
81. Скакун О. Ф. Теория государства и права (энциклопедический курс): учебник. Харків: Еспада, 2005. 840 с.

82. Тихомиров Ю. А. Теория компетенции. Москва: Юринформцентр, 2001. 355 с.
83. Правознавство. Словник термінів: навч. посіб. / За ред. В. Г. Гончаренка. Київ: КНТ, 2007. 636 с.
84. Бачило И. Л. Функции органов управления (правовые проблемы оформления и реализации). Москва: Юрид. лит., 1976. 200 с.
85. Лисенков С. Л. Основы правознавства. К.: Либідь, 2000. 392 с.
86. Курс цивільного процесу: підручник / В. В. Комаров, В. А. Бігун, В. В. Баранкова та ін.; за ред. В. В. Комарова. Х.: Право, 2011. 1352 с.
87. Цивільний процес України: підручник / Білоусов Ю. В. та ін.; за заг. ред. д-ра юрид. наук, доц. М. М. Ясинка. К.: Правова єдність: Алерта, 2014. 743 с.
88. Гусаров К. В. Проблеми цивільної процесуальної правосуб'єктності: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого. Харків, 2000. 19 с.
89. Чудиновских К. А. Подведомственность в системе гражданского и арбитражного процессуального права. СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2004. 306 с.
90. Великий енциклопедичний юридичний словник / за ред. Акад. НАН України Ю.С. Шемшученка. К.: Юридична думка, 2007. 992 с.
91. Осипов Ю.К. Подведомственность и подсудность гражданских дел. Москва: Государственное издательство юридической литературы, 1962. 112 с.
92. Юридична енциклопедія: в 6-ти томах / Редкол.: Ю.С. Шемшученко та ін. К.: Українська енциклопедія імені М.П. Бажана, 2001. Т 3. 792 с.
93. Бессараб Н.М. Юрисдикція та підсудність цивільних справ: дис...канд.юрид.наук: 12.00.03; Міжнародний гуманітарний університет. Одеса, 2015. 208 с.
94. Задорожня Г.В. Конституційно-правовий статус глави держави в Україні та зарубіжних країнах: порівняльний аналіз: дис... д-ра юрид. наук: 12.00.02. Київ, 2016. 484 с.

95. Брехова Н.А. Современные международно-правовые средства разрешения морских споров: дисс... канд. юрид. наук: 12.00.10; Институт государства и права Российской академии наук. Москва, 2003. С. 229 с.

96. Про судоустрій і статус суддів: закон України від 2 червня 2016 року № 1402-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1402-19#Text>.

97. Неугодніков А. О. Співвідношення компетенції та юрисдикції адміністративних судів України. *Актуальні проблеми держави і права*. 2005. Вип. 26. С. 259-262.

98. Тertiшніков В. І. Цивільний процесуальний кодекс України: науково-практичний коментар. Харків: Видавець ФО-П Вапнярчук Н.М., 2009. 608 с.

99. Колісник О. В. Суд як суб'єкт цивільних процесуальних правовідносин: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Національна юридична академія України імені Я. Мудрого. Харків, 2008. 224 с.

100. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним зверненням громадян Проценко Раїси Миколаївни, Ярошенко Поліни Петрівни та інших громадян щодо офіційного тлумачення статей 55, 64, 124 Конституції України (справа за зверненнями жителів міста Жовті Води) від 25 грудня 1997 року №9-зп. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v009p710-97#Text>.

101. Богомазова І.О. Підсудність справ адміністративним судам: теоретико-правовий аспект: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.07. Львів: Львівський університет бізнесу і права, 2007. 220 с.

102. Луспеник Д.Д. Застосування новел ЦК і ЦПК України в судовій практиці. Харків: Харків юрид., 2005. 432 с.

103. Уголовный процесс / Под ред. Н.С.Алексеева. Москва: Изд-во Юрист, 1995. 358 с.

104. Петренко Н.О. Підсудність справ господарським судам України: дис... канд. юрид. наук: 12.00.04; Одеський національний університет імені І. І. Мечникова. Одеса, 2016. 244 с.

105. Миронов В. И. Гражданский процесс: учебник. М.: Эксмо, 2011.

106. Советский гражданский процесс / Под ред. М. С. Шакарян. М.: Юрид. лит., 1985. 528 с.
107. Советский гражданский процесс / Под ред. А. А. Добровольского. М.: Изд-во Моск. ун-та, 1979. 368 с.
108. Советский гражданский процесс: учебник / Боннер А.Т., Воробьев М. К., Гурвич М.А., Курылев С.В., и др.; Под ред.: Гурвич М.А. 2-е изд., испр. и доп. М.: Высш. шк., 1975. 399 с.
109. Васильев С. В. Деликтное судопроизводство (Судопроизводство о возмещении вреда): учебное пособ. [издание второе]. Харьков: ООО «Одиссей», 2006. 448 с.
110. Гражданский процесс: учебник / Н. И. Авдеенко, П. Н. Евсеев, М. А. Кабакова и др.; отв. ред.: Н. А. Чечина, Д. М. Чечот. М.: Юрид. лит., 1968. 456 с.
111. Гражданское процессуальное право Украинской ССР. М. И. Штефан, Е. Г. Дрижчаная, Л. К. Радзиевская и др. Київ: Вища шк. Изд-во при Киев. ун-те, 1989. 320 с .
112. Логінов О. А., Штефан О. О. Цивільний процес України: навч. посіб. К.: Юрінком Інтер, 2012. 368 с.
113. Ерохина Т. П. Некоторые проблемы подсудности в гражданском судопроизводстве: дисс. ... канд. юрид. наук: 12.00.15. Саратов. гос. акад. права. Саратов, 2004. 208 с.
114. Луспеник Д. Д. Розгляд цивільних справ судом першої інстанції. Харків: Харків юридичний, 2006. 480 с.
115. Карнаух Т. М., Ханик-Посполітак Р. Ю. Цивільне процесуальне право України: навч. посіб. К.: Юстиніан, 2011. 400 с.
116. Чернооченко С. І. Цивільний процес: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. 3-тє вид., перероб. та допов. К.: «Центр учбової літератури», 2014. 416 с.
117. Про деякі питання юрисдикції загальних судів та визначення підсудності цивільних справ : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого

суду України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 01.03.2013 р. № 3.  
URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0003740-13#Text>.

118. Задорожна А.П. Підсудність у цивільному процесі України: дисс... канд. юрид. наук: 12.00.03; НДІ приватного права і підприємництва імені ак. Ф. Г. Бурчака НАПрН України. Київ, 2018. 250 с.

119. Селіванов М., Драган Т. Особливості арешту морських суден в Україні. *Юридична газета*. 2019. № 43-44. С. 38-39.

120. Берназ А. По пути исследования. Арест морского судна. *Юридическая практика*. 2019. №36. URL: <https://pravo.ua/articles/po-puti-issledovaniya/>.

121. Селіванов М.Г. Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. *Lex Portus*. 2018. №6. С. 36-48.

122. Ивашкова Н. Арест морских судов в Украине: нюансы отечественного процесса. Ліга. Блоги. URL: <http://blog.liga.net/user/nivashkova/article/10499.aspx>

123. Селютин А. Морской криз: Законодательство Украины позволяет произвести арест морского судна только в рамках исковых заявлений в отечественные суды. URL: <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=2155>

124. Буга Г. С. Забезпечення позову в цивільному процесуальному праві України: монографія. Кривий Ріг: ДЮІ МВС України, 2017. 191 с.

125. Іванюта Н.В. Забезпечення позову у господарському судочинстві: дис... канд. юрид. наук: 12.00.04; Маріупольський державний університет. Донецьк, 2012. 214 с.

126. Про практику застосування судами цивільного процесуального законодавства при розгляді заяв про забезпечення позову: постанова Пленуму ВСУ від 22.12.2006 р. № 9. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/va009700-06#Text>.

127. Постанова Верховного Суду України від 25.05.2016 року у справі №6-605цс16. URL: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/VS160496.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/VS160496.html).

128. Чванкін С. Як змінилися правила забезпечення позову в цивільному судочинстві. *Закон і бізнес*. 2018. URL: [https://zib.com.ua/ua/131565-yak\\_zminilisya\\_pravila\\_zabezpechennya\\_pozovu\\_v\\_civilnomu\\_sud.html](https://zib.com.ua/ua/131565-yak_zminilisya_pravila_zabezpechennya_pozovu_v_civilnomu_sud.html).

129. Волченко О. До питання застосування заходів забезпечення позову в цивільному процесі. *Юридична газета*. 2016. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/inshe/do-pitannya-zastosuvannya-zahodiv-zabezpechennya-pozovu-v-civilnomu-procesi-.html>.

130. Мурзенко М. В. Процессуальные особенности подачи и принятия к рассмотрению судом заявлений об аресте морского судна по законодательству Украины // Збірка наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції «Наукові дослідження та їх практичне застосування. Сучасний стан та шляхи розвитку '2010» (м. Одеса, 04–15 жовтня 2010 р.). Одеса: Чорномор'я, 2010. Т. 14. С. 65–67.

131. Селіванов М., Драган Т. Особливості арешту морських суден в Україні. URL: [https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/osoblivost%D1%96\\_areshtu\\_morskih\\_suden\\_v\\_ukra%D1%97n%D1%96/](https://interlegal.com.ua/ru/publikacii/osoblivost%D1%96_areshtu_morskih_suden_v_ukra%D1%97n%D1%96/).

132. Мурзенко М. В. Проблемні питання доказування при розгляді заяви про арешт судна на забезпечення морських вимог. *Правова держава*. 2008. № 10. С. 51–55.

133. Дремова С.С. О критерии соразмерности обеспечительной меры в виде ареста судна морскому требованию. URL: <https://inmarin.ru/press-centr?id=306200>

134. Ухвала Господарського суду Одеської області від 18.06.2019 року о справі № 916/2037/19. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/83116375>.

135. Постанова Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 23.08.2018 р. по справі № 916/559/18. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/76090416?from=%E2%84%96%20916%2F559%2F18>.

136. Кокин А.С. Юридический справочник по торговому мореплаванию. Москва: Спарк. 1998. 489 с

137. Swinnerton T. Arrest Procedure and Distribution of the Proceeds of Sale Following Arrest. URL: <http://www.admiralty.com.ua>.

138. Постановление Президиума Высшего арбитражного суда Российской Федерации от 19 ноября 2002 г. по делу N 9284/02// [http://www.lawrussia.ru/texts/legal\\_933/doc933a389x382.htm](http://www.lawrussia.ru/texts/legal_933/doc933a389x382.htm)

139. Решение Арбитражного суда Приморского края от 01 марта 2012 года по делу N A51-15124/2011. URL: <http://sudrf.kodeks.ru/rospravo/document/455398607>.

140. Мурзенко М. В. Щодо проблемних аспектів доказування фактів при розгляді судами заяв про арешт судна на забезпечення морських вимог // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Право та економіка: генезис, сучасний стан та перспективи розвитку» (м. Одеса, 30 травня 2008 р.). Одеса, Астропринт. 2008. С. 324–328.

141. Каргополов С.Г., Сидорук А. А. Три подхода к аресту морских судов по морским требованиям. *Российский судья*. 2006. № 6. С. 35-40.

142. Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте от 25.08.1924. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_221#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_221#Text).

143. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: ФЗ от 30.04.1999 N 81-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_22916/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/).

144. Арбитражный процессуальный кодекс Российской Федерации: ФЗ от 24.07.2002 N 95-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_37800/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_37800/).

145. Гражданский процессуальный кодекс Российской Федерации: ФЗ от 14.11.2002 N 138-ФЗ. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_39570/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_39570/).

146. Обзор практики применения арбитражными судами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации: информационное письмо Президиума ВАС РФ от 13.08.2004 N 81. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_49120/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_49120/)

147. О подсудности дел, вытекающих из морских требований : постановление Пленума Верховного Суда РФ от 20.11.2003 № 18. URL: [http://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_45202/](http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_45202/).

148. Мурзенко М. В. Перспективи застосування Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 року як джерела права у зв'язку з її ратифікацією Верховною Радою України // Матеріали 66-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу, і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 23–25 листопада 2011 р.). Одеса: Астропринт, 2011. С. 171–173.

149. Ожегов С. И. Толковый словарь русского языка / Под ред. проф. Л. И. Скворцова. 28-е изд. перераб. М.: Мир и образование, 2014. 1376 с.

150. Щодо Положення про автоматизовану систему документообігу суду : рішення Ради суддів України від 26.11.2010 № 30. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/vr030414-10#Text>

151. Про судову практику у справах про спадкування: постанова Пленуму Верховного Суду України від 30.05.2008 N 7. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v0007700-08#Text>.

152. Конституція України: закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

153. Брильов О. Адміралтейські суди України: to be or not to be. *Юридична газета*. 2003. 20.10.2003. №7. С. 42-43.

154. Ухвала Малиновського районного суду м. Одеси від 14.12.2016 по справі № 521/12740/16-ц. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/63696745?from=%E2%84%96521%2F12740%2F16-%D1%86%20>.

155. Ухвала Заводського районного суду м. Миколаєва від 21.10.2014 по справі № №487/10219/14-ц. URL: <https://zakononline.com.ua/court-decisions/show/48710219?from=%E2%84%96521%2F12740%2F16-%D1%86%20>

156. Мурзенко М. В. Проблемні питання правового регулювання забезпечення морських вимог за законодавством України // Матеріали 63-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів та здобувачів економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 17–20 листопада 2008 р.). Одеса, 2008. Т. 7. С. 168–170.

157. Звід звичаїв Іллічівського морського торговельного порту. URL: <http://ilport.com.ua/?lang=ukr&link=obich>.

158. Мурзенко М. В. Проблемні питання захисту прав судновласника при арешті морського судна» // Збірка наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні проблеми та шляхи їх вирішення в науці, транспорті, виробництві та освіті '2009» (м. Одеса, 21–28 грудня 2009 р.). Одеса: Чорномор'я, 2010. Т. 11. С. 75–77.

159. Про затвердження Порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту: наказ Міністерства інфраструктури України від 27.06.2013 р. № 430. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1230-13#Text>.

160. Про виконавче провадження : закон України 02.06.2016 р. № 1404-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text>.

161. Про затвердження Інструкції з організації примусового виконання рішень: наказ Міністерства юстиції України від 02.04.2012 р. № 512/5. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0489-12#Text>.

162. Постанова Вищого господарського суду України від 04.10.2006 р. по справі № 16/38-06-1595. URL: [http://vgsu.arbitr.gov.ua/docs/28\\_1368118.html](http://vgsu.arbitr.gov.ua/docs/28_1368118.html).

163. Мурзенко М. В. Проблемні питання виконання ухвал судів та господарських судів про накладення арешту на морське судно в порядку забезпечення морських вимог // Матеріали міжнародної науково-практичної

конференції «Перспективі інновації в науці, освіті, виробництві та транспорті» (м. Одеса, 1–15 червня 2007 р.). Одеса: Чорномор'я, 2007. Т. 9. С. 52–54.

164. Палиюк В. П. , Брылев О. А. Особливості судового арешту морського судна (вантажу). *Адвокат*. 2001. № 1-2. С. 8-10.

165. Мурзенко М. В. Проблемні питання виконання ухвал про звільнення морського судна з-під арешту за законодавством України // Матеріали 65-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 24–26 листопада 2010 р.). Одеса: Астропринт, 2010. С. 72–74.

166. Рішення Конституційного Суду України у справі за конституційним поданням 51 народного депутата України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положень статті 92, пункту 6 розділу Х «Перехідні положення» Земельного кодексу України (справа про постійне користування земельними ділянками) від 22 вересня 2005 року по справі N 1-17/2005 . URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v005p710-05#Text>.

167. Ухвала Цурюпинського районного суду Херсонської області від 31 травня 2017 року по справі 664/1059/17. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66841917>.

168. Ухвала Хмільницького міськрайонного суду у Вінницькій області від 10 жовтня 2017 року по справі № 149/2169/17. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/69451626>

169. Ухвала Ужгородського міжрайонного суду Закарпатської області від 28 вересня 2016 року по справі № 308/8263/16-ц. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/61604838>.

170. Луспеник Д. Д. Зустрічне забезпечення. Кілька складних питань щодо застосування нового інституту, з якими стикнуться судді. *Закон і Бізнес*. 2017. № 34. URL: [https://zib.com.ua/ua/print/130073-kilka\\_skladnih\\_pitan\\_schodo\\_zastosuvannya\\_zustrichnogo\\_zabez.html](https://zib.com.ua/ua/print/130073-kilka_skladnih_pitan_schodo_zastosuvannya_zustrichnogo_zabez.html).

171. Шурин О. А. Інститут забезпечення позову: теоретичні та практичні проблеми реалізації. *Прикарпатський юридичний вісник*. 2018. № 1. URL: [http://www.pjv.nuoua.od.ua/v1\\_2018/42.pdf](http://www.pjv.nuoua.od.ua/v1_2018/42.pdf).

172. Мурзенко М. В. Проблемні питання застосування зустрічного забезпечення при розгляді заяв про арешт морського судна на забезпечення позову в порядку цивільного судочинства. *Правова держава*. 2019. № 36. С. 67–74.

173. Мурзенко М. В. Проблемні питання звільнення морського судна з-під арешту у разі зміни або скасування заходів забезпечення позову в порядку цивільного судочинства // Актуальні питання економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (м. Полтава, 23 грудня 2019 р.). Полтава: ЦФЕНД, 2019. Ч. 3. С. 40–42.

174. Ухвала Ренійського суду Одеської області від 18 травня 2018 року по справі № 510/606/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/74078305>.

175. Ухвала Заводського районного суду м.Миколаєва від 06.08.2018 року по справі № 487/5038/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/75731098>.

176. Постанова Верховного суду від 10 квітня 2019 року по справі № 753/2380/18. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/81288258>.

177. Алексеева Н. С. Деякі аспекти зловживання правом на забезпечення позову у цивільному процесі // Зловживання цивільними процесуальними правами: шляхи протидії: матер. круглого столу (м. Одеса, 27 листопада 2015 р.) / уклад.: І. В. Андронов, Н. В. Волкова, Р. Ф. Гонгало; НУ ОЮА, Каф. цив. проц. Одеса: Фенікс, 2015. С. 69-72.

178. Мурзенко М. В. Институт ареста морского судна: процессуальные аспекты (история становления, реалии и перспективы развития в Украине). Одеса: Астропринт, 2012. 27 с.

179. Кримінальний процесуальний кодекс України: закон України від 13.04.2012 р. № 4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17#Text>.

180. Мурзенко М. В. Проблемні питання звільнення морського судна з-під арешту у разі зміни або скасування заходів забезпечення позову в порядку цивільного судочинства. *Вісник Одеського національного університету. Серія «Правознавство»*. 2019. Т. 24, Вип. 2 (35). С. 117–125.

181. Murzenko M. The influence of the introduction of new technologies in the civil judiciary of Ukraine on the efficiency of application of the ship arrest rules of civil procedural. *European Reforms Bulletin*. 2020. № 1. P. 122–127.

182. Французский гражданский кодекс / пер. с фр. А. А. Жуковой, Г. А. Пашковской. СПб.: Юрид. центр Пресс, 2004. 1101 с.

183. Геворкян Н. «Седов» уплыл из рук правосудия. *КоммерсантЪ*. 2000. №134. С. 10. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/153803>.

184. Коммерческий кодекс Франции / пер. с фр. В.Н. Захватаева. Москва: Волтерс Клувер, 2008. 1272 с.

185. Code des transports de France 28/10/2010. URL: [https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte\\_lc/LEGITEXT000023086525/2021-01-26/](https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000023086525/2021-01-26/)

186. Jean-Pierre Rémy. Saisie des navires, enfin codifiée dans la partie réglementaire du code des transports. URL: <https://www.editions-legislatives.fr/actualite/saisie-des-navires-enfin-codifiee-dans-la-partie-reglementaire-du-code-des-transports>

187. Christos Th. Vardikos. Ship arrest in Greece // Ship Arrests in Practice. 2008. URL: <https://shiparrested.com/wp-content/uploads/2016/04/GreeceSAP.pdf>.

188. Jacobsson M. The International Liability and Compensation Regime for Oil Pollution from Ships – International Solutions for a Global Problem, Tul. Mar. L. J. 2007-2008. P. 1-33.

189. Скаридов А.А. Морское частное право Греции в системе гражданско-правового регулирования коммерческого использования морского транспорта. *Юридическая наука*. 2019. №8. С. 46-52.

190. Гражданский процессуальный кодекс Греции от 16.09.1968 г. / пер. Р. Тукубаев. URL: <https://pravo.hse.ru/data/2019/01/17/1145103818>.

191. Jens V Mathiasen, Christian R Rasmussen. Denmark. The Shipping Law Review. Edition 7. URL: <https://thelawreviews.co.uk/edition/the-shipping-law-review-edition-7/1227692/denmark>.

192. Рашева Н. Ю., Панкратова М. Е. Арест судна как обеспечивающая мера морского требования: особенности правового регулирования по законодательству Дании. *Вестник Волжского университета имени В. И. Татищева*. 2018. №4. Т. 2. С. 91-100.

193. Норвежский морской кодекс от 24.06.1994 г./ пер. на англ. Университетом Осло. URL: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/NMC.pdf>.

194. Буев С.А. Особенности процедуры ареста морских судов в Норвегии. *Matters of Russian and International Law*. 2017, Vol. 7, Is. 6A. P.83-92.

195. Рашева Н.Ю., Панкратова М.Е. Арест судна как обеспечивающая мера морского требования: особенности правового регулирования по законодательству Норвегии. *Matters of Russian and International Law*. 2018. Vol. 8, Is. 2A. P. 111-123.

196. Луганская конвенция о юрисдикции и приведении в исполнение судебных решений по гражданским и торговым делам от 16.09.1988 г. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901772776>.

197. Фигуров П. Обзор судебной практики по арестам морских судов. URL: [zakon.ru](http://zakon.ru) › Tools › DownloadFileRecord.

198. Лысак Е.Д. Процессуальные проблемы применения морского законодательства при наложении ареста на морские суда на современном этапе. *Проблемы транспорта Дальнего Востока*. 2019. Т.1. С. 343-345.

199. Admiralty Claims. Practice Directions. URL: <http://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/rules/part61>.

200. Paul Myburgh. The Arrest Conventions. International Enforcement of Maritime Claims. 2019. 1st ed. 392 p.

201. Nicholas Gaskell, Dimitrios Christodoulou. Responses of the British Maritime Law Association. URL: [https://www.bmla.org.uk/documents/implementation\\_of\\_the\\_1952\\_arrest.htm](https://www.bmla.org.uk/documents/implementation_of_the_1952_arrest.htm).

202. Мурзенко М. В. Механізм арешту судна у Великобританії. Можливість запозичення британського досвіду для вирішення колізій у національному законодавстві. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2007. № 2. С. 110–112.

203. Admiralty Act 1988. URL: <https://www.legislation.gov.au/Details/C2016C00728>.

204. Landmark decision: arrest of the vessel «Sam Hawk» – foreign maritime lien enforceable in Australia. URL: <https://financialmarketstoolkit.cliffordchance.com/content/dam/cliffordchance/briefings/2015/12/landmark-decision-arrest-of-the-vessel-sam-hawk-foreign-maritime-lien-enforceable-in-australia.pdf>.

205. Peter Glover. Sister Ship Arrest And The Application Of The Doctrine Of Attachment In Australia: A Jurisdictional Comparative Analysis In The Wake Of The 1952 Arrest Convention. URL: <https://ssl.law.uq.edu.au/journals/index.php/maritimejournal/article/viewFile/51/105>.

206. George Eddings, Andrew Chamberlain, Holly Colaço. The Shipping Law Review. 2019. 6-th ed. URL: <https://www.heskethhenry.co.nz/assets/uploads/2019/07/New-Zealand-Chapter-in-The-Shipping-Law-Review-2019-Edition-6.pdf>.

## ДОДАТКИ

## ДОДАТОК 1

**Список публікацій здобувача за темою дисертації  
та відомості про апробацію результатів дисертації**

1. Мурзенко М. В. Арешт морських суден: реалії і перспективи. *Правова держава*. 2004. № 7. С. 55–60.

2. Мурзенко М. В. Механізм арешту судна у Великобританії. Можливість запозичення британського досвіду для вирішення колізій у національному законодавстві. *Південноукраїнський правничий часопис*. 2007. № 2. С. 110–112.

3. Мурзенко М. В. Проблемні питання доказування при розгляді заяви про арешт судна на забезпечення морських вимог. *Правова держава*. 2008. № 10. С. 51–55.

4. Мурзенко М. В. Проблемні питання захисту прав судновласника при арешті морського судна. *Правова держава*. 2010. № 12. С. 103–107.

5. Мурзенко М. В. Проблемні питання застосування зустрічного забезпечення при розгляді заяв про арешт морського судна на забезпечення позову в порядку цивільного судочинства. *Правова держава*. 2019. № 36. С. 67–74.

6. Мурзенко М. В. Проблемні питання звільнення морського судна з-під арешту у разі зміни або скасування заходів забезпечення позову в порядку цивільного судочинства. *Вісник Одеського національного університету. Серія «Правознавство»*. 2019. Т. 24, Вип. 2 (35). С. 117–125.

7. Murzenko M. The influence of the introduction of new technologies in the civil judiciary of Ukraine on the efficiency of application of the ship arrest rules of civil procedural. *European Reforms Bulletin*. 2020. № 1. P. 122–127.

8. Мурзенко М. В. Проблемні питання виконання ухвал судів та господарських судів про накладення арешту на морське судно в порядку забезпечення морських вимог // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Перспективи інновації в науці, освіті, виробництві та транспорті» (м. Одеса, 1–15 червня 2007 р.). Одеса: Чорномор'я, 2007. Т. 9. С. 52–54.

9. Мурзенко М. В. Щодо проблемних аспектів доказування фактів при розгляді судами заяв про арешт судна на забезпечення морських вимог // Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Право та економіка: генезис, сучасний стан та перспективи розвитку» (м. Одеса, 30 травня 2008 р.). Одеса, Астропринт. 2008. С. 324–328.

10. Мурзенко М. В. Проблемні питання правового регулювання забезпечення морських вимог за законодавством України // Матеріали 63-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу, аспірантів та здобувачів економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 17–20 листопада 2008 р.). Одеса, 2008. Т. 7. С. 168–170.

11. Мурзенко М. В. Проблемні питання захисту прав судновласника при арешті морського судна» // Збірка наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні проблеми та шляхи їх вирішення в науці, транспорті, виробництві та освіті '2009» (м. Одеса, 21–28 грудня 2009 р.). Одеса: Чорномор'я, 2010. Т. 11. С. 75–77.

12. Мурзенко М. В. Процессуальные особенности подачи и принятия к рассмотрению судом заявлений об аресте морского судна по законодательству Украины // Збірка наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції «Наукові дослідження та їх практичне застосування. Сучасний стан та шляхи розвитку '2010» (м. Одеса, 04–15 жовтня 2010 р.). Одеса: Чорномор'я, 2010. Т. 14. С. 65–67.

13. Мурзенко М. В. Проблемні питання виконання ухвал про звільнення морського судна з-під арешту за законодавством України // Матеріали 65-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу і наукових

працівників економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 24–26 листопада 2010 р.). Одеса: Астропринт, 2010. С. 72–74.

14. Мурзенко М. В. Перспективи застосування Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 року як джерела права у зв'язку з її ратифікацією Верховною Радою України // Матеріали 66-ї наукової конференції професорсько-викладацького складу, і наукових працівників економіко-правового факультету Одеського університету імені І. І. Мечникова (м. Одеса, 23–25 листопада 2011 р.). Одеса: Астропринт, 2011. С. 171–173.

15. Мурзенко М. В. Проблемні питання звільнення морського судна з-під арешту у разі зміни або скасування заходів забезпечення позову в порядку цивільного судочинства // Актуальні питання економіки, фінансів, обліку та права в Україні та світі: збірник тез доповідей міжнародної науково-практичної конференції (м. Полтава, 23 грудня 2019 р.). Полтава: ЦФЕНД, 2019. Ч. 3. С. 40–42.

16. Мурзенко М. В. Институт ареста морского судна: процессуальные аспекты (история становления, реалии и перспективы развития в Украине). Одеса: Астропринт, 2012. 27 с.

## ДОДАТОК 2



**ОДЕСЬКИЙ АПЕЛЯЦІЙНИЙ СУД**  
65078, м. Одеса, вул. Івана та Юрія Лип, 24а  
тел. (0482) 49 26 00, E-mail: [inbox@oda.court.gov.ua](mailto:inbox@oda.court.gov.ua)

---

**ДОВІДКА**

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження  
Мурзенка М. В., виконаного на тему : «Арешт судна як правовий засіб  
забезпечення морських вимог (процесуальні аспекти)» на здобуття наукового  
ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03 - цивільне право  
і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право**

Цією довідкою засвідчується, що результати наукового дослідження М. В. Мурзенка використані у практичній діяльності при розгляді цивільних справ у Одеському апеляційному суді.

Висновки та пропозиції Мурзенка М. В. стосовно застосування правил про арешт судна у цивільному судочинстві обговорювались на нарадах, де підкреслювалось їх особливе теоретичне та практичне значення у діяльності суддів при розгляді відповідних категорій справ.

Результати дисертаційного дослідження Мурзенка М. В. є актуальними та мають важливе практичне значення для удосконалення судової практики при розгляді справ відповідної категорії.

Заступник голови  
Одеського апеляційного суду,  
кандидат юридичних наук, доцент



А. І. Дрішлюк

## ДОДАТОК 3

**КИЇВСЬКИЙ РАЙОННИЙ СУД м. ОДЕСИ**

вул. Варненська, 3 «б», м. Одеса, 65080, тел.: +38(048)753-18-26

E-mail: [inbox@ki.od.court.gov.ua](mailto:inbox@ki.od.court.gov.ua) Web [www.ki.od.court.gov.ua](http://www.ki.od.court.gov.ua) Код ЄДРПОУ 0289292816.02.2021 № 233**ДОВІДКА**

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження  
Мурзенка М. В., виконаного на тему : «Арешт судна як правовий засіб  
забезпечення морських вимог (процесуальні аспекти)» на здобуття  
наукового ступеня кандидата юридичних наук за спеціальністю 12.00.03  
- цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне  
приватне право**

Цією довідкою засвідчується, що результати наукового дослідження М. В. Мурзенка використані у практичній діяльності при розгляді цивільних справ у Київському районному суді міста Одеси.

Висновки та пропозиції Мурзенка М. В. стосовно застосування правил про арешт судна у цивільному судочинстві обговорювались на нарадах, де підкреслювалось їх особливе теоретичне та практичне значення у діяльності суддів при розгляді відповідних категорій справ.

Результати дисертаційного дослідження Мурзенка М. В. є актуальними та мають важливе практичне значення для удосконалення судової практики при розгляді справ відповідної категорії.

Голова  
Київського районного суду  
міста Одеси



С. А. Чванкін