УДК 347.122:347.22:347.791.6

М. В. Мурзенко, асистент

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,
кафедра цивільно-правових дисциплін,
Французький бульвар, 24/26, м. Одеса, 65058, Україна

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ЗАХИСТУ ПРАВ СУДНОВЛАСНИКА ПРИ АРЕШТІ МОРСЬКОГО СУДНА

В статті розглянуто проблемні питання застосування норм про арешт морського судна в контексті захисту прав судновласника. Проаналізовано норми чинного матеріального та процесуального права з означеного питання, пропонуються шляхи подолання існуючих проблем шляхом внесення системних змін до чинного законодавства.

Ключові слова: арешт морського судна, забезпечення морських вимог.

В юридичній періодиці останнього часу неодноразово обговорювалось питання проблематики здійснення арешту судна на території України, недосконалості існуючих матеріальних та процесуальних норм.

При цьому зазначене питання розглядалося майже виключно в аспекті захисту прав особи, що має морські вимоги. Лише деякі автори звертали увагу юридичної громадськості на проблемні питання захисту законних прав та інтересів судновласника при арешті судна, зокрема, що виникають в процесі оскарження судових рішень про арешт судна, надання іншого прийнятного забезпечення. Так, на неприпустимість існуючої в Україні невизначеності процедури розгляду заяв про арешт судна, винесення ухвал про арешт та їх оскарження вказують О. Альошин та І. Міщенко [8]. Про те, що відсутність чіткого правового регулювання призводить до неоднозначного застосування положень КТМ України з питань арешту судна українською Фемідою, з приводу чого страждають судновласники, фрахтівники, вантажовідправники та вантажоодержувачі, зазначає у своїй роботі О. Кіфак [9].

З огляду на вищевикладене, аспекти захисту прав судновласника при застосуванні арешту належного йому на відповідній правовій підставі судна потребують детального вивчення й наукового аналізу з метою виявлення наявних проблем й шляхів їх подолання.

Перш за все 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 Кодексу торговельного мореплавства України [2, ст. 20] 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. Врахову-

© М. В. Мурзенко, 2010

ючи досить заплутані 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). 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 вищевикладене, 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, 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.

Другим аспектом, який потребує більш детального регулювання, є розмір морської вимоги, який дозволяє здійснити арешт судна. При вирішенні даного питання слід виходити з паритету інтересів особи, яка має морську вимогу, та інтересів судновласника. З одного боку, арешт судна є єдиним засобом змусити судновласника надати належне забезпечення вимоги (адже арешт судна не є самометою), з другого — навіть невеликий за часом простій судна спричиняє судновласнику колосальні збитки. При цьому за невеликими за розміром вимогами, зокрема, щодо виплати заробітної платні екіпажу, застосування судом механізму авансування стороною, що вимагає арешту судна, можливих збитків судновласника у разі необґрунтованого арешту, є неприйнятним з огляду на очевидну відсутність у заявителів необхідних сум. Чинне законодавство прямо не обмежує право суду накласти арешт на майно, що за вартістю у порядки перевищує суму позовних вимог, але суд при вирішенні цього питання має враховувати також і цей аспект. Так, зокрема, Пленум Верховного суду України в Постанові "Про практику застосування судами цивільного процесуального законодавства при розгляді заяв про забезпечення позову" від 22 грудня 2006 року № 9 [7, п. 4] зазначає, що, розглядаючи заяву про забезпечення позову, суд (суддя) має з урахуванням доказів, наданих позивачем на підтвердження своїх вимог, пересвідчитися, зокрема, в тому, що між сторонами дійсно виник спір та існує реальна загроза невиконання чи утруднення виконання можливого рішення суду про задоволення позову; з'ясувати обсяг позовних вимог, дані про особу відповідача, а також відповідність виду забезпечення позову, який просить застосувати особа, котра звернулася з такою заявою, позовним вимогам.

З урахуванням того, що зазначене питання детально не врегульовано чинним законодавством, на мій погляд, слід внести відповідні зміни до процесуального за-

конодавства та Кодексу торговельного мореплавства України й визначити, яким саме має бути мінімальний обсяг вимог, за якими допускається арешт судна, та за якими вимогами судно має бути заарештоване незалежно від розміру вимог.

Також неоднозначно в законодавстві регулюється питання заміни способу забезпечення вимоги й звільнення судна з-під арешту. Відповідно до ст. 44 КТМ України, арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром. При цьому зазначена норма не конкретизується, тобто не зазначено, яке саме забезпечення і в якому розмірі буде вважатися прийнятним для суду для звільнення судна з-під арешту. Аналогічні положення містить й Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 року [6, ст. 5]. Цивільний процесуальний кодекс України, навпаки, зазначає, що заміна способу забезпечення позову є правом, а не обов'язком суду [3, ст. 154], що відповідає Міжнародній Конвенції з уніфікації деяких правил стосовно накладення арешту на морські судна для забезпечення цивільного позову 1952 року [5, ст. 5].

При вирішенні зазначеного питання слід виходити з того, що арешт судна не є кінцевою метою, до якої прагне особа, що заявила відповідне клопотання, а є лише способом забезпечення її вимоги до судновласника. При цьому якщо вимога є грошовою, що має місце у більшості випадків (лише вимоги, пов'язані із володінням судном та його заставою стосуються власне судна), внесення грошових коштів на депозит суду або надання безвідкличної гарантії відповідної фінансової установи є більш прийнятним видом забезпечення, оскільки, по-перше, не обмежує судновласника в користуванні та розпорядженні судном; по-друге, спрощує виконання рішення суду на користь особи, що заявила вимогу, оскільки немає потреби здійснювати процес реалізації майна.

Таким чином, доцільним вважається внесення змін до Цивільного процесуального кодексу України та Кодексу торговельного мореплавства України, які б чітко встановлювали обов'язок суду змінити спосіб забезпечення морської вимоги й звільнити судно з-під арешту у разі, якщо вимога носить грошовий характер й судновласник або третя особа внесли відповідну грошову суму на депозит суду або відповідна фінансова установа надала відповідну гарантію сплати сум за рішенням суду.

Певною гарантією дотримання прав судновласника є положення ч. 2 с. 46 КТМ України, які передбачають право суду як умову арешту судна або продовження арешту, накладеного раніше, зобов'язати особу, яка заявила вимогу про це, надати забезпечення морської вимоги у зв'язку з будь-якими збитками, що можуть бути заподіяні власникові судна чи фрахтувальникові його за бербоут-чартером у результаті необґрунтованого арешту судна або надмірного забезпечення морської вимоги і за що така особа може нести відповідальність. Однак, на практиці, суд дуже нечасто застосовує зазначені положення, хоча у достатньо великій кількості випадків вартість простою судна навіть протягом кількох днів (витрати на утримання судна, фрахтові платежі тощо) є зрівнянною з сумою заявлених вимог.

Також проблемним є питання захисту судновласника від неправомірного арешту. Так, однією з гарантій дотримання законності при здійсненні правосуддя є право на оскарження судових рішень (до яких відносяться й ухвали про забезпечення позову). При цьому, враховуючи існуючий порядок апеляційного оскарження та апеляційного розгляду скарги, від дати оскарження до дати розгляду заяви по суті проходить досить довгий проміжок часу. Так, враховуючи строки, відведені суду апеляційної інстанції на вирішення питання про прийняття скарги (ст. 297 ЦПК України), проведення підготовки до розгляду справи (ст. 301 ЦПК України) та строки призначення справи до слухання (ст. 302 ЦПК України), апеляційна скарга буде розглянута судом протягом 28 днів. При цьому досить високою є ймовірність того, що у разі скасування судом апеляційної інстанції ухвали про забезпечення позову у вигляді накладення арешту на морське судно через неправильне застосу-

вання судом першої інстанції норм матеріального та процесуального права, збитки судновласнику не буде відшкодовано. Так, відповідно до Закону України "Про порядок відшкодування шкоди, завданої громадянинові незаконними діями органів дізнання, досудового слідства, прокуратури і суду" [6, п. 5], підлягає відшкодуванню шкода, завдана виключно громадянину, тобто фізичній особі (у той час, як судновласником виступає, як правило, особа юридична), та що стосується незаконного накладення арешту на майно — виключно, якщо такий арешт було здійснено в порядку кримінального судочинства.

З огляду на вищевикладене, питання захисту прав судновласника при застосуванні такого виду забезпечення морської вимоги, як арешт судна, в Україні є досить актуальним та проблемним з точки зору теорії та практики юридичної науки. Відсутність системного регулювання зазначених питань, неузгодженість між собою норм КТМ та ЦПК України, відсутність єдиних методичних вказівок з боку Верховного суду України щодо застосування арешту морського судна призводять до відсутності як ефективних гарантій захисту особи, що має морську вимогу, так і судновласника, зокрема, щодо захисту від неправомірного арешту та щодо звільнення судна з наданням іншого забезпечення. Виправити ситуацію може лише внесення системних змін до чинного законодавства і, перш за все, процесуального, які б враховували всю специфіку арешту морського судна як окремого інституту.

Література

1. Закон України "Про порядок відшкодування шкоди, завданої громадянинові незаконними діями органів дізнання, досудового слідства, прокуратури і суду" від 01 грудня 1994 р. // Відомості Верховної Ради України — 1995. — № 1. — ст. 1.

2. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47–52. — ст. 349.

3. Цивільний процесуальний кодекс України // Офіційний вісник України.—2004. — № 16. — ст. 1088.

4. Звід звичаїв Іллічівського морського торговельного порту. Затверджений наказом начальника ДП "Іллічівський морський торговельний порт" № 1299 від 15. 11. 2006 [Електронний ресурс] — Режим доступу: www.ilport.com.ua

5. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту суден 1952 р. [Електронний ресурс] — Режим доступу: www.liga.net

6. Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 року [Електронний ресурс] — Режим доступу: www.liga.net

7. Постанова Пленуму Верховного суду України "Про практику застосування судами цивільного процесуального законодавства при розгляді заяв про забезпечення позову" від 22 грудня 2006 року № 9 // Вісник Верховного Суду України — 2007. — № 2 — С. 14–17.

8. Альошин О., Міщенко І. Правовое регулирование ареста судов // Юридическая практика.— 2004.— № 29.— С. 12.

9. Кіфак О. М. Как усовершенствовать КТМ // Моряк Украины — 2007. — № 30. — С. 17.

М. В. Мурзенко, ассистент

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова,
кафедра гражданско-правовых дисциплин,
Французский бульвар, 24/26, г. Одесса, 65058, Украина

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ЗАЩИТЫ ПРАВ СУДОВЛАДЕЛЬЦА ПРИ АРЕСТЕ МОРСКОГО СУДНА

РЕЗЮМЕ

В статье рассмотрены проблемные вопросы защиты прав судовладельца при аресте морского судна, в частности, вопросы определения понятия “судовладелец”, определения лица, ответственного по морскому требованию, вопросы замены способа обеспечения морского требования, освобождения судна из-под ареста. Рассмотрены также вопросы возможности злоупотребления правом на арест судна. Приведен анализ существующих правовых норм, обозначены проблемные вопросы реализации и защиты прав судовладельца при аресте морского судна, даны рекомендации относительно необходимости внесения изменений в действующее законодательство.

Ключевые слова: арест морского судна, обеспечение морских требований.