
АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ МІЖНАРОДНОГО СПІВРОБІТНИЦТВА ТА ЄВРОПЕЙСЬКОЇ ІНТЕГРАЦІЇ



Ківалов С. В.,

д.ю.н., професор, академік НАПрНУ,
академік НАПНУ, Президент Національного
університету «Одеська юридична академія»,
народний депутат України,
заслужений юрист України
(м. Одеса, Україна)

УДК 347.791.6

АРЕШТ МОРСЬКОГО СУДНА: ТЕНДЕНЦІЇ УКРАЇНСЬКОЇ ПРАВОЗАСТОСОВНОЇ ПРАКТИКИ

Стаття присвячена дослідженню та аналізу сучасної судової практики у справах про арешт суден з врахуванням особливостей системи правового регулювання даного інституту морського права як на національному, так і на міжнародному рівнях. Автором визначаються поняття забезпечення морських вимог та арешту суден, розглядається актуальна проблематика розгляду справ про арешт суден, окрема увага звертається на правила визначення підсудності даної категорії справ. Обґрунтовується необхідність вдосконалення чинного законодавства України у сфері відносин, які виникають щодо арешту суден.

Ключові слова: арешт морського судна, морська вимога, виключна підсудність, запобіжні заходи, зустрічне забезпечення, судова практика.

Ківалов С. В. Арешт морського судна: тенденції української правоприменельної практики. – Стаття.

Стаття посвящена исследованию и анализу современной судебной практики по делам об аресте судов с учетом особенностей системы правового регулирования данного института морского права как на национальном, так и на международном уровнях. Автором определяются понятия обеспечения морских

требувань и ареста судов, рассматривается актуальная проблематика рассмотрения дел об аресте судов, особое внимание обращается на правила определения подсудности данной категории дел. Обосновывается необходимость усовершенствования действующего законодательства Украины в сфере отношений, связанных с арестом морских судов.

Ключевые слова: арест морского судна, морское требование, исключительная подсудность, предупредительные меры, встречное обеспечение, судебная практика.

Kivalov S. V. Arrest of Ships: Trends of Ukrainian Law Enforcement Practice. – Article.

The article is devoted to the research and analysis of the current judicial practice in cases of arrest of ships, taking into account the features of the system of legal regulation of this maritime law institute at both national and international levels. The author defines the concept of securing of maritime claims and arrest of ships, examines actual issues arising during the consideration of cases of arrest of ships, special attention is drawn to the rules for determining the jurisdiction of this category of cases. The necessity of improving the current legislation of Ukraine in the mentioned field of legal relations is argued.

Keywords: arrest of ships, maritime claim, exclusive jurisdiction, preventive measures, counter-assurance, case law.

Система правового регулювання питань арешту морських суден в Україні, яка є базою для формування сучасної правозастосовної практики, фактично набула нового вигляду після приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил стосовно накладення арешту на морські судна, укладеної у м. Брюсселі 10 травня 1952 року, що набула чинності для України 16 травня 2012 року [1]. Так, зазнали змін деякі законодавчі акти України в частині визначення подсудності справ про арешт морських суден [2], були внесені важливі зміни як до Цивільного процесуального кодексу України [3], так і до Господарського процесуального кодексу України [4], що, в свою чергу, дало поштовх становленню нового масиву судової практики у справах про арешт суден.

У науковій літературі питання щодо арешту морських суден досліджувалися у роботах О. А. Брильова, О. М. Шемякіна, І. І. Бариної, Є. Д. Стрельцової, М. В. Голікової, Ю. В. Сергєєва, О. О. Балобанова, М. Ю. Картузова, В. В. Серафимова та ін., які, у своїй більшості, присвячені питанням теоретичного та законодавчого характеру, аналізу міжнародно-правових актів, проблем їх імплементації.

тації тощо. Що ж стосується питань правозастосовної практики, то, незважаючи на наявні наукові дослідження, враховуючи динамічний розвиток української судової системи, накопичення судової практики, а також поглиблення міжнародного співробітництва у сфері торговельного мореплавства, необхідність дослідження тенденцій практичного застосування чинного законодавства в Україні станом на сьогоднішній день зростає. Саме тому метою статті є аналіз сучасної судової практики у справах про арешт суден з врахуванням особливостей системи правового регулювання даного інституту морського права як на національному, так і на міжнародному рівнях.

Перш за все, зазначимо, що відповідно до законодавчих визначень, арешт судна означає будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються на забезпечення морських вимог [5]. Саме інститут забезпечення морських вимог і визначає правову природу арешту суден і надає особливих ознак процедурі арешту суден на практиці. Так, забезпечення морських вимог є тим механізмом, який мотивує боржника до належного виконання зобов'язання та гарантує задоволення інтересів кредитора, що, на перший погляд, робить схожим даний інститут права на давно відомий в цивілістичній науці інститут забезпечення зобов'язання. Проте, забезпечення морських вимог здійснюється через особливий вид судового провадження, що вже відрізняє його від інституту забезпечення зобов'язань.

Такої думки дотримується і О. А. Брильов, який виділяє декілька ознак, за якими інститут забезпечення морських вимог відмежується від інституту забезпечення зобов'язань, та зазначає, що забезпеченню морських вимог характерний більш високий рівень захисту та гарантування інтересів кредитора, усі способи забезпечення морських вимог гарантують кредитору задоволення його інтересів за рахунок грошового чи майнового фонду, який створюється на вимогу суду чи арбітражу, а межі застосування способів забезпечення морських вимог є значно ширшими ніж межі застосування способів забезпечення зобов'язань [6, с. 81].

Відповідно до вже згадуваної Конвенції 1952 року, арешт означає затримання судна за ухвалою суду для забезпечення морської вимоги, але не включає конфіскацію судна на виконання судового рішення [7]. Як вбачається з положень міжнародно-правових актів та актів національного законодавства, при здійсненні арешту судна мова йде, знову-таки, про забезпечення саме морських вимог, перелік яких

у Конвенції є досить широким та може стосуватися: збитку, завданого будь-яким судном у результаті зіткнення або в інший спосіб; загибелі людей або тілесного ушкодження, що заподіяні будь-яким судном або пов'язані з його експлуатацією; рятування судна або вантажу; договору, що стосується використання або здачі будь-якого судна в найм за договором про фрахтування або інакше; договору, що стосується перевезення вантажів будь-яким судном за договором про фрахтування або інакше; втрати вантажу або шкоди, завданої вантажу, в т. ч. багажу, який перевозиться будь-яким судном; загальної аварії; морської позики; буксирування; лоцманства; поставок товарів або матеріалів, що здійснюються для судна з метою його експлуатації або технічного обслуговування, незалежно від того, де ці поставки здійснюються; будування, ремонту або спорядження судна чи докових зборів; заробітної плати капітанів, офіцерів чи екіпажу; витрат капітана, у т. ч. витрат вантажовідправників, фрахтувальників чи агентів, що здійснені за дорученням судна або його власника; спорів, що стосуються права власності на морське судно; спорів між співвласниками будь-якого судна стосовно права власності на це судно, його експлуатації або доходів від його експлуатації; іпотеки або морської застави будь-якого судна.

Таким чином, виходячи зі змісту міжнародних та національних норм права, арешт судна є можливим виключно за наявності морської вимоги, що також відрізняє забезпечення морських вимог та забезпечення зобов'язань у господарському або цивільному процесі, де арешт майна не залежить від природи вимоги. До того ж, при обранні виду забезпечення позову є важливим дотримання його співмірності із заявленими позивачем вимогами, в той час як морський арешт може характеризуватися неспівмірністю заявлених вимог у випадках, коли вартість судна значно перевищує розмір таких вимог.

У правозастосовній практиці судами неодноразово допускалося ототожнення вищезазначених інститутів права. Так, у справі № 521/12740/16-ц, де спір між сторонами стосувався стягнення заборгованості по заробітній платі, суд встановив, що «вартість майна, на яке позивач просить накласти арешт, перевищує заявлену шкоду, що не відповідає принципу співмірності заявлених вимог та вимог щодо забезпечення позову» [8], цим самим прирівнявши арешт як засіб забезпечення морської вимоги до арешту майна як запобіжного заходу у цивільному процесі, а також проігнорувавши положення

п. м) ч. 1 ст. 1 Конвенції 1952 року, відповідно до яких вимоги щодо заробітної плати капітанів, офіцерів чи екіпажу є морською вимогою. Однак, у своєму наступному рішенні суд, з врахуванням вищезазначених норм міжнародного права, задовольнив заяву позивача про вжиття заходів забезпечення позову шляхом накладення арешту на судно відповідача [9]. Такий висновок свідчить про формування та поширення позитивної судової практики, що в подальшому сприятиме уникненню ототожнення арешту судна за морською вимогою та арешту майна на забезпечення позову в цивільному процесі, а також правильному застосуванню судами норм як національного, так і міжнародного права.

Позитивна тенденція у правозастосовній практиці також спостерігається і при розгляді справ, в яких звертається увага на проблематику визначення підсудності заяв про арешт суден. Перш за все, зазначимо, що для імплементації положень Конвенції 1952 року в Україні було прийнято вже згадуваний закон «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна», яким внесено зміни до інституту виключної підсудності в цивільному і господарському процесах. Слід звернути увагу, що до цього моменту судова практика свідчила про суттєві помилки, оскільки позови подавалися з порушенням правил підсудності, із порушенням правил забезпечення позову та заміни видів забезпечення позову [6, с. 177].

Відповідно до ч. 4 ст. 114 Цивільного процесуального кодексу України, справи про арешт судна розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації. Так, у справі № 521/2030/16-ц позивач просив Малиновський районний суд м. Одеси накласти арешт на судно в межах забезпечення позову про стягнення заборгованості. Проте, судно знаходилося у внутрішніх водах України в Білгород-Дністровському морському порту Одеської області, у зв'язку з чим суд повернув заявнику заяву про арешт судна для забезпечення морської вимоги з огляду на те, що вирішення вказаних вимог не належить до компетенції Малиновського районного суду м. Одеси [10].

Наступна тенденція в українській правозастосовній практиці пов'язана з практикою господарських судів, які хоч і уповноважені на розгляд справ про арешт суден за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації судна,

проте дуже часто, в силу договірних чи передбачених законом умов, не можуть розглядати позови у даній категорії справ по суті. Мова йде про інститут запобіжних заходів та особливості їх застосування в господарському процесі в спорах у сфері торговельного мореплавства. Почнемо з того, що морські вимоги до судна і, відповідно, право на арешт судна, виникають у кредитора ще до подачі позову в суд на відміну від права на отримання заходів щодо забезпечення позову в господарському або цивільному судочинстві. Однією з основних відмінних рис справ про арешт морського судна для забезпечення морських вимог у порівнянні з заходами щодо забезпечення позову в господарському або цивільному процесі є те, що арешт морського судна проводиться ще до початку судової процедури по суті спору. У цьому справі про арешт морського судна для забезпечення морських вимог схожі на інститут запобіжних заходів, врегульований розділом VI Господарського процесуального кодексу України, що дозволяє кредитору просити суд про накладення арешту на майно боржника, щодо якого заявляються попереджувальні заходи, до подачі позову в господарський суд [11, с. 338].

Згідно з ч. 1 ст. 43-1 Господарського процесуального кодексу України, особа, яка має підстави побоюватись, що подача потрібних для неї доказів стане згодом неможливою або утрудненою, а також підстави вважати, що її права порушені або існує реальна загроза їх порушення, має право звернутися до господарського суду з заявою про застосування запобіжних заходів до подання позову. Суди впевнено керуються даною нормою права при задоволенні заяв про застосування запобіжних заходів у вигляді накладення арешту на судно, що свідчить про поглиблення їхньої професійної компетенції, спрямованість на усунення перешкод у здійсненні правосуддя й напрацювання позитивної судової практики.

Так, в недавній практиці господарського суду Одеської області зустрічається справа № 916/585/17, в якій було встановлено, що у заявника виникла чинна морська вимога на підставі витрат, здійснених ним задля забезпечення судна дизельним паливом та важким бункерним паливом середньої в'язкості на загальну суму 226 678, 80 доларів США, і суд, керуючись положеннями статей 43-1 – 43-6 Господарського процесуального кодексу України, наклав арешт на судно «СЕВАТ», власником якого був боржник [12]. Слід зазначити, що окрім норм національного права, у цій справі судом також було

застосовано приписи підпункту к) п. 1 ч. 1 ст. 1 Конвенції 1952 року, відповідно до якого морська вимога означає вимогу, що виникає на підставі поставок товарів або матеріалів, що здійснюються для судна з метою його експлуатації або технічного обслуговування, незалежно від того, де ці поставки здійснюються.

Окремого аналізу потребує питання щодо так званого «зустрічного забезпечення» у вищезгадуваних рішеннях. Особливістю накладення арешту на судно у господарському процесі є те, що при задоволенні заяви про вжиття запобіжних заходів суд одночасно зобов'язує заявника вносити на депозит господарського суду певну суму грошових коштів як забезпечення вимоги. Така можливість передбачена ст. 43-4 Господарського процесуального кодексу України, згідно з якою господарський суд може зобов'язати заявника забезпечити його вимогу заставою, достатньою для того, щоб запобігти зловживанню запобіжними заходами, яка вноситься на депозит господарського суду [13].

Наприклад, у тій же справі № 916/585/17 щодо арешту судна «SEBAT» суд зазначив, що «зادля уникнення можливості зловживання правом на застосування запобіжних заходів господарський суд Одеської області вважає за необхідне забезпечити вимогу заявника заставою, яка визначається на суму вимоги в розмірі 226 678,80 доларів США, що в гривневому еквіваленті складає 6 147 358,82 гривень». Звертаємо увагу на те, що розмір застави у наведеному прикладі повністю відповідає сумі заборгованості за здійснену заявником поставку бункерного палива. Цікавим є те, що у деяких зарубіжних юрисдикціях законодавець підійшов більш детально до порядку призначення такого зустрічного забезпечення і передбачив імперативні вимоги надання заявником зустрічного забезпечення при арешті морського судна. Наприклад, відповідно до законодавства Бельгії, будь-яка іноземна особа може заарештувати будь-яке судно в Бельгії, навіть якщо її вимоги до судовласника не мають жодного зв'язку з даною країною. При цьому від особи, яка порушила клопотання про арешт судна, вимагається надання забезпечення у формі банківської гарантії або внесення грошової суми на депозит суду. Розмір забезпечення зазвичай визначається сумою, що дорівнює вартості п'яти днів простою судна. Гроші можуть бути внесені готівкою. Крім того, за домовленістю сторін банківська гарантія може бути замінена на гарантійний лист Клубу взаємного страхування. Суди ФРН, Греції, Італії можуть також вимагати зустрічного забезпечення в якості умови про

накладення арешту на морське судно. У США ця вимога, як і в названих державах, не є імперативною, однак суди, як правило, вимагають надання зустрічного забезпечення для покриття можливих збитків боржника. У Фінляндії, Японії, як і в Бельгії, дана умова є обов'язковою. Так, в Японії сума зустрічного забезпечення встановлюється в розмірі 1/3 від суми вимог кредитора [11, с. 334].

На додаток до проведеного аналізу судової практики, а також враховуючи те, що арешт судна є можливим виключно за наявності морської вимоги, слід зазначити, що у 1999 році міжнародною спільнотою була прийнята Міжнародна конвенція про арешт суден, якою було суттєво розширено перелік морських вимог, у т. ч. тими, яким надано статус привілейованих, та передбачено нові механізми здійснення права на арешт [14]. Проте, незважаючи на важливі доповнення, Україна не приєдналася та не ратифікувала Конвенцію 1999 року.

Таким чином, незважаючи на прогресивність сучасної української правозастосовної практики при вирішенні справ про арешт суден, а також враховуючи можливість реалізації права на арешт судна у повній відповідності до вимог чинного національного законодавства, досі існують певні труднощі, зумовлені необхідністю вдосконалення чинного законодавства України з метою відповідності міжнародним принципам та світовій морській практиці з арешту суден.

ЛІТЕРАТУРА

1. Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна: Закон України від 07.09.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. 2012. № 15. Ст. 97.
2. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна: Закон України від 20.12.2011 р. // Відомості Верховної Ради України. 2012. № 29. Ст. 342.
3. Цивільний процесуальний кодекс України, 2004 // Відомості Верховної Ради України. 2004. № 40-41, 42. Ст. 492.
4. Господарський процесуальний кодекс України, 1991 // Відомості Верховної Ради України. 1992. № 6. Ст. 56.
5. Кодекс торговельного мореплавства України, 1995 // Відомості Верховної Ради України. 1995. №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349.
6. Брылев А. А. Арест морских судов в торговом мореплаваннии: монография. – О.: Феникс, 2012. 276 с.
7. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, 1952 // Офіційний вісник України. 2012. № 37. Ст. 1415.

8. Ухвала Малиновського районного суду м. Одеси від 26 липня 2016 р. по справі №521/12740/16-ц // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/59182388>
9. Ухвала Малиновського районного суду м. Одеси від 14 грудня 2016 р. по справі №521/12740/16-ц // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/63696745>
10. Ухвала Малиновського районного суду м. Одеси від 22 лютого 2016 р. по справі № 521/2030/16-ц // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/55975642>
11. Каргузов М. Ю. Пути развития института ареста морского судна в Украине после присоединения к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10.05.1952 г. // Актуальні проблеми держави і права. 2012. Вип. 67. С. 331-340.
12. Ухвала господарського суду Одеської області від 07 березня 2017 р. по справі № 916/585/17 // Єдиний державний реєстр судових рішень. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/65191825>
13. Про деякі питання практики вжиття запобіжних заходів: лист Вищого господарського суду від 20.04.2007 № 01-8/251. URL: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v_251600-07
14. Міжнародна конвенція про арешт суден, 1999. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_700

