

http://dovira.eu/images/QA_concept_Final.pdf

14. Концепція розвитку вищої юридичної освіти в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.justinian.com.ua/article.php?id=3358>

15. Концепція гуманітарного розвитку України на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://dnipro rada.gov.ua/files/gumanitar-2020.pdf>

16. Концепція розвитку післядипломної освіти в Україні. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : soipro.edu.ua/userfiles/.../03_koncepcija_pdo

17. Shad H. Employees' Inventions Law and Practice in the Federal Republic of Germany / H. Shad. – Industrial Property, 1972. – № 9. – P. 252.

18. Закон України «Про інноваційну діяльність» від 04.07.2002 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/40-15>

19. Закон України «Про пріоритетні напрями розвитку інноваційної діяльності в Україні» від 08.09.2011 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://uazakon.ru/zakon/zakon-ob-innovatsionnouydeyatelnosti.html>



УДК 346.7 : 347.791.6

Рикова О. М., здобувач кафедри господарського права і процесу НУ «ЮЮА»

Проблеми співвідношення Кодексу торговельного мореплавства України та Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. щодо морських вимог

У статті досліджуються окремі проблеми співвідношення Кодексу торговельного мореплавства України та Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. щодо морських вимог. Окрема увага приділяється проблемним аспектам співвідношення національних та міжнародних норм при вирішенні питання щодо накладення арешту на морські судна, що зареєстровані в Україні, а також на судна, що зареєстровані в іноземних державах.

Ключові слова: морська вимога, арешт судна, торговельне мореплавство, судно, тлумачення.

В статье исследуются отдельные проблемы соотношения Кодекса торгового мореплавания Украины и Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 года. Отдельное внимание уделяется проблемным аспектам соотношения национальных и международных норм при решении вопроса о наложении ареста на судна, зарегистрированные в Украине, а также на судна, зарегистрированные в иностранных государствах.

Ключевые слова: морское требование, арест судна, торговое мореплавание, судно, толкование.

Some problems of correlation Merchant Shipping Code of Ukraine and the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the arrest of ships 1952 are examined in the article. Special attention is paid to the problematic aspects of the relationship between the national and international standards in deciding whether to arrest ship, registered in Ukraine, and ship, registered in foreign countries.

Keywords: maritime claim, ship arrest, merchant shipping, vessel, interpretation.

Актуальність. 7 вересня 2011 року Україна приєдналась Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна (1952 р., Брюссель) (далі – Міжнародна конвенції про арешт суден 1952 р.). Положення зазначеного міжнародного договору містить вичерпний перелік морських вимог за якими може бути накладений арешт на морське судно.

Водночас, існують проблеми співвідношення норм Міжнародної конвенції про арешт суден 1952 р. та Кодексу торговельного мореплавства України, глава 4 розділу II якого містить норми національного законодавства про арешт суден.

Зокрема наявні проблеми співвідношення вищевказаних актів при вирішенні питання арешту: 1) судна, що плаває під прапором України; 2) судна, що плаває під іноземним прапором.

Вказані проблеми, в свою чергу призводять до помилок у судовій практиці.

Аналіз останніх досліджень. Проблеми співвідношення Кодексу торговельного мореплавства України та Міжнародної конвенції про арешт суден 1952 р. щодо морських вимог розглядалися такими вченими як Ю. В. Бакаєва, О. А. Брильов, М. Ю. Картузов, О. О. Маковська, М. В. Мурзенко, О. М. Пташенчук, А. В. Селютін тощо. Однак висновки зазначених вчених щодо вказаної проблеми не позбавлені дискусійних положень, які підлягають перегляду.

Метою статті є встановлення порядку застосування положень Міжнародної конвенції про арешт суден 1952 р та Кодексу торговельного мореплавства України щодо кваліфікації правовідносин, з яких виникають морські вимоги, що надають право на арешт суден.

Основний матеріал. Автором цієї статті було обґрунтовано в інших працях, що морська вимога є волевиявленням (домаганням) особи, що виникає з зобов'язальних або речово-правових господарських, цивільних та інших правовідносин у сфері торговельного мореплавства, пов'язаних із будівництвом, експлуатацією чи іншими заходами, що здійснюються відносно судна [див. : 1].

Одними з основних джерел, що дозволяють визначити правовідносини з яких виникають морські вимоги, та регулюють відповідні відносини, є Міжнародна конвенція про арешт суден 1952 р. та Кодекс торговельного мореплавства України (далі – КТМ).

У літературі Міжнародну конвенцію про арешт суден 1952 р. (далі – Конвенція 1952 р.) передусім розглядають з точки зору інституту арешту морських суден.

Зокрема, М. Ю. Картузов зазначає, що «питання арешту морського судна є одним із ключових питань у морському праві, а тому кожна морська держава має національні правила регулювання питання арешту морських суден. Необхідність уніфікації цих правил у міжнародному праві викликана об'єктивною потребою, так як доволі часто правила різних держав по відношенню до арешту морських суден різняться. Ця різниця, враховуючи можливість судна за короткий термін перебувати у різних юрисдикціях, може істотно вплинути на процедуру арешту морського судна і правові наслідки такого арешту.» [2, с. 331].

Вказаний вчений зазначає, що міжнародним актом, який спроможний «згладити гострі кути» національного регулювання питання арешту морських суден різними державами є Конвенція 1952 р. [2, с. 331]. В основу зазначеної Конвенції 1952 р. були встановлені принципи арешту судна, які перейшли з англійського морського права [3, с. 130].

Приєднання держави до вищевказаної конвенції вчені також пов'язують з набуттям державою (в особі відповідних державних органів) права на арешт іноземних суден.

Зокрема, І. А. Буш зазначає, що Російська Федерація (далі – РФ), приєднавшись у 1999 р. до зазначеної Конвенції, «набула права арештовувати іноземні морські судна з метою отримання відповідного забезпечення і встановлення російської юрисдикції для розгляду справи по суті» [4, с. 86].

Водночас у Конвенції 1952 р. можна знайти положення, що стосуються й безпосередньо морських вимог як передумови виникнення права на арешт судна.

Видається за доцільне зупинитись на деяких дискусійних положеннях.

Зокрема, певне зауваження викликає формулювання, що міститься у ст. 2 Конвенції 1952 р.: «ніщо в цій Конвенції не може розглядатися як розширення чи обмеження прав і повноважень, якими наділені уряди чи їхні установи, органи державної влади чи портові або докові власті згідно з їхніми чинними внутрішніми законами або правилами щодо арешту, затримання або іншого способу перешкоджання відходу суден, які перебувають у межах їхньої юрисдикції».

М. Ю. Картузов, здійснюючи тлумачення зазначеної норми, доходить до висновку, що: «положення Конвенції 1952 р. застосовуються, але виключно у рамках діючого процесуального законодавства України» [2, с. 357]. Видається, що такий висновок не зовсім базується на положеннях Конвенції 1952 р., адже посилання на застосування її положень «у рамках діючого процесуального законодавства України» у самій Конвенції відсутнє.

Вбачається, що наведене у ст. 2 Конвенції формулювання фактично означає диспозитивність положень Конвенції та можливість застосування положень, що містяться у ній, виключно після імплементації цих положень у діюче законодавство. Власне й надання відповідно до положень Конвенції права на арешт українським судовим установам судна, що плаває під іноземним прапором, необхідно розглядати як «розширення...прав і повноважень, якими наділені органи державної влади», якими й є українські судові установи (окрім третейських судів)».

Видається, що словосполучення «щодо арешту» статті 2 Конвенції 1952 р. у підлягає виключенню. Адже норми Конвенції 1952 р. звернені в тому числі й до державних органів – судових установ, що здійснюють арешт суден, зокрема, й щодо переліку правовідносин, за якими може виникати морська вимога. Тож норми Конвенції розширюють повноваження, зокрема й, українських судів, надаючи їм право, у визначених Конвенцією випадках, накладати арешт на судна, що зареєстровані за законодавством інших держав, аніж Україна, та плавають під іноземним прапором. Це пояснюється тим, що відповідно до ст. 14 КТМ термін «судно» у КТМ застосовується по відношенню до суден, що зареєстровані в Україні. Про непоширення норм КТМ на відносини з арешту суден, що плавають під іноземним прапором зазначає й М. В. Мурзенко [5, с. 42].

Існування ст. 2 Конвенції 1952 р. у діючий редакції фактично перетворює усі її положення на диспозитивні – такі, що не є обов'язковими для застосування державою-членом. Більш м'яко про зазначену проблему зазначає й О. А. Брильов, який зазначає, що застереження, яке міститься у ст. 2 Конвенції фактично «зводить на «ні» зусилля світової спільноти щодо уніфікації правил арешту суден» і призводить до превалювання національних правил над конвенційними [6, с. 36].

Має місце й інша проблема, що має практичне значення для застосування українськими судами норм, що регулюють відносини, пов'язані із морськими вимогами.

Ю. В. Бакаєва, досліджуючи проблеми арешту морських суден в Україні, зазначає, що «морські вимоги, перераховані у ст. 42 КТМ України, співпадають з вимогами,

встановленими Конвенцією 1952 р.» [7, с. 287]. Однак такий висновок не відповідає дійсності та базується на недостатньо уважному співвідношенні положень ст. 42 КТМ, з одного боку, та п.1 ч.1 Конвенції 1952 р., з іншого.

Детальний порівняльний аналіз зазначених актів дозволяє дійти до висновку, що перелік правовідносин, з яких виникають морські вимоги у Конвенції 1952 р. та КТМ повністю не співпадають, а саме – у КТМ міститься більш ширший перелік таких правовідносин. Зокрема, відповідно до п.18 ст. 42 КТМ, морською вимогою є вимога, що виникає у зв'язку з страховою премією, включаючи внески за взаємне страхування, що сплачуються стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером. В свою чергу, можливість виникнення морської вимоги з правовідносин страхування, відповідно до положень Конвенції 1952 р., відсутня.

Виникає запитання: чи підлягають застосуванню судами України положення ст. 42 КТМ щодо кваліфікації правовідносин, з яких можуть виникати морські вимоги, з урахуванням того, що Україною ратифікована Конвенція 1952 р., яка містить власний виключний перелік морських вимог (ст. 1), за якими може бути заарештоване морське судно.

На перший погляд, відповідь на зазначене запитання повинна бути негативною, адже, відповідно до ч.2 ст. 19 ЗУ «Про міжнародні договори України», якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору [8]. В свою чергу, Конвенція 1952 р., як вже було зазначено, ратифікована Законом України від 7 вересня 2011 р. № 3702-VI.

Подібною думки дотримується й А. В. Селютин, який зазначає, що «при розгляді судами (господарськими судами) справ про накладення арешту на морські судна для забезпечення морської вимоги переважному застосуванню підлягають положення Конвенції, про що прямо зазначено у ЦПК (ч.5 ст. 8) та ГПК (ч.3 ст. 4)» [9].

Водночас, аналіз положень Конвенції 1952 р. дозволяє дійти до висновку, що її положення щодо кваліфікації правовідносин, з яких може виникати морські вимоги, повинні, за загальним правилом, застосовуватись до морських суден, які зареєстровані в іноземних державах.

Зазначений висновок пояснюється положенням ч.4 ст. 8 Конвенції 1952 р., у якій зазначено, що «ніщо в цій Конвенції не змінює або не впливає на чинні норми права відповідних Договірних Держав щодо арешту будь-якого судна, яке знаходиться в межах юрисдикції держави, або ходить під її прапором, особою, яка має постійне місце проживання або основне місце роботи у цій державі» [10].

О. М. Пташенчук тлумачить зазначену норму наступним чином: «у випадку, коли заявником є, наприклад, юридична особа - резидент України, арешт судна під прапором України на території України повинен здійснюватись згідно правил КТМ України, в межах зазначеного в ньому переліку морських вимог» [11].

Водночас, зазначене тлумачення підлягає вдосконаленню та доповненню, з урахуванням того, що, відповідно до п. 14.1.213 Податкового кодексу України (далі – ПК), резидентами визнаються в тому числі юридичні особи, які утворені та провадять свою діяльність відповідно до законодавства України з місцезнаходженням за її межами [12].

Однак, необхідно зауважити про наявність помилок в офіційному українському перекладі ч.4 ст. 8 Конвенції 1952 р.: зокрема, термін «principal place of business» перекладений як «місце роботи», тоді як повинна була застосовуватись юридична специфіка перекладу зазначеного терміну – «місцезнаходження головної контори,

місцезнаходження основного комерційного підприємства» [13].

З урахуванням вищевикладеного положення КТМ щодо кваліфікації правовідносин за якими можуть виникати морські вимоги підлягають застосуванню замість положень Конвенції 1952 р., якщо дотримується дві наступні умови:

- 1) морська вимога виникла у зв'язку з експлуатацією чи іншим використанням судна, що зареєстровано в Україні (плаває під прапором України);
- 2) морська вимога виникла в юридичної особи, місцезнаходження якої зареєстровано на території України, або у фізичної особи, що має постійне місце проживання на території України, яке повинно визначатись згідно правил п. 14.1.213 ПК.

В випадку, якщо морська вимога, пов'язана з експлуатацією чи іншим використанням судна, що плаває під прапором України, виникла у юридичної особи, місцезнаходження якої зареєстроване на території іншої держави, а також фізичної особи, що не має постійного місця проживання на території України, - повинні застосовуватись норми Конвенції 1952 р.

Виникає інше запитання: чи підлягають застосуванню положення Конвенції 1952 р. та/або КТМ щодо кваліфікації правовідносин з яких виникають морські вимоги, у разі їх виникнення у зв'язку з експлуатацією або іншим використанням судна, що плаває під прапором іноземної держави, яка не є учасником Конвенції 1952 р.

До надання відповіді слід зауважити, що, основною підставою пропозиції щодо ратифікації Верховною Радою України Конвенції 1952 р., відповідно до положень пояснювальної записки до проекту закону, було обмеження «підстав арешту українських суден тільки морськими вимогами», що містяться у Конвенції [14]. «Адже, відповідно до частини 2 статті 8 даної Конвенції судно, що ходить під прапором держави, яка не приєдналась до Конвенції, може бути заарештовано не тільки на підставі закритого переліку морських вимог, вказаних в Конвенції, але і на підставі будь-якої іншої вимоги, що допускає арешт за законом цієї держави» [14].

Тлумачення вказаної ч. 2 ст. 8 Конвенції 1952 р. з точки зору застосування її судами України дозволяє дійти наступних висновків:

- 1) судно, що плаває під іноземним прапором держави, що не є учасником Конвенції, може бути заарештовано за морською вимогою, виникнення якої кваліфіковано відповідно до положень Конвенції 1952 р.;
- 2) судно, що плаває під що плаває під іноземним прапором держави, що не є учасником Конвенції, не може бути заарештовано за морською вимогою, виникнення якої кваліфіковано відповідно до положень КТМ, адже згідно положень п.1 ст. 14 КТМ термін «судно» у розділі 2 КТМ (норми глави IV якого стосуються арешту суден) застосовується виключно до суден, що зареєстровані за законодавством України.

З урахуванням вищевикладеного, видається за доцільне підтримати пропозицію Ю. В. Бакаєвої щодо внесенні змін у колізійні норми КТМ з метою забезпечити можливість застосування норм цього нормативно-правового акту судами України не лише до суден, що плавають під українським прапором, але й до іноземних [7, с. 290]. Подібні зміни забезпечить можливість накладення українськими судами арешту на ті морські судна, що зареєстровані за законодавством тих держав, які не є членами Конвенції 1952, що позитивним чином вплине на захист прав та законних інтересів національних кредиторів та інших осіб, що можуть пред'явити морські вимоги.

Подібно до запропонованих змін функціонують та співвідносяться Конвенція 1952 р. та КТМ РФ. Як зазначає О. О. Маковська саме за правилами КТМ РФ у РФ повинен

здійснюватись арешт суден, що плавають під прапором РФ, а також іноземних суден, що плавають під прапором держави, яка не є учасником Конвенції 1952 р. [див.: 15, с. 86-87].

Висновки. Отже, співвідношення Конвенції про арешт суден 1952 р. та КТМ не позбавлено певних дискусійних моментів.

Здійснене у статті дослідження дозволяє стверджувати, що, після приєднання Україною до Конвенції про арешт суден 1952 р., суди України мають право накладати арешт на будь-яке іноземне судно за наявності морської вимоги, що має визначатись виключно відповідно до положень зазначеної Конвенції.

При вирішенні питання щодо арешту судна, що зареєстровано в Україні, для кваліфікації правовідносин, з яких виникає морська вимога, може застосовуватись КТМ (у разі, якщо морська вимога виникла в юридичної особи, місцезнаходження якої зареєстровано на території України, або у фізичної особи, що має постійне місце проживання на території України) або положення Конвенції про арешт суден 1952 р. (у разі, якщо морська вимога виникла у юридичної особи, місцезнаходження якої зареєстроване на території іншої держави, а також фізичної особи, що не має постійного місця проживання на території України).

Актуальним вбачається здійснення подальших досліджень, спрямованих на аналіз положень Міжнародної конвенції про арешт суден 1999 року, що дозволить визначитись із доцільністю приєднання України до зазначеної Конвенції.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Рыкова Е. Н. О понятии и правовой природе морского требования по законодательству Украины / Е. Н. Рыкова // Закон и жизнь. — 2014. — № 8/2. — С. 140-143.
2. Картузов 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. / М. Ю. Картузов // Актуальні проблеми держави і права : зб. наук. праць. — 2012. — Вип. 67. — С. 331-340
3. Картузов М. Ю. Арешт судна в практиці Англії / М. Ю. Картузов // Юридичний журнал. — 2006. — № 9. — С. 130-136
4. Буш И.А. Арест морского судна в связи с морскими требованиями как способ защиты прав сторон по договору аренды (фрахтования) / И. А. Буш // Вестник Саратовской государственной академии права : научный журнал. — 2011. — № 3. — С. 86-89.
5. Мурзенко М. В. Преодоление правовых коллизий при разрешении вопросов относительно ареста морских судов по законодательству Украины / М. В. Мурзенко // Збірник тез наукових робіт учасників 1-ої Всеукраїнської цивілістичної наукової конференції студентів та аспірантів (Одеса, 24-25 лютого 2006 р.). — 2006. — С.41-43.
6. Брылев О. А. Конференция UN / IMO по аресту морских судов 1999 года (правовые позиции и итоги) / О. А. Брылев // Підприємництво, господарство і право. — 2004. — № 12. — С. 35-38.
7. Бакаева Ю. В. Арест морских судов в Украине / Ю. В. Бакаева // Держава і право : юридичні і політичні науки : зб. наук. праць — 2002. — Вип. № 15. — С. 286-291.
8. Про міжнародні договори : Закон від 29 червня 2004 р. № 1906-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 50. — Ст. 540.
9. Селютин А. В. С какой целью может быть наложен арест на морское судно / А. В. Селютин [Электронный ресурс] // Центр транспортных стратегий. — Режим доступа: <http://cfts.org.ua/question?id=42>
10. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морський судна від 10 травня 1952 року // Офіційний вісник України. — 2012. — №37. — Ст. 1415.
11. Пташечник О. М. Законодаве регулювання арешту суден на території України / О. М. Пташечник [Електронний ресурс] // Колегія юристів з морського права: офіційний веб-сайт. — Режим доступу: <http://>

/umba.org.ua/newsroom/articles/article3.htm

12. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 р. №2755-VI // Офіційний вісник України. – 2010. – №92. – Т. 1. – Ст. 3248.

13. Мультитран. Интернет-словари [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.multitrans.ru/>

14. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про приєднання України до Міжнародної Конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна» [Електронний ресурс] // Офіційний веб-сайт Верховної Ради України. – Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc34?id=&pf3511=40589&pf35401=194150>

15. Маковская А. А. Арест морских судов по российскому законодательству / А. А. Маковская / Хозяйство и право. – 2002. – № 3. – С. 85-89.



УДК 343.98 : 343.347

Рубежанська О. В., здобувач кафедри криміналістики та судової медицини НАВС

Класифікація слідів використання обладнання, призначеного для виготовлення наркотичних засобів або психотропних речовин

У статті надається класифікація та характеристика слідів, які утворюються при використанні обладнання для незаконного виготовлення наркотичних засобів або психотропних речовин, з метою удосконалення процесу розслідування злочинів, пов'язаних із застосуванням такого обладнання.

Ключові слова: сліди злочину, обладнання, класифікація, виготовлення, розслідування.

В статті пропонуються класифікація і характеристика слідів, які утворюються при використанні обладнання, призначеного для незаконного виготовлення наркотичних засобів або психотропних речовин, з метою удосконалення процесу розслідування злочинів, пов'язаних із застосуванням такого обладнання.

Ключевые слова: следы преступления, оборудование, классификация, изготовление, расследование.

Classification and description of tracks, that appear at the use of the equipment intended for the illegal making of narcotic facilities or psychotropic substances, are offered in the article, with the purpose of improvement of process of investigation of the crimes constrained with the use of such equipment.

Keywords: tracks of crime, equipment, classification, making, investigation.

Постановка проблеми. Дії злочинця з криміналістичної точки зору характеризуються змінами матеріальної обстановки, які мають місце в ході підготовки, вчинення і приховування злочину, тобто вони ведуть до утворення слідів, матеріального та ідеального характеру. Останнім у криміналістиці приділяється велика увага. Сліди тільки тоді здатні з тієї чи іншої сторони характеризувати скоєний злочин, коли береться до уваги їх сукупність і взаємозв'язок, коли не залишається без аналізу жоден вид слідів. І. Ф. Пантелєв говорить про те, що сукупність даних про матеріальні сліди злочину, їхні особливості і локалізації є важливим елементом криміналістичної характеристики злочинів, але не самостійним, так як залишені сліди і місця їх виявлення є наслідком застосування будь-якого способу [1, с. 14].