УДК 347.791.6

М. В. Мурзенко, аспірант

Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова,
Кафедра цивільно-правових дисциплін,
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна

АРЕШТ МОРСЬКИХ СУДЕН: РЕАЛІЇ І ПЕРСПЕКТИВИ

В статті розглянуто проблему арешту суден в Україні. Проналізовано чинне законодавство та законодавство деяких зарубіжних країн. Подаються рекомендації щодо застосування чинного законодавства та пропонуються шляхи його вдосконалення.

Ключові слова: арешт суден, забезпечення морських вимог, запобіжні заходи, забезпечення позову.

Сьогодні в Україні відсутнє достатнє і повне законодавче регулювання багатьох важливих інститутів, пов'язаних з морським правом, зокрема *інституту арешту суден*.

У Кодексі торгового мореплавання України 1995 р. (далі— КТМ) [1, ст. 349], правда, є ряд норм, що являють собою норми матеріального права і містять перелік органів, за рішенням яких може бути накладений арешт на судно, перелік вимог, за якими може бути накладені арешт, умови арешту судна і звільнення судна з-під арешту. Однак з ряду причин, про які мова йтиме нижче, дані норми не можуть бути застосовані на практиці.

Метою статті є аналіз міжнародних норм, чинного українського законодавства, окремих питань судової практики, точок зору юристів для напрацювання концепції подолання існуючих колізій і удосконалення чинного законодавства в сфері арешту морських суден.

Україною не ратифікована міжнародна Конвенція про уніфікацію деяких правил, що відносяться до арешту судів для забезпечення цивільного позову 1952 р. [2]. При підготовці нині діючого КТМ України розробниками було враховано позитивний світовий досвід у сфері арешту суден і до Кодексу практично без змін були перенесені окремі положення цієї Конвенції. Але авторами кодексу абсолютно не було приділено уваги процедурі *реалізації цих положень*, не передбачено ніяких процесуальних норм, що дозволяють *реально на практиці* здійснити арешт судна на підставі норм КТМ. Не відображено також основні ознаки, що дозволяють виділити арешт морського судна в самостійний правовий інститут: можливість накладення арешту судом, що не має компетенції розглядати справу по суті; накладення арешту на судно може здійснюватися без порушення позовного провадження. Ці ознаки випливають зі змісту норм Міжнародної Конвенції про уніфікацію деяких правил, що відносяться до арешту судів для забезпечення цивільного позову 1952 р., зокрема з положень ст. 7.

Наявні в КТМ України норми не можуть застосовуватися до іноземних суден, які плавають не під прапором України, оскільки відповідно до п. 1 ст. 14 КТМ, "Колізійні норми", норми Розділу 2 Кодексу (до якого входять і норми про арешт судна) застосовуються *тільки до суден, зареєстрованих в Україні*. Доходимо висновку, що арешт морського судна як самостійний інститут у його класичному розумінні сьогодні в Україні є мертвим, *а актуальність дослідження* проблеми *не викликає сумніву*.

Висловлювана деякими авторами (В. П. Паліюк, В. О. Брильов) точка зору

© М. В. Мурзенко, 2004

щодо того, що суди і господарські суди можуть приймати заяви про арешт судна на підставі ст. 41 КТМ поза рамками позовного провадження, застосовуючи аналогію закону [3,8], представляється недостатньо обґрунтованою і суперечить Конституції України. Так, відповідно до Конституції України, органи державної влади (до числа яких відносяться суди загальної юрисдикції і господарські суди) зобов'язані діяти тільки на підставі, у межах повноважень і способом, передбаченим Конституцією і законами України, якими є відповідно Цивільно-процесуальний кодекс України і Господарсько-процесуальний кодекс України. Отже, будь-яка дія суду чи господарського суду, що виходить за рамки, встановлені даними документами є незаконною.

Висловлювана окремими юристами думка про те, що при відмові в прийнятті заяви про арешт судна має місце порушення судами ст. 55 Конституції [3, 8-10; 4, 12-15], також представляється досить спірною. Дійсно, ст. 55 Конституції України передбачає, що права і свободи громадян захищаються судом. Однак, як вказувалося вище, суд діє на підставі, у межах повноважень і способом, передбаченим Конституцією та законами України.

Слід відзначити, що описана ситуація, пов'язана з неможливістю арешту судна унаслідок відсутності процесуальних норм, характерна не тільки для України. Російська федерація, що ратифікувала міжнародну Конвенцію про уніфікацію деяких правил, що відносяться до арешту судів для забезпечення цивільного позову 1952 р., також зіштовхується з проблемою відсутності процесуальних норм для реалізації її положень [5,55-99]. Отже, сам тільки факт ратифікації державою Конвенції про арешт, *не усуне всіх проблем і протиріч*, що виникають у зв'язку з процедурою накладення арешту на морські судна.

Цікавим з погляду розглянутої проблеми, є новий для нашого законодавства інститут — запобіжні заходи, введений відповідно до Закону України "Про внесення змін у деякі законодавчі акти України про правову охорону інтелектуальної власності" [6, ст. 271]. Відповідно до цього закону Цивільно-процесуальний і Господарсько-процесуальний кодекси були доповнені нормами, відповідно до яких, за заявою особи (до пред'явлення позову в суд) можуть бути застосовані "запобіжні заходи", спрямовані на "попередження правопорушень". Одним з таких заходів є накладення арешту на майно, що належить особі, щодо якої застосовані запобіжні заходи, і яке знаходиться в такої особи чи третіх осіб.

Розглядаючи можливість застосування інституту запобіжних заходів для арешту морських суден ми зіштовхуємося з низкою складностей. Перш за все, чи можна вважати даний інститут універсальним, тобто застосовуваним до всіх правовідносин, незалежно від їхньої природи. Нагадаємо, що даний інститут було введено у відповідні процесуальні кодекси *спеціальним законом з питань охорони інтелектуальної власності* і саме для забезпечення більш ефективного захисту прав і інтересів, пов'язаних саме з інтелектуальною власністю. Чи значить це, що запобіжні заходи будуть застосовуватися тільки якщо обставини, що свідчать про необхідність їхнього застосування прямо або побічно пов'язані з об'єктами інтелектуальної власності? Однозначно відповісти на це запитання в даний час неможливо. *Без практики застосування даних норм судами, роз'яснення вищих судових інстанцій*, сьогодні застосування запобіжних заходів *виглядає досить туманним*. На наш погляд, з огляду на те, що ніяких спеціальних формулювань щодо специфіки застосування таких норм у самих нормах *не міститься*, а також на безумовну прогресивність даного інституту, запобіжні заходи *будуть застосовуватися до всіх відносин*, незалежно від їхнього об'єкта і природи порушеного права. На наш погляд, використовуючи норми вищевказаних інститутів *можна здійснювати арешт суден до пред'явлення позову*.

Більш того, порівнюючи норми інституту арешту суден, як він описаний у Конвенції 1952 року й **інституту запобіжних заходів** у ЦПК та ГПК України, знаходимо чимало спільних рис. Наприклад, як арешт суден, так і запобіжні заходи

застосовуються *до подачі* позову в суд; у випадку неподання позовної заяви у встановлений термін з моменту застосування запобіжних чи заходів арешту судна, такі міри *автоматично скасовуються*.

Застосування даного інституту можливе для вирішення питання про арешт судна, однак самі ці норми не відбивають специфіки арешту судна, і, зокрема, можливості арешту тільки за морськими вимогами. Крім того, термін дії запобіжного заходу обмежений: відповідно до ч. 3 ст. 62-3, ст. 62-10 ЦПК України, ч. 3 ст. 43-3, ст. 43-9 ГПК України, якщо протягом 10 днів з дати винесення визначення про прийняття запобіжного заходу, заявник не подасть відповідну позовну заяву. Таким чином, необхідно також розглянути способи арешту судна після закінчення терміну дії запобіжних заходів.

Єдиним можливим законним способом накласти арешт на судно в Україні після закінчення дії запобіжного заходу сьогодні є застосування заходів для забезпечення пред'явленого позову (ст. 149-151 ЦПК України, ст. 60 ГПК України) у рамках розпочатого провадження у справі. Ми не будемо розглядати ситуацію, *коли судновласником є українська юридична чи фізична особа*, тому що в цьому випадку *ніяких складностей* із пред'явленням позову в суд чи господарський суд і накладення арешту *не виникає*.

Інакше обстоїть справа, якщо відповідачем-судновласником є іноземна компанія або фізична особа-іноземець.

З прийняттям змін до ст. 16 Господарського процесуального кодексу відповідно до Закону України "Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень" [7, ст. 140], проблему пред'явлення позовів до іноземних судновласників до господарського суду знято. Відповідно до внесених змін, тепер справи в спорах, у яких відповідачем є нерезидент України, який не має представництва на території України, розглядаються господарським судом за місцезнаходженням позивача.

Тепер розглянемо можливість пред'явлення позову українським підприємством **до іноземного судновласника і можливість накладення арешту на судно судами загальної юрисдикції**. Питання підвідомчості таких спорів неодноразово висвітлювався й у спеціальній літературі й у періодичних виданнях. Відомо кілька точок зору. Деякі юристи дотримуються думки про можливість пред'явлення юридичною особою позову до іноземної компанії, мотивуючи свою точку зору посиланням на ч. 3 ст. 24 ЦПК, де вказується, що "судам також підвідомчі справи, у яких беруть участь іноземні громадяни, особи без громадянства, іноземні підприємства й організації". Так, наприклад, Приморським місцевим судом м. Одеси було відкрите провадження за позовом компанії М., Ліберія до компанії Д., Мальта про стягнення суми боргу та збитків, викликаних несвоєчасною передачею Відповідачем судна за договором купівлі-продажу і винесена ухвала від 09. 06. 2003 про накладення арешту на судно "М" (прапор Мальта, порт приписки Валетта). Даний підхід не є правильним. Подібне тлумачення порушує принцип системності права. Тлумачачи положення ст. 24 ЦПК необхідно аналізувати зв'язок окремої норми з іншими нормами, їх співвідношення і взаємозв'язок. Так, ст. 24 ЦПК визначає загальні правила підвідомчості справ судам. Відповідно до даної статті судам у порядку позовного провадження підвідомчі справи, у яких однією зі сторін є громадянин, тобто особа фізична. Частина третя зазначеної статті лише вказує на можливість участі в цивільних справах іноземних суб'єктів при дотриманні загального правила про наявність як сторони в справі фізичної особи. Виходячи з вищевикладеного, суд відмовляє в прийомі такого позову і порушенні провадження по справі на підставі п. 1 ст. 136 ЦПК (заява не підлягає розгляду в суді).

Однак, на наш погляд, можливість пред'явлення позову в суд загальної юрисдикції в окремих випадках усе-таки є. Для обґрунтування компетенції українського суду розглядати справу необхідно звертатися до положень Конституції України, що

закріплює, що компетенція судів поширюється на всі правовідносини, що виникають у державі. Аналізуючи положення даної статті дійдемо висновку: для того щоб український суд був компетентний розглядати справу по суті, необхідна наявність одного *єдиного критерію: спірні правовідносини повинні виникнути на території України*. Місцем виникнення правовідносини вважаються *місце укладення договору, місце заподіяння шкоди, місце юридичного факту*, з яким закон пов'язує виникнення правовідносин. Як показує практика, в основному спірні правовідносини виникають саме на території України (агентування морських судів, буксирування, лоцманська проводка, заподіяння шкоди і т. д.). Таким чином, при подачі позовної заяви в суд загальної юрисдикції для обґрунтування компетентності такого суду розглядати справу по суті, необхідно посилатися на Конституцію України, норми якої є нормами прямої дії.

При вирішенні питання про арешт судна в порядку забезпечення позовних вимог відповідно до норм ЦПК України, необхідно також враховувати положення ст. 152 ЦПК України, відповідно до якого заходи для забезпечення позову до юридичних осіб дозволяється застосовувати тільки у формі заборони на здійснення певних дій. З огляду на те, що, як правило, судновласником виступає юридична особа, таке формулювання заходу для забезпечення позову як "накладення арешту" буде суперечити процесуальному законодавству і спричинить за собою скасування такої ухвали в порядку апеляційного чи касаційного оскарження.

Щоб уникнути таких проблем, необхідно чітко сформулювати перелік дій, заборону на здійснення яких повинен накласти суд для фактичного накладення арешту на судно. Наводимо примірний перелік таких дій: заборона на вихід судна за межі акваторії відповідного порту; заборона капітану порту, де знаходиться судно, видавати дозвіл на вихід судна з порту; заборона відповідачу і будь-яким третім особам вчиняти будь-які дії, спрямовані на зміну назви судна, прапора і порту приписки; заборона відповідачу і будь-яким третім особам вчиняти будь-які дії, спрямовані на зміну власника судна, фрахтувальника по бербоут- або тайм-чартеру, передачу судна в заставу чи виникнення будь-яких обтяжень речово-правового характеру. В залежності від кожного конкретного випадку, перелік таких дій може бути доповнений.

Запропонована модель є лише тимчасовим виходом, у той час як ситуація, що склалася в Україні з арештом суден *вимагає кардинального втручання з боку законодавця; необхідно внести відповідні зміни в КТМ України*, зокрема в ст. 14 "Колізійні норми" з метою поширення існуючих норм про арешт на іноземні судна; *закріпити виділені вище ознаки інституту арешту судна у відповідних нормах КТМ і відповідному процесуальному кодексі*.

Зараз запропоновано проект відповідних змін у чинні нормативні акти з питання арешту суден. Цей проект розроблений фахівцями юридичної фірми "АНК", м. Одеса. [8]. Прогресивність даного законопроекту в цілому, не виключає і деякі його недоліки, наявність яких не дозволить застосовувати норми про арешт досить ефективно. Так, проектом пропонується передати повноваження по розгляду справ про арешт судів господарським судам за місцем перебування судна. З практичної точки зору це недоцільно, оскільки лише деякі з портів України розташовані в обласних центрах, де господарський суд розташований у безпосередній близькості від місця перебування судна. В інших же випадках заявнику для подачі заяви про арешт необхідно подолати велику відстань, що знижує оперативність і ефективність арешту. Виходячи з цього, доцільно передати цю категорію справ на розгляд місцевим судам. Проектом також передбачена норма, що повинна бути внесена в КТМ, ст. 41^{12}, що передбачає можливість у визначених випадках розгляд справи по суті господарським судом у тому випадку, якщо морська вимога виникла в Україні чи якщо вимога відноситься до розряду привілейованих. Однак при цьому проект не передбачає внесення відповідної норми в ХПК чи ЦПК України,

що може спровокувати певні проблеми в правозастосувальній діяльності. Деякі положення проекту дублюють вже існуючі норми. Так, проектом пропонується доповнити КТМ статтею 41[15], що визначає співвідношення морського арешту і повноважень капітана порту на затримку судна, хоча така норма вже існує і закріплена в ч. 4 ст. 41 КТМ.

Таким чином, запропонований проект потребує доопрацювання.

Підсумуємо:

1. Арешт суден є самостійним інститутом галузі морського права, предметом регулювання якого є забезпечення морських вимог шляхом запровадження певних обмежень для судновласника щодо володіння, користування та розпорядження судном.

2. Метою арешту судна *є спонукання* судновласника до надання належного та достатнього забезпечення морської вимоги від у грошовій або іншій формі.

3. Необхідними заходами для врегулювання проблеми Арешту суден є: **приєднання України до міжнародної конвенції** про уніфікацію деяких правил про арешт судів для забезпечення цивільного позову 1952 року; **внесення відповідних змін у чинне національне законодавство**, і зокрема КТМ, ЦПК, ХПК, що передбачають: можливість арешту судна до пред'явлення позову винятково по морських вимогах; можливість арешту судна навіть якщо українські суди не повноважні розглядати справу по суті; чітку підвідомчість та підсудність справ по морських вимогах, що виникла в Україні чи морським привілейованим вимогам судовим органам України за місцем виникнення вимоги чи за місцем перебування судна; обов'язок заявника за вимогою особи, судно якої арештовано, надати забезпечення відшкодування збитків у випадку необґрунтованості арешту.

4. **Формування практики правозастосування зазначених норм з урахуванням позитивного досвіду інших країн.**

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — N 47-52. — Ст. 349.

2. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту суден 1952 р. // www. liga. net.

3. Паліюк В. П., Брильов О. А. Особливості судового арешту судна (вантажу) // Адвокат. — 2001. — № 1-2. — С. 8-10.

4. Антоненко Л. В. Арест морского судна: проблемы законодательного разрешения и пути регулирования // Предпринимательство, хозяйство и право. — 2003. — № 4. — С. 12-15.

5. Маковская А. Арест морских судов по российскому законодательству // Хозяйство и право. — 2002. — № 3. — С. 85-99.

6. Закон України "Про внесення змін у деякі законодавчі акти України про правову охорону інтелектуальної власності" // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — N 35. — Ст. 271.

7. Закон України "Про забезпечення вимог кредиторів та реєстрацію обтяжень" // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 11. — Ст. 140.

8. Проект Закону України "Про внесення змін та доповнень до деяких законів України з питань арешту морських суден" // www. ank. odessa. ua.

М. В. Мурзенко, аспирант

Одеський национальный университет им. И. И. Мечникова,
кафедра гражданско-правовых дисциплин,
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

АРЕСТ МОРСКИХ СУДОВ: РЕАЛИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ

РЕЗЮМЕ

Статья посвящена проблемным вопросам ареста судов в Украине. В статье анализируются существующие нормы, регулирующие вопрос ареста судна, анализируются проблемы их применения, рассматривается перспективное законодательство, судебная практика по данному вопросу, рассматривается возможность ареста судна в рамках нового института предупредительных мер в гражданском и хозяйственном процессе, а также в порядке принятия мер для обеспечения иска.

Ключевые слова: арест судов, обеспечение морских требований, предупредительные меры, обеспечение иска.