УДК 341.225:347.79:343.125

Є. Д. Стрельцова, канд. юрид. наук, доцент,
заслужений працівник освіти України

Одеський національний університет імені І. І. Мечникова,
Французький бульвар, 24/26, м. Одеса, 65058, Україна

УНІФІКАЦІЯ В СФЕРІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ АРЕШТУ МОРСЬКИХ СУДЕН

На основі аналізу сучасного стану міжнародної правової уніфікації в сфері арешту морських суден зроблена спроба виявити та виправдати ефективність цього процесу з точки зору створення однакових умов для захисту інтересів, здійснення прав та обов'язків усіх учасників мореплавства.

Ключові слова: уніфікація права, арешт морського судна по забезпеченню вимог, морські вимоги, міжнародні конвенції.

У числі десяти національних проектів України, поряд із створенням національної інформаційної комунікаційної мережі на основі технології 4G, спорудженням морського терміналу по прийому зрідженого газу, будуванням сонячних та вітряних електростанцій потужністю 2 ГВт, формуванням стратегічного плану розвитку міст та іншим, визначено розвиток українського судноплавства. Програму реалізації цих грандіозних задумок планується здійснити за новою моделлю державно-приватного партнерства, за рахунок інвестицій,тощо [1].

Звичайно, в умовах глобалізації економіки, фінансових ринків, конкуренції тощо державна політика стосовно розвитку національного судноплавства стає ще вагомішою, являючи собою один з найважливіших факторів забезпечення сталого економічного зростання держави. Однак жоден оголошений проект, жодна програма, жодна концепція розвитку не матимуть сенсу, якщо не зроблено першого кроку для їхньої реалізації. Так, наприклад, стратегічним планом розвитку суднобудівної галузі передбачено збільшити обсяги галузевого виробництва до 2015 р. На думку спеціалістів, суднобудівна галузь України спроможна задовольнити потреби вітчизняних компаній у суднах усіх класів. Але за останні 10 років Україна не у змозі конкурувати на міжнародному ринку суднобудування у зв'язку з економічними та технологічно-організаційними причинами [2, 8]. Таким чином, становлення України як потужної морської держави потребує заходів економічного, організаційного характеру, які супроводжуються втіленням інноваційних проектів, залученням інвестицій, у тому числі іноземних, покращенням нормативного та законодавчого середовища,приведенням національного законодавства з питань морського права, міжнародного морського приватного права зокрема, у стан, який відповідатиме сучасним тенденціям розвитку цієї галузі і провідному світовому досвіду. Ці заходи мають стати потенційними інструментами для реалізації амбіційних проектів і зміцнення, таким чином, національної економіки у цілому [3, 14].

У світлі поставлених стратегічних завдань Україна намагається приймати активну участь у інтеграційних процесах в сфері торговельного мореплавства. Поряд з іншими заходами, вона використовує і шлях приєднання до міжнародно-правових документів, які регулюють ті чи інші суспільні відносини у морській сфері, тобто бере участь і у інтеграційних процесах в сфері права.

Взаємодія в правовій сфері, як відомо, може проявлятися в різних формах, наприклад, через взаємодію міжнародного і національного права, національних

© Стрельцова Є. Д., 2012

правових систем між собою, а також через взаємодію елементів однієї і тієї національної системи. Результатом інтеграції правових систем стала уніфікація права, яка взагалі розглядається як процес створення одностайних норм у міжнародному приватному праві. Уніфікація розуміється як у широкому, так і у вузькому сенсі [4, 30]. В широкому розумінні це процес усунення бар'єрів на шляху міжнародного співробітництва і зв'язаного з ним розвитку відносин, які регулюються національним правом. Вузьке значення уніфікації охоплює створення одностайних норм, які направлені на регулювання конкретних відносин в праві окремих держав [5, 24].

Розглянемо уніфікацію в останньому значенні цього поняття на прикладі відносин стосовно арешту морських суден, враховуючи факт нещодавнього приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. (далі — Конвенція 1952 р.) [6][1]*.

Додаткова актуальність питання викликана тим, що у національному праві правове регулювання відносин, пов'язаних з арештом морських суден, залишається недостатньо дослідженим, фундаментальних усебічних наукових досліджень цієї сфери бракує. Чисельні проблемні питання, які породжують труднощі на практиці, пов'язані з реалізацією права на арешт судна для забезпечення морських вимог. Це пояснюється багатьма причинами, зокрема відносною «молодістю» цього інституту вітчизняного морського права, недостатнім рівнем вивченості особливостей його правової природи, декларативністю окремих норм національного законодавства, які не узгоджені з існуючими загальними принципами національного судового провадження, неповнотою окремих законодавчих визначень та ін. Цим питанням було неодноразово приділено увагу з боку юристів-практиків [7, 153; 8, 55; 9, 198].

У той же час слід відзначити, що у світовій практиці теоретичному дослідженню цього інституту морського права, розробці законодавства, що регулює відповідні відносини, на національному та міжнародному рівні, проблемним питанням практиці його застосування приділяється значна увага [10, 16–28]. Це пояснюється тим, що арешт судна виявився, залишається і набуває подальшого розвитку як один з найефективніших шляхів забезпечення вимог в сфері мореплавства та подальшого примусового продажу судна в разі необхідності. Арешт судна є можливим засобом захисту інтересів багатьох кредиторів, наприклад, власника судна, переданого до чартеру, постачальника бункерного палива, рятувальника судна, членів екіпажу судна та ін.

Приєднавшись до Конвенції 1952 р., Україна тим самим підтвердила свою згоду на розповсюдження відповідних міжнародно-правових норм на своїй території. Цей факт додатково підштовхує до розгляду основних ідей цієї Конвенції, які залишаються актуальними для багатьох морських держав світу, незважаючи на її досить солідний «стаж роботи» і деякі недоліки, які виявилися при застосуванні її положень на практиці.

Враховуючи той факт, що морське право має чітко виражений міжнародний характер, міжнародно-правовій уніфікації норм, що регулюють окремі відносини в галузі торговельного мореплавства, особливо тим, що виникають в сфері арешту суден, приділяється значне місце [11, 432]. Додаткова необхідність у нормах міжнародного морського права стосовно арешту суден і приєднання до них багатьох країн пояснюється і виникаючими в світовій практиці за останні роки випадками невиправданого накладення арешту на судна і неузгодженістю норм національних законодавств окремих країн із встановленими міжнародними правилами [8, 196]. Разом з цим треба додати, що не усіх проблемних питань та розбіжностей у процедурі арешту суден можна уникнути завдяки уніфікації, у зв'язку із тим, що не усі морські держави

---

[1] * Відповідно до ст.15 Конвенції вона набирає чинності для України через 6 місяців з дати одержання Міністерством закордонних справ Бельгії повідомлення про приєднання України до Конвенції.

беруть участь у міжнародних конвенціях, і у багатьох країнах, навіть тих, що приєдналися до них, історично склалися різні підходи до арешту суден [12, с. 28]. Але основні, концептуальні питання міжнародні правила намагаються розв'язати, що й підтверджується положеннями відповідних міжнародних конвенцій.

Конвенція 1952 р. є першим й понині діючим міжнародним правовим актом в сфері арешту суден [13], з 14 вересня 2011 р. набрав чинності й інший міжнародно-правовий акт стосовно цього питання — Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 р. (далі — Конвенція 1999 р.) [14]. Враховуючи факт приєднання України саме до Конвенції 1952 р., розглянемо у загальному плані саме її положення. Стосовно Конвенції 1999 р. додамо, що вона внесла певні зміни до існуючих положень Конвенції 1952 р., передбачає нові положення, які мають відобразити баланс інтересів усіх учасників морського підприємства, а також враховують правові підходи до арешту суден, існуючі у різних країнах. Треба також додати, що зміст окремих норм КТМ України відповідає саме положенням Конвенції 1999 р. Але ці питання заслуговують на окремий ретельний аналіз.

Основні положення Конвенції 1952 р. стосуються сфери застосування Конвенції; визначення арешту та вимог, стосовно яких на судно може бути накладено арешт; визначення судна, на яке може бути накладено арешт; процедурні правила арешту. Коротко розглянемо вказані положення.

Питання щодо сфери застосування Конвенції включає декілька аспектів. У першу чергу, це стосується поняття «судна». Конвенція не формулює визначення цього поняття, але оперує поняттям «морське судно». Це означає, що Конвенція застосовується до будь-якого судна або будь-якої споруди, яка плаває у морських водних шляхах, виключаючи, таким чином, судна, які використовуються у внутрішніх водах. На практиці виникали питання щодо віднесення до судна, у контексті Конвенції, яхт чи прогулянкових суден, а також пошкоджених суден, які неможливо використати для навігації, та багато інших [15, 354].

На думку розробників Конвенції, головне питання стосовно судна, перш за все, пов'язане з його реєстрацією. Так, ч.ч.1 та 2 ст. 8 Конвенції вказують на те, що її положення застосовуються до будь-якого судна, яке плаває під прапором держави-учасниці, або — під прапором держави, що не є учасницею, але в межах юрисдикції держави-учасниці. У останньому випадку на судно може бути накладено арешт не тільки для забезпечення морської вимоги, а й будь-якої вимоги, яку встановлено законодавством відповідної держави. Таким чином, як бачимо, Конвенція надає право державам-учасницям частково або повністю позбавляти переваг, які встановлені у неї, держави, що не є учасницями Конвенції, і осіб, які на момент арешту судна не мали постійного місця проживання або місця основної діяльності в одній з держав-учасниць.

Заслуговує на увагу ч. 4 ст. 8 Конвенції, яка встановлює обмеження для її застосування щодо арешту суден в межах юрисдикції держави, до якої воно належить, особою, місце проживання або місце основної діяльності якої розташовано в цій державі. Таким чином, Конвенція виключає зі сфери свого застосування відносини, не обтяжені іноземним елементом. У таких випадках мають застосовуватись норми національного закону відповідної держави. Конвенція також надає право державам приєднатися до неї із застереженням про незастосування положень цієї Конвенції до військових кораблів та інших державних суден, які експлуатуються з некомерційною метою. Це положення відповідає нормам КТМ Україні (ст.ст. 18, 47, 82), які передбачають правила теорії функціонального імунітету держави як учасника відносин у сфері торговельного мореплавства.

Відповідно до п. 2 ст. 1 Конвенції арештом судна є затримання судна, яке здійснюється у порядку судового провадження для забезпечення морської вимоги, не включаючи затримання судна для виконання судового рішення. Ціллю такого затримання є надання забезпечення кредиторові до розгляду справи по суті у суді.

Таким чином, для арешту морського судна однією з необхідних умов має бути наявність морської вимоги. Конвенція визначає морську вимогу як будь-яку вимогу, що виникає з одної або декількох обставин. Перелік цих обставин є вичерпним: спричинення збитків судном при зіткненні або іншим чином; спричинення шкоди життю або здоров'ю особи судном або у зв'язку з його експлуатацією; рятування; договір про використання або найму судна на умовах чартеру або іншим чином; договір перевезення вантажу на судні на умовах чартеру або іншим чином; втрата або пошкодження вантажу, що перевозиться на судні, включаючи багаж; загальна аварія; бодмерея; буксировка; лоцманська проводка; постачання судна вантажем або матеріалами в цілях його експлуатації або підтримки; будування, ремонт, обладнання судна або сплата докових витрат та зборів; заробітна плата, яка не виплачена капітанові, особам командного складу або іншим членам екіпажу; здійснені капітаном від імені судна або його власника дісбурсментські витрати, включаючи дісбурсментські витрати, здійснені відправниками вантажу, фрахтувальниками або агентами; спори про право власності на судно; спори між власниками про право власності на судно, володіння або користування ним або розподілу прибутку; іпотека судна.

Вивчення історії створення Конвенції дає можливість прослідкувати за постійними дискусіями та спорами між представниками національних асоціацій морського права Міжнародного морського комітету щодо змістовної складової переліку вищенаведених вимог. Представники асоціацій держав з цивільно-правовою системою права наполягали на тому, що арешт має бути накладено на судно стосовно будь-якої вимоги. Іншої точки зору притримувались представники держав системи загального права. На їхню думку, арешт мав бути дозволеним лише стосовно вимог морського характеру. У кінці кінців був прийнятий останній підхід. Але розбіжності поглядів та аргументів стосовно загальних принципів, на основі яких формувався перелік вимог, все ще залишались й після прийняття Конвенції [15, 254]. Так, критиці підлягав, зокрема, той факт, що до переліку вимог не було включено привілейовані морські вимоги, передбачені чинною на той час Конвенцією про морські привілейовані вимоги та іпотеки 1926 р.[1]* Висловлювалась думка, що вичерпний перелік вимог не може охопити усіх вимог у світлі подальшого розвитку відносин у морський сфері. Незадоволеність такою ситуацією призвела до чисельних дебатів, в результаті яких, в процесі перегляду Конвенції, було зроблено спробу перетворити вичерпний перелік вимог у примірний. Це рішення було аргументовано можливістю враховувати подальший розвиток морського судноплавства і з'явлення нових видів морських вимог. Критики цієї ідеї попереджали, що це може привести до неоднакової інтерпретації правил Конвенції у різних державах, тобто створити ситуацію, відому науці міжнародного приватного права як конфлікт кваліфікацій [16, 180]. Нарешті, було прийнято рішення значно розширити перелік вимог, передбачений Конвенцією 1952 р., з урахуванням усіх вимог, яким було надано статусу морських привілейованих вимог у відповідності з нормами Міжнародної конвенції про морські привілейовані вимоги та іпотеки. Цей список увійшов до тексту Конвенції 1999 р., а також частково до відповідних норм КТМ України.

Основна ідея положення, передбаченого ст. 3 Конвенції 1952 р., полягає у тому, що судно може бути заарештоване, якщо його власник є відповідальним стосовно морської вимоги відносно цього конкретного судна. У цьому випадку спостерігається чіткий зв'язок між морською вимогою, судном і власником судна. Ця норма також передбачає можливість арешту конкретного судна відповідальної особи, навіть якщо вимога стосується іншого судна, яке або належить цій особі або знаходиться у управлінні у неї. Судно також може бути заарештоване, якщо відповідальною особою стосовно морської вимоги є особа інша, ніж власник судна або димайз-чартерний фрахтувальник.

---

[1] * Сьогодні в цій сфері діє відповідна Конвенція 1993 р.

Відповідно до ч. 1 ст. 3 на судно може бути накладено арешт не тільки в час його стоянки у порту, а навіть й у тому випадку, коли воно готово відплисти з порту. При розробці Конвенції дискусії йшлися і з приводу того, чи може бути судно заарештовано під час перебування в плаванні. Така можливість була розглянута тільки у випадках арешту судна у територіальних водах відповідних держав. Але така можливість не передбачена Конвенцією. До слова, норми КТМ України не уточнюють цей аспект, обмежуючись лише словами «в час перебування судна у морському порту України» [17, ст. 41].

Заслуговує на увагу положення зазначеної норми Конвенції щодо повторного арешту судна. Судно не може бути заарештоване повторно по забезпеченню однієї й тієї ж вимоги, одною і тою же відповідальною особою у межах юрисдикції держав — учасниць Конвенції. Виключення з цього правила може бути зроблено, якщо позивач не отримує достатнього забезпечення після першого арешту. Ця ідея передбачена й у нормах КТМ України (ст. 45).

Ст. 4 Конвенції 1952 р. передбачає, що судно може бути заарештоване лише на основі рішення суду або іншої компетентної судової влади відповідної держави-учасниці. Основна ідея Конвенції стосовно процедури: усі процедурні питання арешту підкоряються законодавству держави, в котрій здійснено арешт. Це можуть бути наступні питання: чи повинен і у яких межах позивач доказувати наявність вимоги; які судові або інші органи є компетентними видавати дозвіл на арешт; яка особа має бути позивачем; процедура подачі заяви для отримання дозволу на арешт; визволення судна з арешту; вид забезпечення, його розмір, метод здійснення платежів; та ін.

Ст. 7 Конвенції також дозволяє державам, у яких було заарештоване судно, за наявності певних умов розглядати справу по суті.

Норми Конвенції 1952 р. були визнані досить ефективними, про що свідчить, поряд з іншим, значна кількість держав, які приєднались або ратифікували її. Але поряд з цим, протягом декількох років постійно переглядались її положення з урахуванням нових викликів часу. Робились пропозиції розширити перелік морських вимог; велися дискусії щодо можливості накладення арешту на судно відносно відповідальної особи, яка не є власником судна, а також з приводу того, чи може арешт судна у будь-яких обставинах створювати юрисдикцію для розгляду справи і винесенню судового рішення по суті; та ін. Кількість та якість змін, які планувались, стали підставою для серйозного перегляду Конвенції и розробки проекту нової конвенції, яка була прийнята у 1999 р.

Однак треба відзначити, що обидві Конвенції — і 1952 р. і 1999 р. — містять ряд однакових основоположних ідей і принципів. Це стосується і сфери їх дії на відносини щодо накладення арешту на морські судна лише для забезпечення морських вимог і виключення зі сфери своєї дії затримку судна з метою виконання рішення суду; і достатньо об'ємного переліку морських вимог, який більшою мірою співпадає; і зобов'язання держав-учасниць створити у власному законодавстві норми про примусовий арешт суден, коли забезпечення не надається у строк; і визначення певних строків знаходження суден під арештом та певних строків надання фінансового забезпечення морських вимог.

За Конвенцією 1999 р. значно розширеним став перелік морських вимог. До нього додано, наприклад, вимоги, виникаючі з наступних обставин: спеціальна компенсація при здійсненні рятувальних операцій; витрати відносно різних технічних операцій відносно судна, що затонуло, сіло на міль або покинуте; витрати на репатріацію і внески по соціальному страхуванні членів екіпажу; страхова премія, яка виплачується відносно судна власником судна або фрахтувальником судна за дімайз-чартером та ін. (п. 1 ст. 1 Конвенції). Одною з суттєвих новел Конвенції 1999 р. є положення, яке передбачає захист прав власника та фрахтувальника арештованого судна. Так, суд може зобов'язати особу, яка вимагає арешту судна

чи домоглася арешту, за умови арешту судна чи продовження раніше накладеного арешту надати забезпечення такого характеру, у такому розмірі і за такими умовами, які можуть бути визначені цим судом, за будь-які збитки, котрі можуть бути заподіяні відповідачу у результаті арешту і за які така особа може бути визнана відповідальною, в тому числі за збитки чи шкоду, заподіяні в результаті незаконного чи невиправданого арешту, чи надмірно витребуваного і представленого забезпечення (ч.1 ст. 6).

Таким чином, Конвенція 1999 р. узагальнила накопичений за десятиріччя досвід «роботи» Конвенції 1952 р., врахувала проблемні питання та результати постійних дискусій членів національних асоціацій морського права, які виникали в процесі використання Конвенції, з тим щоб відповідати сучасним тенденціям мореплавства та національного права різних держав стосовно арешту суден. Аналіз положень цієї Конвенції потребує окремого дослідження.

Висновки. Дослідження питань теми даної статті дозволяє зробити загальні висновки. По-перше, сьогодні на міжнародному правовому рівні діють достатньо ефективні уніфіковані норми стосовно арешту морського судна по забезпеченню морських вимог, які не тільки зв'язують різні правові системи, а й роблять зрозумілими різні правові інститути. По-друге, процес уніфікації даної сфери не є статичним. З урахуванням багаторічного досвіду застосування чинних правових норм, зі зміною обставин політичного, економічного, правового характеру створюються нові правила, які мають відповідати викликам сьогодення. По-третє, приєднання України до міжнародної конвенції має певні переваги: вона стає повноправним учасником міжнародного морського судноплавства й набуває тих самих прав й обов'язків в сфері арешту суден, як й інші країни-учасники. Так, наприклад, з'являється можливість для арешту суден іноземних боржників українськими кредиторами у межах української юрисдикції, що майже унеможливлювалося на основі діючої колізійної норми ст. 14 КТМ України, яка передбачає застосування правил щодо арешту суден лише до суден, плаваючих під прапором України. Крім того, норми Конвенції захищають українські судна від арешту на основі будь-якої іншої, не передбаченої Конвенцією, вимоги, яка за законодавством іноземної держави допускає накладення арешту. По-четверте, приєднання до Конвенції підштовхнуло до перегляду внутрішнього законодавства, що є вкрай необхідним для реалізації норм Конвенцій. У зв'язку з цим законодавець розробив законопроект про внесення змін до Господарського процесуального та Цивільного процесуального кодексів України щодо накладення арешту на морські судна з метою визначення підсудності для господарських та цивільних справ по позовах про морські вимоги. Так, планується доповнити ст.16 ГПК новою частиною наступного змісту: «Справи у спорах, що випливають з морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, щодо якого має бути здійснено забезпечення морської вимоги» . Положення ЦПК стосовно підсудності справ за вибором позивача пропонується доповнити позовами «з інших морських вимог» (частина 11 ст.110), а також встановити правила виключної підсудності для позовів у спорах, що випливають з морської вимоги (ст.114). Ці нововведення, як бачимо, обмежуються лише питаннями підсудності. На наш погляд, з урахуванням досвіду імплементації норм Конвенцій та багаторічної практики іноземних держав у справі арешту суден, в Україні доцільно було б розробити і на законодавчому рівні закріпити спеціальну процедуру арешту морського судна по забезпеченню морських вимог.

Література

1. Украина определила 10 национальных проектов// KyivPost [Електронний ресурс] //Режим доступу/ http: //www.kyivpost. com/ua /news/money/detail/79861/print.

2. Суднобудування: не робота — боротьба за виживання // Голос України. — 2010. — № 100 (4850). — С.8.

3. Іллюк М. Інноваційні обіцянки, або чи є місце інноваціям в українській економіці? // Юридичний Вісник України. — 2011. — № 40 (848). — С.14.

4. Ануфриева Л. П. Международное частное право: В 3-х томах. Том 1. Общая часть: Учебник. — М.: БЕК, 2000. — 288 с.

5. Шестерякова И. В. Правовые нормы: проблемы унификации и гармонизации// Право и государство: теория и практика. — 2008. — № 4 (40). — С. 21–24.

6. Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна: Закон України від 07.09.2011 № 3702–17 //[Електронний ресурс] // Режим доступу/ http: //zakon1.rada.gov.ua

7. Голікова С. Арешт торговельного судна як захід забезпечення морських вимог //Збірник рішень та арбітражної практики Вищого арбітражного суду України. — 1996. — № 2. — С.15–156.

8. Брильов О. А. Арешт суден по забезпеченню морських вимог за законодавством України. — Миколаїв: Атол, 2002. — 242 с.

9. Богданов В. Проблема ареста судов в законодательстве Украины // Судоходство. — 1997. — № 12. — С.54–56.

10. Berlingieri F. Berlingieri on the Arrest of Ships. 4th Edition. Lloyds of London Press LTD, 2006. — 695 p.

11. Иванов Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. — М.: Спарк, 2002. — 478 с.

12. Gaskell NJJ., De,attista C., Swatton RS. Chorley and Gile's Shipping Law, 8th Edition. — Pitman Publishing, 1997. — 652 p.

13. International Convention for the Unifncation of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea0Going Ships, 1952 [Електронний ресурс] // Режим доступу / mhtml:file: L:\UNTC.mht

14. International Convention on Arrest of Ships, 1999 [Електронний ресурс] // Режим доступу / mhtml: file: L:\UNTC.mht

15. Ripert J. Les Conventions de Bruxelles du 10 Mai 1952 sur l'Unification du Droit Maritime. DMF 343, 1952. — 372 p.

16. Звеков В. П. Коллизии законов в международном частном праве / В. П. Звеков. — М.: Волтерс Клувер, 2007. — 416 с.

17. Кодекс торговельного мореплавства України 1994 р.// Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № № 47- 52 . — Ст.349.

18. Про прийняття за основу проекту Закону України про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо накладення арешту на морські судна: Постанова Верховної Ради України від 20.09.2011 р. № 3747-УІ [Електронний ресурс] // Режим доступу / http: // zakon1.rada.gov.ua

Е. Д. Стрельцова, канд. юрид. наук, доцент,
заслуженный работник образования Украины

Одесский национальный университет имени И. И. Мечникова,
Французский бульвар, 24/26, г. Одесса, 65058, Украина

УНИФИКАЦИЯ В СФЕРЕ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ АРЕСТА МОРСКИХ СУДОВ

РЕЗЮМЕ

Для современного этапа общественного развития характерным феноменом является процесс взаимодействия, который наблюдается в разных формах и на разных уровнях. Особенно ярко это проявляется в сфере правового регулирования торгового мореплавання в целом и отдельных его отраслей, в частности — правового регулирования ареста морских судов. Участие Украины в интеграционных процесах в этой сфере будет способствовать укреплению ее позиций на международном уровне и возрождению статуса сильной морской державы.

Ключевые слова: унификация права, арест морского судна с целью обеспечения требований, морские требования, международные конвенции.