

УДК 347.791.6(477)

М. Ю. Картузов

**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.**

Арест морского судна является специфическим институтом международного морского права, основной целью которого является получение заявителем от судовладельца или группы судовладельцев достаточной денежной гарантии или другого обеспечения погашения задолженностей, возникших по морским требованиям.

Арест морского судна должен в максимальной степени учитывать такие особенности торгового мореплавания, как способность морского судна свободно перемещаться из одной юрисдикции в другую, правовую природу самого морского судна (его способность отвечать по искам *in rem*) и крайне широкого круга лиц, между которыми существуют правоотношения, связанные с морским судном, а также необходимость надежных и эффективных правовых инструментов для обеспечения защиты прав заявителя и его контрагента.

Исследованию проблем, связанных с арестом морского судна, посвятили свои работы такие ученые, как Ф. Берлингиери, О. А. Брилев, Л. Н. Галенская, С. А. Гуреев, Д. С. Джексон, Г. Г. Иванов, А. С. Кокин, Е. В. Рябова, В. Д. Федчук и другие.

Вопрос ареста морского судна является одним из ключевых вопросов в морском праве, и поэтому каждая морская держава имеет национальные правила регулирования вопроса ареста морских судов. Необходимость унификации этих правил в международном праве вызвана объективной потребностью, так как зачастую правила различных государств в отношении ареста морских судов значительно отличаются. Эта разница, учитывая способность судна за короткое время побывать в нескольких разных юрисдикциях, может существенно повлиять на процедуру ареста морского судна и правовые последствия такого ареста.

Международным актом, призванным сгладить острые углы национального регулирования вопроса ареста морских судов различными государствами, стала *Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10.05.1952 г.* [1] (в дальнейшем — Конвенция 1952 г.). До недавнего времени и теоретики и практики сходились во мнении, что в случае присоединения Украины к этой международной Конвенции ситуация с правовым регулированием ареста морских судов в Украине значительно улучшится.

И вот 7 сентября 2011 г. Верховная Рада Украины приняла Закон Украины № 3702-VI, в соответствии с которым с 16 мая 2012 г. *Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10.05.1952 г.* вступила в силу на территории Украины.

Учитывая, что *Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов* от 10.05.2012 г. действует на территории Украины столь непродолжительный срок и на настоящий момент отсутствуют детальные исследования положений этой Конвенции, целью настоящей статьи является анализ основных положений Конвенции, а также предложения относительно усовершенствования действующего хозяйственно-процессуального законодательства Украины, регулирующего вопросы ареста морских судов.

В доктрине международного частного права неоднократно отмечалось, что в сфере мореплавания, в частности торгового, свойственна повышенная степень риска, так как обычные торговые риски переплетаются со специфическими морскими рисками стихийного характера [2, 14; 3, 17; 4, 25; 5, 19]. Следовательно, участники этих отношений нуждаются в дополнительных правовых гарантиях для быстрой и эффективной защиты своих интересов. Арест морского судна — одно из таких средств.

Конвенция 1952 г. устанавливает единообразные правила, касающиеся такой формы обеспечения, как арест морских судов, плавающих под флагом договаривающихся государств, по морским требованиям в пределах юрисдикции этих государств. Нормы Конвенции 1952 г. относятся к аресту морского судна, производимому в качестве предупредительной меры по постановлению компетентного государственного суда для обеспечения соответствующего морского требования (ст. 40). Перечень морских требований установлен ст. 1 Конвенции 1952 г. и положениями ст. 42 Кодекса торгового мореплавания Украины от 23.05.1995 г.

Понятие «арест судна», в соответствии с Конвенцией 1952 г., означает арест судна, осуществляемый в порядке судебного производства для обеспечения морского требования, но не включает задержание судна для исполнения судебного решения. Таким образом, Конвенция 1952 г. закрепила на международном уровне два основных принципа ареста морского судна — 1) арест осуществляется только по морскому требованию и 2) арест осуществляется не для исполнения судебного решения, а для осуществления специальной цели — получения обеспечения морских требований.

Конвенция 1952 г. устанавливает, что морское судно может быть арестовано только по решению суда. Судно может быть освобождено при предоставлении «достаточной гарантии или другого обеспечения», за исключением морских требований, возникающих в результате споров о праве собственности на судно (пункты «о» и «р» ст. 1 Конвенции 1952 г.). Конвенция 1952 г. установила правила определения юрисдикции касательно ареста судна судами государств — участников этой Конвенции. Согласно ей, даже в том случае, если судно арестовал суд, некомпетентный рассматривать дело по существу, такой суд обязан определить срок, в течение которого истец должен обратиться в компетентный суд. Таким образом, Конвенция 1952 г. установила важнейший принцип разграничения компетенции, ибо в случае, когда между сторонами заключена арбитражная оговорка, а судно арестовывается согласно решению

национального суда другого государства, не всегда ясно, каким образом действовать дальше.

Еще одним важным принципом Конвенции 1952 г. является то, что арест может быть наложен на любое морское судно, в том числе плавающее под флагом государства, не являющегося участником Конвенции.

Непосредственно процедура наложения ареста морского судна определяется в соответствии с принципом *lex fori* (закон суда, то есть право государства, в котором проходит данный судебный процесс). Согласно Конвенции 1952 г. лицо, имеющее морское требование, может арестовать или конкретное судно, в отношении которого такое требование возникло, или любое другое судно, принадлежащее лицу, которое является собственником конкретного судна на момент возникновения морского требования, и несет ответственность по этому требованию. Однако если при фрахтовании судна на условиях бербоут-чартера фрахтователь, а не собственник несет ответственность по морскому требованию в отношении такого судна, то лицо, имеющее требование, может арестовать это или другое судно, находящееся в собственности фрахтователя, но никакие другие суда, принадлежащие собственнику, не могут быть арестованы по таким требованиям. Это правило применяется также во всех случаях, когда лицо иное, чем собственник судна, несет ответственность по морскому требованию в отношении такого судна.

Повторный арест судна по одному и тому же морскому требованию одного и того же лица в пределах юрисдикции Договаривающихся государств не допускается, если только лицо, имеющее требование, не докажет, что имелись разумные основания для такого ареста. Это правило применяется также в случаях повторного ареста других судов, принадлежащих тому же собственнику.

Часть 1 ст. 3 Конвенции 1952 г. не допускает арест никакого другого судна, в отношении которого возникло требование из оспаривания права собственности на судно, включая спор собственников относительно права собственности на него, владения или пользования им (подп. «о» и «р» ст. 1.1), а также требование из установленной ипотеки судна (подп. «q» ст. 1.1).

Суд, производящий арест, в случае если он некомпетентен рассмотреть спор по существу, вправе установить срок, в течение которого лицо, ходатайствующее о наложении обеспечительных мер, может предъявить иск в суд, компетентный рассматривать спор по существу (п. 3 ст. 7 Конвенции). Арест с морского судна снимается при предоставлении встречного обеспечения, например, в форме гарантии.

Между тем, Конвенция 1952 г. не унифицировала в полной мере законодательство государств об арестах морских судов. Отдельные государства вообще не являются участниками Конвенции 1952 г., правовые системы других могут иметь существенные различия. Так, одной из отличительных черт является концептуальная разница в подходе к основаниям ареста. В одних странах судно может быть арестовано лишь по иску, связанному с такими долговыми требованиями, по которым законодательством разрешается обращение взыскания на судно должника (система *lien* (залоговое право), распространенная в стра-

нах англо-американской правовой семьи), и по требованиям, связанным с залогом судна. В Англии, например, законодательство которой основывается на положениях Брюссельской конвенции 1952 г., судно может быть арестовано в связи с требованиями кредитора, подпадающими под юрисдикцию Адмиралтейского суда [6, 73–79]. К ним относятся требования, касающиеся владения судном, исполнения условий по договору залога, убытков, нанесенных судном или понесенных судном, причинения вреда жизни и здоровью людей в результате эксплуатации судна, повреждения груза, нарушения условий договора фрахтования, спасания, ремонта судна и снабжения, зарплаты капитана и экипажа, общей аварии. Право ареста ограничено морскими требованиями, перечисленными в п. 1 (I) Administration of Justice Act. 1956 г. [7] (Закон об отпращивании правосудия).

В других странах, например во Франции, судно может быть арестовано по любым долговым требованиям кредитора. При этом ему достаточно доказать наличие имущественных требований к должнику.

На Украине, в соответствии с положениями ст. 42 КТМ Украины, судно может быть арестовано только по морским требованиям.

В отдельных государствах законодательство содержит императивное требование предоставления заявителем встречного обеспечения при аресте морского судна. Так, в соответствии с законодательством Бельгии любое иностранное лицо может арестовать любое судно в Бельгии, даже если его требования к судовладельцу не имеют никакой связи с данной страной. При этом от лица, ходатайствующего об аресте судна, требуется предоставление обеспечения в форме банковской гарантии или внесения денежной суммы на депозит суда. Размер обеспечения обычно определяется суммой, равной стоимости пяти дней простоя судна. Деньги могут быть внесены наличными. Кроме того, по договоренности сторон банковская гарантия может быть заменена на гарантийное письмо Клуба взаимного страхования.

Суды ФРГ, Греции, Италии могут также требовать встречного обеспечения в качестве условия о наложении ареста на морское судно. В США это требование, как и в названных государствах, не является императивным, однако суды, как правило, требуют предоставления встречного обеспечения для покрытия возможных убытков должника. В Финляндии и Японии, как и в Бельгии, данное условие является обязательным. Так, в Японии сумма встречного обеспечения устанавливается в размере 1/3 от суммы требований кредитора.

Процессуальные законы отдельных государств по-разному регулируют требования к форме и содержанию документов, необходимых для предоставления в суд для ареста морского судна. Кроме того, в отдельных государствах представлять интересы кредитора и соответственно документы в суд может только специально нанятый для этих целей адвокат. Например, в соответствии с процессуальным законодательством Нидерландов никаких специальных документов не требуется. Адвокат предоставляет Председателю суда лишь письменное заявление, в котором указываются данные кредитора и должника, название морского судна, излагаются обстоятельства дела, затем указывается сумма иска,

увеличенная на одну треть за счет процентов и расходов. По процессуальному праву Японии компетентному суду необходимо предоставить пакет документов: три письменные доверенности на имя японского адвоката на ведение дела; три копии документов, подтверждающих, что истец является лицом, созданным и действующим на основе и в соответствии с законом своей страны; три экземпляра заявления секретаря юридического лица-кредитора, подтверждающие, что выданная адвокату доверенность на ведение дела является действительной, предоставление обеспечения на покрытие убытков должника, если арест окажется необоснованным, и право замены такого обеспечения на другую форму; документы и другие доказательства в обоснование своего требования (договоры, счета, чеки, накладные и т.п.).

В судебной практике Украины подходы к применению ареста на морские суда только формируются, в том числе пока не до конца ясным остается вопрос о надлежащем доказывании оснований для применения такого ареста. Между тем, как уже было отмечено, при применении предупредительных мер в виде ареста морского судна предоставляется ограниченный круг доказательств. Опыт показывает, что применительно к делам о наложении ареста на морское судно хозяйственному суду потребуется установить, по крайней мере, следующие обстоятельства:

во-первых, учитывая, что законодательство допускает арест судов только по морским требованиям, необходимо выяснить, является ли требование по своей природе морским, т.е. соответствующим одному из требований, предусмотренных положениями КТМ Украины [8, 42];

во-вторых, правовой статус лица, заявляющего ходатайство о наложении ареста, а также то обстоятельство, что это лицо является надлежащим субъектом;

в-третьих, правовой статус судна — объекта ареста (действительно ли оно является собственностью должника или «sister ship» (в терминологии международного торгового мореплавания — сестринским судном) и т.п.), не является ли судно объектом государственной собственности и соответственно не обладает иммунитетом от применения предупредительных мер.

Применительно к аресту морских судов эти обстоятельства могут быть подтверждены следующими доказательствами: при перевозке — чартерами, коносаментами, накладными; при снабжении судна — дисбурсментскими счетами, при ущербе окружающей среде — доказательствами, подтверждающими факт загрязнения конкретным судном; при столкновении судов необходимо доказать факт столкновения, для чего может быть представлен акт сюрвейерского осмотра; при спасении — документы, подтверждающие факт осуществления спасательной операции (договор о спасании и т.п.).

В теории неоднократно поднимался вопрос о том, что законодательство государства часто предусматривает особенности регулирования применительно к предупредительным мерам по требованиям, не имеющим прямой связи со страной, где применяется мера (например, ни истец, ни ответчик не находятся в данной стране). Применительно к аресту морских судов это требование особенно важно, так как данный объект специфичен по своей природе. Тенденция

такова: в подобных случаях арест не допускается лишь в очень немногих странах [9, 283]. Обычно законодательство государства либо прямо разрешает арест морского судна, либо такое разрешение сопровождается дополнительными для кредитора условиями, например встречным обеспечением. Так, в Англии судно может быть арестовано только по иску *in rem*, т.е. по иску против самого судна как вещи, а не против его судовладельца. Обязательным условием ареста судна является начало производства *in rem* против судна. Начало производства утверждается специальным актом суда — предписанием. Однако ордер на арест судна выдается судом после издания этого акта о начале производства *in rem* только в случае, если обеспечение нельзя получить каким-либо иным образом (например, путем предоставления гарантии). Акт суда вывешивается на небольшой период на видном месте — на надстройках или мачтах судна. Акт доставляется на судно адвокатом истца, а ордер на арест — специальным исполнителем Адмиралтейского суда. Последний может назначить на судно ответственное лицо для задержания его в порту, а также принять с этой целью другие меры. Акт официально вручается только адвокату ответчика.

Важной нормой Конвенции 1952 г. является указание о том, что судно может быть арестовано даже тогда, когда оно готово отплыть (п. 1 ст. 3 Конвенции).

Данное правило сегодня считается общепризнанным в международном частном морском праве, хотя в законодательстве отдельных государств (Франции, Италии) до недавнего времени еще оставались явно «устаревшие» нормы о регулировании данного института, устанавливавшие, что готовность судна к отходу может служить препятствием к его аресту. Более того, Конвенция ООН по морскому праву, принятая 10 декабря 1982 г., в п. 3 ст. 28 Конвенции, установила, что прибрежное государство может осуществить арест по гражданскому делу в отношении иностранного судна, даже следующего через территориальное море после выхода из внутренних морских вод.

Особого внимания заслуживает вопрос об исполнении приказов об аресте морских судов. В большинстве государств фактический арест судна осуществляется специальными чиновниками — судебными исполнителями. Так, в Австрии выданный судом приказ об аресте направляется судебному исполнителю, который прибывает на судно и прикрепляет на видном месте судна приказ об аресте. Капитан судна и судовладелец извещаются об аресте. В ряде стран на судно может быть назначен специальный представитель, для того чтобы обеспечить задержание судна в порту (Бельгия). В США арест производится по решению суда специальным должностным лицом — United States Marshal. Он держит на судне своего представителя с приказом об аресте.

На Украине функции по аресту судна, как предупредительной мере, в рамках законодательства об исполнительном производстве детально не регламентируются. Однако, в соответствии с положениями КТМ Украины, Закона Украины «Об исполнительном производстве», эта деятельность должна осуществляться государственными исполнителями в соответствии с нормами законодательства об исполнительном производстве. Обычно для стоянки арестованного

судна выделяется место у причала, не находящееся в эксплуатации, или на рейде. Порту возмещаются необходимые расходы, вытекающие из нахождения в порту арестованного судна. Государственный исполнитель должен составить акт описи и ареста судна, один экземпляр которого должен передаваться портовым властям. Законодательство отдельных стран помимо того требует уведомления об аресте судовладельца.

Условия снятия ареста с судна, регулируемые Конвенцией 1952 г. и национальным законодательством, базируются на общих подходах, характерных для предупредительных обеспечительных мер в целом. Судно освобождается, во-первых, при внесении достаточного обеспечения; во-вторых, при доказанности в процессе рассмотрения спора по существу обоснованности требований, по которым произведен арест.

Несмотря на ряд позитивных моментов, отмеченных выше, Конвенция 1952 г. не устранила многих различий в процедуре ареста судов, поскольку, во-первых, не все государства участвуют в этой Конвенции, а, во-вторых, во многих из них исторически сложились разные подходы к аресту судов, обусловленные особенностями той или иной правовой системы.

Изменилась ли ситуация с арестом морского судна в Украине после вступления в силу Конвенции 1952 г.? Несомненно, присоединение Украины к Конвенции 1952 г. является огромным положительным шагом в деле унификации норм права, регулирующих арест морских судов, однако без внесения соответствующих необходимых изменений в действующее, в первую очередь, хозяйственно-процессуальное законодательство Украины, не обойтись.

Такой вывод вытекает из положений ст. 2 Конвенции 1952 г., которая устанавливает, что «...ничего в этой Конвенции не может рассматриваться как расширение или ограничение прав и полномочий, которыми наделены правительства и их учреждения, органы государственной власти или портовые либо доковые власти, в соответствии с их внутренними действующими законами либо правилами, регуливающими арест, задержание, либо иной способ воспрепятствования выходу морских судов из порта, которые находятся в пределах их юрисдикции». То есть, положения Конвенции 1952 г. применяются, но только и исключительно в рамках соответствующего действующего процессуального законодательства Украины.

К сожалению, действующее процессуальное законодательство Украины претерпело только одно изменение, а именно, Законом Украины № 4190-VI от 20.12.2011 г. «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно определения подсудности дел об аресте на морские суда» ст. 16 ХПК Украины и ст. 114 ГПК Украины были дополнены новым абзацем следующего содержания: «Дела об аресте судна, который осуществляется для обеспечения морского требования, рассматриваются судом по местонахождению морского порта Украины, в котором находится судно, либо порта регистрации судна».

Такого небольшого изменения хозяйственно-процессуальных норм явно недостаточно, поскольку и в теории и в практике существуют проблемы с пони-

манием концепции и процедуры ареста морского судна. В действующем Хозяйственном процессуальном кодексе Украины отсутствует определение и регламентация понятия и процедуры «дела об аресте морского судна, который осуществляется для обеспечения морского требования».

Статья 41 Кодекса торгового мореплавания Украины (КТМУ) определяет арест судна как любое задержание судна или ограничение в его передвижении, осуществляемые для обеспечения морских требований. По иным хозяйственно-правовым или гражданско-правовым требованиям, не подпадающим под определение «морские требования», арест морских судов не допускается. Морское судно может быть арестовано или освобождено из-под ареста только по решению суда, хозяйственного суда или председателя Международного коммерческого арбитражного суда при ТПП Украины и Морской арбитражной комиссии при ТПП Украины.

Правовое содержание такой категории, как обеспечение морских требований, не совпадает с правовым содержанием категории «обеспечение иска» в порядке хозяйственного или гражданского судопроизводства. Морские требования к судну и, соответственно, право на арест судна возникают у кредитора еще до подачи иска в суд в отличие от права на получение мер по обеспечению иска в хозяйственном или гражданском судопроизводстве. На практике арест морского судна преследует несколько целей. Прежде всего, арест морского судна является предупредительной процессуальной мерой, которая применяется кредитором, имеющим морское требование. Другой целью ареста морского судна может быть установление юрисдикции суда определенного государства, поскольку законодательства большинства стран предусматривают, что суд, вынесший решение об аресте судна, может приобретать компетенцию на рассмотрение спора по существу. Ну и, главной целью ареста морского судна является обеспечение морских требований, поскольку арест судна является фактором, способствующим тому, чтобы должник предоставил кредитору надлежащее финансовое обеспечение его требований в виде, как правило, банковской гарантии, гарантии P&I Club или внесением денег на депозит.

Одной из основных отличительных черт дел об аресте морского судна для обеспечения морских требований по сравнению с мерами по обеспечению иска в хозяйственном или гражданском процессе является то, что арест морского судна производится еще до начала судебной процедуры по сути спора. В этом дела об аресте морского судна для обеспечения морских требований похожи на институт предупредительных мер, регулируемый разделом VI Хозяйственного процессуального кодекса Украины, позволяющий кредитору просить суд о наложении ареста на имущество должника, в отношении которого испрашиваются предупредительные меры, до подачи иска в хозяйственный суд по существу спора, при том, что последний должен быть подан в течение пяти дней после вынесения определения о применении предупредительных мер.

О существовании определенных процессуальных проблем в вопросе ареста судов в Украине писалось неоднократно. Главным образом, юристы отмечали недостаток норм КТМУ, регулирующих порядок ареста судов, а также отсут-



ствие специальных норм в процессуальном законодательстве Украины, регулирующих процедуру ареста морского судна, вследствие чего положения главы 4 КТМУ «Арест судов» если и применяются судами, то в порядке применения предупредительных мер — хозяйственными судами, в порядке мер по обеспечению иска — гражданскими судами, а не как «меры по обеспечению морских требований».

**Выводы.** Отсутствие в ныне действующих нормативных процессуальных актах Украины норм, которые бы привели правовое положение института ареста морских судов в Украине в соответствие с общепринятыми правилами и принципами, приводит на практике к невозможности ареста морского судна в Украине как меры по обеспечению морских требований в хозяйственном судопроизводстве.

Представляется, что необходимо разработать и внедрить в действующий ХПК Украины специальный вид производства, похожего по сути и по процедуре на производство по применению предупредительных мер — производство по делам об аресте морских судов, который осуществляется с целью получения заявителем от судовладельца либо группы судовладельцев достаточной денежной гарантии или другого обеспечения погашения задолженностей, возникших по морским требованиям.

### Литература

1. Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов от 10.05.1952 г. [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_g89](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_g89).
2. Гуреев С. А. Коллизионные проблемы морского права / С. А. Гуреев. — М., 1972. — 224 с.
3. Иванов Г. Г. Международное частное морское право / Г. Г. Иванов, А. Л. Маковский ; науч. ред. В. Ф. Сидорченко. — Л. : Судостроение, 1984. — 287 с.
4. Рябова Е. В. Подсудность споров в связи с морскими авариями / Е. В. Рябова, Б. С. Хейфец. — М. : Транспорт, 1973. — 135 с.
5. Федчук В. Д. Средства предварительной правовой защиты имущественных интересов морских кредиторов в праве Англии : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / В. Д. Федчук. — М., 1990.
6. Галенская Л. Н. Адмиралтейская юрисдикция судов Великобритании / Л. Н. Галенская, Д. В. Дубасов // Вестник Ленинградского ун-та. Сер. 6. История КПСС, научный коммунизм, философия, право. — 1989. — Вып. 1. — С. 73–79.
7. Administration of Justice Act 1956 [Электронный ресурс]. — Режим доступа : [www.legislation.gov.uk/ukpga/Eliz2/4-5/46/contents](http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Eliz2/4-5/46/contents).
8. Брилев О. А. Арест судов по обеспечению морских требований по законодательству Украины / О. А. Брилев. — Николаев : Атолл, 2002. — 242 с.
9. Юридический справочник по торговому мореплаванию / В. Г. Ермолаев, А. С. Кокин, А. Ф. Луговцев [и др.] ; под ред. А. С. Кокина. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Спарк, 2002. — 480 с.

### Аннотация

**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. — Статья.

В статье исследуются правила и принципы, регулирующие арест морского судна в Украине после присоединения Украины к Международной конвенции об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов 1952 г.

Раскрывается содержание новелл действующего законодательства Украины, регулирующего вопросы ареста морских судов. Показываются особенности практики ареста морских судов в развитых морских державах. Предлагаются варианты усовершенствования действующего хозяйственно-процессуального законодательства Украины, связанного с институтом ареста морских судов.

*Ключевые слова:* арест морского судна, морское требование, обеспечение морского требования, предупредительные меры, встречное обеспечение.

### Анотація

*Картузов М. Ю.* Шляхи розвитку інституту арешту морського судна в Україні після приєднання до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10.05.1952 р. — Стаття.

Стаття присвячена розгляду правил та принципів регулювання арешту морських суден в Україні після приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р.

Розкривається зміст новел діючого законодавства України, що регулюють питання арешту морських суден. Показуються особливості застосування практики арешту морських суден у розвинутих морських державах. Пропонуються варіанти удосконалення чинного господарського процесуального законодавства України, пов'язаного з інститутом арешту морських суден.

*Ключові слова:* арешт морського судна, морська вимога, забезпечення морської вимоги, запобіжні заходи, зустрічне забезпечення.

### Summary

*Kartuzov M. Y.* The ways of development of the institute of the arrest of sea-going ships in Ukraine after joining to the International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships from 10.05.1952. — Article.

The article is devoted to the examination of the rules and principles that govern the arrest of the sea-going ships in Ukraine after joining to the International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952.

The article reviews the novels of the current legislation of Ukraine, which regulates the issues of the arrest of the sea-going ships. It reviews the peculiarities of the international practice of the arrest of the sea-going ships and practice of the developed countries in this area. The author makes the proposals of improving of the current commercial procedural legislation of Ukraine, which regulates the issues of arrest of the sea-going ships.

*Keywords:* arrest of Sea-going Ships, maritime claim, security of maritime claim, preventive measures, counter-assurance.

УДК 346.7

*Ю. З. Драпайло*

## ПОНЯТТЯ ТА МІСЦЕ ПОРТОВОГО КОМПЛЕКСУ У СИСТЕМІ ГАЛУЗЕЙ ЕКОНОМІКИ УКРАЇНИ: ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИЙ АСПЕКТ

Перехід від планової економіки до ринкової потребує вирішення багатьох важливих проблем, у тому числі й правових, в окремих галузях економіки держави. Враховуючи, що біля 90 % мирової торгівлі здійснюються за участі морського транспорту, морські порти відіграють значну роль в національній економіці окремої держави, зокрема й України, в тому числі у зв'язку з тим, що наша країна відіграє важливу роль при здійсненні перевезень як транзитна територія.

© Ю. З. Драпайло, 2012