



Селіванов М. Г.*

адвокат, провідний юрист

Міжнародної юридичної служби
“Interlegal”

(м. Одеса, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-9684-3210>

***Mykhailo Selivanov**, Attorney-at-law, Associate Attorney of the International Law Service “Interlegal” (Henuezka St., 24B, Odessa, Ukraine).

УДК 346.91:341.96

DOI 10.26886/2524-101X.6.2018.3

ПРОЦЕСУАЛЬНИЙ ІНСТИТУТ АРЕШТУ СУДНА ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКОЇ ВИМОГИ У ГОСПОДАРСЬКОМУ ПРОЦЕСІ В УКРАЇНІ

THE PROCEDURAL INSTITUTE FOR THE ARREST OF A VESSEL TO ENSURE MARITIME CLAIMS IN THE ECONOMIC PROCESS IN UKRAINE

ABSTRACT

This article describes genesis and features of the procedural institute for ship arrest to secure maritime claim under commercial proceedings in Ukraine. It investigates the process of establishing such institute in Ukraine and its implementation in accordance with the Law of Ukraine «On Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on Determination of the Jurisdiction of Cases on Ship Arrest» dd. 20.12.2011 No. 4190-VI and the Law of Ukraine «On Joining Ukraine the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea-Going Ships» dd. 07.09.2011 No. 3702-VI. It is noted that all the coastal states have their own national rules governing relations concerning ship arrest. In different countries, these rules may vary significantly. In today world there is a clear trend to internationalization of law, which implies its unification. Certainly, full unification of the law, including maritime law, is impossible and unlikely to be necessary, but smoothing out such differences is an objective need which has been noted by the international maritime community for a long time. There are detached terms and evidence for ship arrest to secure maritime

claim in accordance with commercial procedural legislation valid for 2012-2017, as well as amendments thereto in late 2017. Attention is drawn to the fact that court practice which took place after updating the procedural law makes it possible to conclude that the courts, while considering the aforesaid category of cases, reduced the number of additional evidence that was previously required in order to prove the possibility of vessel leaving Ukraine, as well as have a more progressive attitude to determining the amount of counterclaim due to ship arrest.

The key words: arrest, ship, ship arrest, maritime claims, commercial proceedings, Commercial Procedural Code.

Вступ

Арешт морських суден завжди мав важливе значення як для держав, так і для приватних учасників міжнародного торговельного мореплавання (судновласників, фрахтувальників, страховиків) (Жорник, 2015, с. 157). Довгий час Україна не була членом жодної з конвенцій щодо арешту суден, і це створювало враження, що наша держава знаходиться десь на узбіччі дороги, якою рухається міжнародне морське співтовариство. Лише 07.09.2011 р. Україна приєдналася до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10.09.1952 р., яку було укладено у Брюсселі. Це тоді, коли було прийнято вже нову Конвенцію про арешт суден у Женеві, датовану 1.03.1999 р., яка була підготовлена з урахуванням практики застосування Конвенції 1952 р. (Ремесло, Лебедев, 2016).

Арешт у торговельному мореплаванні – це примусове затримання судна або вантажу на підставі рішення суду (Hill, 1985). При цьому якщо арешт вантажу здебільшого здійснюється у звичайному цивільно-правовому порядку, то арешт такої категорії майна, як морські судна, у більшості країн має специфічні особливості. Це зумовлене рядом факторів, зокрема, значною вартістю суден, їх здатністю самостійно пересуватися у просторі та переходити з одної юрисдикції до іншої, та, нарешті, тим, що затримання судна навіть на незначний час може спричинити його власникові та/або його законному держателю значних збитків (Kazmi, 1988, с. 67).

Питання арештів суден розглядалися у розробках багатьох українських та іноземних правознавців (Н. Брехова, О. Брильов, С. Голікова, С. Горчаков, І. Жорник, М. Карпова, Т. Короткий, Л. Мащенко, О. Подцерковний, О. Рикова та інші), його характеристиці та визначенню найбільш проблемних практичних аспектів здійснення часто присвячують свої публікації юристи-практики (В. Лебедев,

М. Мельников, А. Перепелиця, О. Ремесло та інші). Цей правовий інститут сьогодні дійсно є одним з найбільш актуальних та таким, що доволі часто потрапляє до кола наукових інтересів і зумовлює виникнення не завжди одноманітної та сталої практики правозастосування. Адже стрімке оновлення українського законодавства та необхідність його стандартизації відповідно до норм міжнародних угод і всесвітньо складеної практики визначає й напрями подальших наукових розвідок, запозичення позитивного досвіду зарубіжних країн та вироблення єдиної, уніфікованої практики застосування правових норм.

Започаткування в Україні

Усі прибережні держави мають свої національні правила, які регулюють відносини щодо арешту суден. У різних державах ці правила можуть значно відрізнятися. У сучасному світі є чітка тенденція інтернаціоналізації права, що передбачає його уніфікацію. Зрозуміло, що повна уніфікація права, у т. ч. морського, неможлива та навряд чи потрібна, проте згладжування відмінностей – це об'єктивна необхідність, яка вже давно відзначається міжнародною морською спільнотою (Мельников, Селіванов, 2017).

Відповідно до Законів України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна” від 20.12.2011 р. №4190-VI та “Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна” від 07.09.2011 р. №3702-VI з 16 травня 2012 р. до господарського процесу України був запроваджений процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги. Зокрема, ст. 16 Господарського процесуального кодексу України після частини першої було доповнено новою частиною такого змісту: “Справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації судна”; ч. 4 ст. 114 Цивільного процесуального кодексу України доповнено абзацом такого змісту: “Справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно, або порту реєстрації судна”.

Ці зміни було розроблено та внесено до діючого законодавства України з метою його приведення у відповідність до ст. 4 Міжнародної

конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. Проте, як зазначалося у коментарях, таких змін було замало, адже вони не вирішили питання прозорого та одноманітного розгляду справ про арешт морських суден в Україні (Ницевич, 2012). Н. Івашкова, наприклад, зазначає про те, що за своєю природою арешт судна є заходом забезпечення морської вимоги, причому територіальні юрисдикції судового органа, що застосовує арешт морського судна та суду, який розглядає морську вимогу по суті, можуть не співпадати, а сама вимога про арешт може бути подана перед поданням позову по суті. Завданням національного законодавства країни-учасниці Конвенції про арешт 1952 р. є: забезпечення можливості своєчасного арешту судна; захист інтересів судновласника від зловживання правом на арешт шляхом вимоги від заявника внесення забезпечення для покриття можливих збитків; можливість судновласника звільнити судно з-під арешту шляхом надання грошового забезпечення позову (за виключенням випадків оскарження права власності на само судно); встановлення розумного строку, в продовж якого заявник повинен надати докази про початок розгляду його морської вимоги компетентним судом. При розгляді справ про арешт морських суден судові органи керуються положеннями Конвенції 1952 р., але процесуальні норми передбачені процесуальними кодексами. Будучи специфічним інститутом матеріального морського права, арешт морських суден розглядається в Україні за процесуальними вимогами забезпечення позову. Цивільний та господарський процесуальні кодекси регулюють заходи забезпечення позову дещо різним чином, що ставить судновласників у портах України у різні умови залежно від того, фізична чи юридична особа пред'являє до них вимоги (Івашкова, 2012).

Крім того, право на арешт морського судна регулюється Кодексом торговельного мореплавства України, статті 41–47 якого спеціально присвячені інституту арешту суден, але згідно з п. 1 ст. 14 цього ж Кодексу вони могли стати правовою підставою арешту суден лише під прапором України. Це обмеження знято відповідно до ст. 2 Конвенції 1952 р. Таким чином, в українському праві сформувався міжнародний приватноправовий інститут арешту морських суден за морськими вимогами. З одного боку, це процесуальний інститут, який закріплюється процесуальними кодексами як засіб забезпечення позову, а також використовується для визначення підсудності, а саме виключної підсудності. З іншого боку, це матеріально-правовий інститут

забезпечення зобов'язання, точніше стимулювання до забезпечення чи навіть виконання зобов'язання. Саме така або схожа картина спостерігається у багатьох юрисдикціях (Мельников, Селіванов, 2017).

Також дослідниками зверталася увага на кілька основних прогалин у вітчизняному процесуальному законодавстві, які утруднювали процедуру арешту іноземних суден та не давали можливості повною мірою застосовувати положення Конвенції 1952 р.:

1) недосконалість процедур розгляду заяв про арешт суден за морськими вимогами у порядку позовного провадження, що, у свою чергу, виявляється у відсутності компетенції українських судів розглядати спір щодо арешту іноземних суден та у неврегульованості строку подачі позову (оскільки заява про накладення арешту за морською вимогою подається у порядку, передбаченому для подання клопотань про забезпечення позову, то, відповідно, до господарського процесуального законодавства позовна заява по суті морської вимоги має бути подана до суду протягом наступних п'яти днів, а цивільне процесуальне законодавство взагалі не передбачає можливості подання клопотання про забезпечення позову до моменту подання до суду позовної заяви);

2) неможливість накладення арешту *in rem* (тобто у зв'язку з вимогою до самого судна, приміром, за завдання ним шкоди, не проведенням розрахунку за буксирування, поставку палива тощо, відповідальним за якою може бути не лише власник судна, але й його фрахтувальник) (Селютин, Мильченко, 2013).

Морське право традиційно вважається переважно частиною торговельного (або господарського) права. Відповідно, процедура арешту суден регулюється, насамперед, нормами господарського процесуального права (Мельников, Селіванов, 2017), і тодішнє діюче господарське процесуальне законодавство України та судова практика встановлювали наступні умови для арешту судна для забезпечення морської вимоги:

- підсудність – за місцезнаходженням морського порту України, в якому знаходиться судно, або порту реєстрації судна;
- порядок здійснення – як до, так і після подання позову;
- термін подання позову по суті – п'ять днів з дня винесення ухвали про застосування забезпечувальних заходів;
- співмірність – співмірність вартості судна, щодо якого вимагається арешт, і розміру вимог на підставі яких заявляється арешт;

- зустрічне забезпечення – можливість застосування судом щодо заявника заходів, спрямованих на забезпечення інтересів судовласника, які можуть постраждати від необґрунтованого арешту, як правило, обмежувалося вартістю судна і отримувало вираження у грошовій формі депозиту на рахунок суду;

- обґрунтованість – потрібно обґрунтувати суду наявність обставин, які очевидно свідчать про те, що судно планує залишити територію України або власник планує його реалізувати;

- термін дії – не встановлено.

Крім того, чинним господарським процесуальним законодавством України та судовою практикою були вироблені норми, які передбачали такі докази, які були необхідні для арешту судна

- підсудність – довідка капітана морського порту, що містить дату фактичного заходження судна до порту/свідectво про право плавання під державним прапором України;

- порядок здійснення – доказ подання позову до суду/арбітражу, – у разі подання заяви про арешт судна перед поданням позову;

- співмірність – митна декларація, довідка про вартість судна, – при оформленні судна у митному режимі переробки на митній території України;

- обґрунтованість – довідка капітана порту, що містить відомості про цілі заходження судна до морського порту, інший документ, який свідчить про тимчасовий характер перебування судна в морському порту України (наприклад, митні документи).

Зміни та новації

15 грудня 2017 р. процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі був змінений відповідно до Закону України “Про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інші законодавчі акти” від 03.10.2017 р. № 2147-VIII.

Оновлене господарське процесуальне законодавство України встановило наступні умови для арешту судна для забезпечення морської вимоги:

- підсудність – за місцезнаходженням морського порту України, до якого судно прямує або перебуває, або порту реєстрації судна;

- порядок здійснення – як до подання, так і після подання позову;

– термін подання позову – тридцять днів з дня винесення ухвали про забезпечення позову;

– співмірність – співмірність вартості судна, щодо якого запитується арешт, і розміру вимог на підставі яких заявляється арешт не вимагається;

– зустрічне забезпечення – можливість застосування судом щодо заявника вимоги арешту судна заходів, спрямованих на забезпечення інтересів судновласника, які можуть постраждати від необґрунтованого арешту, обмежується розміром можливих збитків судновласника і виражається у формі грошового депозиту на рахунок суду, гарантії банку, поручительства або в іншому фінансовому забезпеченні;

– обґрунтованість – обґрунтування наявності обставин, які очевидно свідчать про те, що судно планує залишити територію України або власник планує його реалізувати не є потрібним;

– термін дії – 90 днів з дня набрання рішенням законної сили.

Умови реалізації: можливість забезпечення позову, що розглядається міжнародним комерційним арбітражем.

Крім того, судовою практикою було вироблено наступні докази для арешту судна для забезпечення морської вимоги:

– для визначення підсудності – довідка капітана морського порту, що містить дату фактичного або планованого заходження судна до порту/свідectvo про право плавання під державним прапором України;

– для продовження терміну застосування арешту – доказ подачі позову в суд/ арбітраж, – у разі подання заяви про арешт судна до подання позову;

– для застосування зустрічного забезпечення – розрахунок розміру портових зборів, вартості послуг, які надаються в порту, обсягу і вартості споживання палива силовими судновими установками, витрат на харчування членів екіпажу (висновок експерта);

– для визначення обґрунтованості арешту – довідка капітана порту, що містить відомості про цілі заходження судна до морського порту, інший документ, який свідчить про тимчасовий характер перебування судна в морському порту України (наприклад, митні документи).

Судова практика, що мала місце після оновлення процесуального законодавства, дає можливість зробити висновок про те, що суди у процесі розгляду зазначеної категорії справ зменшили кількість доказів, які

раніше вимагалися, стосовно доказування можливості вибуття судна за межі України, а також засвідчили більш прогресивне ставлення до визначення розміру зустрічного забезпечення у зв'язку з арештом судна. Також цілковито обґрунтовано необхідно визнати прогресивну сутність зазначених змін, що наближує українське законодавство до букви й духу Конвенції про арешт морських суден та загальноприйнятої світової практики арешту суден (Перепелиця, 2018).

Основні проблеми, пов'язані з арештом судна для забезпечення морської вимоги

До кола проблем, пов'язаних з арештом судна для забезпечення морської вимоги належать:

- необґрунтована відмова в арешті судна для забезпечення морської вимоги;
- неможливість реалізації арешту судна для забезпечення морської вимоги;
- зняття арешту судна для забезпечення морської вимоги у зв'язку із недосконалістю законодавства.

Найбільш поширеною причиною необґрунтованих відмов в арешті судна для забезпечення морської вимоги є недоведеність можливості настання обставин, у зв'язку з якими заявлено вимогу про арешт судна.

Причиною неможливості реалізації арешту судна є завищена сума зустрічного забезпечення.

Найбільш поширеними причинами скасування арешту судна є:

- неподання позову у встановлений термін;
- за морською вимогою відповідальною особою є не власник судна, а бербоут-чартерний фрахтувальник.

Висновки

Таким чином, цілком справедливо можна констатувати, що у сучасному морському праві склався та продовжує оновлюватися самостійний інститут – право арешту суден. Про це свідчить й міжнародна уніфікація відповідних норм не лише Конвенцією 1952 р., а й Міжнародною конвенцією про арешт суден 1999 р. (набула чинності 14.09.2011 р., Україна до неї не приєдналася), а також виокремлення відповідних правил в окремі глави національних морських кодексів і поступове оновлення вітчизняного законодавства з метою його приведення

у відповідність до міжнародних стандартів. При цьому, як свідчить дослідження, доопрацювання вимагає текст офіційного перекладу Конвенції 1952 р. в частині положень ст. 7, ч. 3, цієї Конвенції, які передбачають встановлення терміну, протягом якого позивач повинен порушити провадження в іншому органі, зокрема арбітражі, якому сторони підпорядкували розгляд відповідних спорів. З огляду на те, що процес розгляду спорів в арбітражах, як постійно діючих, так і створюваних для розгляду конкретного спору, має свої особливості, які істотно відрізняють його від процесу розгляду спорів у державних судах, вбачається, що ці доопрацювання є досить важливими оскільки суттєво змінять як застосовне матеріальне право, так і судову практику. В свою чергу Господарський процесуальний кодекс України, а саме ч. 3 ст. 138 та п. 1 ч. 13 ст. 145, також потребуватиме змін у відповідній частині задля приведення процесуального законодавства у відповідність до норм матеріального права, закріплених у Конвенції 1952 р.

ЛІТЕРАТУРА

- Господарський процесуальний кодекс України, 1991* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 1992, 6, 56.
- Жорник І.В. (2015). Розв'язання конфлікту кваліфікації уніфікованих норм, що регулюють приватноправові відносини у мореплаванні. Одеса.
- Закон про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інші законодавчі акти 2017* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 48, 5, 436.
- Закон про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна 2011* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 2012, 29, 1188, 342.
- Закон про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 2011* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 2012, 15, 672, 97.
- Ивашкова, Н. (2012). Арест морских судов в Украине: нюансы отечественного процесса. *Лига. Блоги*. <<http://blog.liga.net/user/nivashkova/article/10499.aspx>>
- Кодекс торговельного мореплавання України, 1995* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 47-52, 349.
- Мельников, М., Селіванов, М. (2017). Особливості арешту морських суден в Україні. *Юридична газета Online*. <<http://yur-gazeta.com/publications/practice/transporthne-pravo/osoblivosti-areshtu-morskih-suden-v-ukrayini-.html>>

Ницевич, А. (2012). Как работает мировая практика ареста судов: проблемы в области права. *Морской информационный бюллетень*, 1, 22-23.

Перепелиця, А. (2018). Морські та річкові перевезення: тенденції 2018 року. *Pressreader*. <<https://www.pressreader.com/ukraine/yurydychna-gazeta/20180220/282076277349965>>

Ремесло, О., Лебедєв, В. (2016). Арешт судна – це не лише запобіжний захід. *Юридична газета Online*. <<http://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/aresht-sudna--ce-ne-lishe-zapobizhnyi-zahid.html>>

Селютин, А., Мильченко, О. (2013). Морской криз. *Юридическая практика*, 16(799), 16/04/13. <<http://pravo.ua/article.php?id=100106710>>

Цивільний процесуальний кодекс України, 2004 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 40, 1530, 492.

Hill, Ch. (1985). Foreword. *Arrest of ships*, 1, v-vii.

International Convention on Arrest of Ships, 1999 (UN, IMO). *Official web-site of the UNCTAD*. <https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf188d6_en.pdf>

International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952 (UN). *Official web-site of the UN*. <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20439/volume-439-I-6330-English.pdf>>

Kazmi, M.H. (1988). Arrest of ships in Pakistan. *Arrest of ships*, 7, 66-68.

REFERENCES

Hill, Ch. (1985). Foreword. *Arrest of ships*, 1, v-vii.

Hospodarskyi protsesualnyi kodeks Ukrainy, 1991 (Verkhovna Rada Ukrainy). [Commercial Procedure Code of Ukraine 1991 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 1992, 6, 56. [in Ukrainian].

International Convention on Arrest of Ships, 1999 (UN, IMO). *Official web-site of the UNCTAD*. Retrieved from: https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf188d6_en.pdf

International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952 (UN). *Official web-site of the UN*. Retrieved from: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20439/volume-439-I-6330-English.pdf>

Ivashkova, N. (2012). Arest morskih sudov v Ukraine: njuansy otechestvennogo processa. *Liga. Blohy*. Retrieved from: <http://blog.liga.net/user/nivashkova/article/10499.aspx> [in Russian].

Kazmi, M.H. (1988). Arrest of ships in Pakistan. *Arrest of ships*, 7, 66-68.

Kodeks torhovelnoho moreplavstva 1995 (Verkhovna Rada Ukrainy). [Code of Merchant Shipping of Ukraine 1995 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 47-52, 349. [in Ukrainian].

Melnykov, M., Selivanov, M. (2017). Osoblyvosti areshtu morskykh suden v Ukraini [Features of arrest of marine vessels in Ukraine]. *Yurydychna hazeta Online*. [Legal

newspaper Online]. Retrieved from: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/transportne-pravo/osoblivosti-areshtu-morskih-suden-v-ukrayini-.html> [in Ukrainian].

Nicevich, A. (2012). Kak rabotaet mirovaja praktika aresta sudov: problemy v oblasti prava [How does the world practice of court arrest work: problems in the field of law]. *Morskoj informacionnyj bjulleten'*. [Maritime Informational Bulletin], 1, 22-23. [in Russian].

Perepelytsia, A. (2018). Morski ta richkovi perevezennia: tenentsii 2018 roku [Marine and river transport: tensions in 2018]. *Pressreader*. Retrieved from: <https://www.pressreader.com/ukraine/yurydychna-gazeta/20180220/282076277349965> [in Ukrainian].

Remeslo, O., Lebediev, V. (2016). Aresht sudna – tse ne lyshe zapobizhnyi zakhid [Arrest of a ship is not only a precautionary measure]. *Yurydychna hazeta Online*. [Legal newspaper Online]. Retrieved from: <http://yur-gazeta.com/publications/practice/morske-pravo/aresht-sudna--ce-ne-lishe-zapobizhnyi-zahid.html> [in Ukrainian].

Seljutin, A., Mil'chenko, O. (2013). Morskoj kriz [Sea Crisis]. *Juridicheskaja praktika*. [Legal practice], 16 (799), 16/04/13. Retrieved from: <http://pravo.ua/article.php?id=100106710> [in Russian].

Tsyvilnyi protsesualnyi kodeks Ukrainy, 2004 (Verkhovna Rada Ukrainy). [Civil Procedure Code of Ukraine 2004 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 40, 1530, 492. [in Ukrainian].

Zakon pro vnesennia zmin do Hospodarskoho protsesualnoho kodeksu Ukrainy, Tsyvilnoho protsesualnoho kodeksu Ukrainy, Kodeksu administratyvnoho sudochynstva Ukrainy ta inshi zakonodavchi akty 2017 (Verkhovna Rada Ukrainy). [The Law on Amendments to the Commercial Procedural Code of Ukraine, the Civil Procedural Code of Ukraine, the Code of Administrative Legal Proceedings of Ukraine and other legislative acts of 2017 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 48, 5, 436. [in Ukrainian].

Zakon pro pryiednannia Ukrainy do Mizhnarodnoi konventsii z unifikatsii deiakykh pravyl shchodo nakladennia areshtu na morski sudna 2011 (Verkhovna Rada Ukrainy). [The Law on Ukraine's Accession to the International Convention for the Unification of Certain Rules for the Seizure of Ships 2011 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 2012, 15, 672, 97. [in Ukrainian].

Zakon pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo vyznachennia pidsudnosti sprav pro aresht na morski sudna 2011 (Verkhovna Rada Ukrainy). [The Law on Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine on the Determination of Jurisdiction in Seizure Arbitration Matters 2011 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 2012, 29, 1188, 342. [in Ukrainian].

Zhornyk I.V. (2015). *Rozviazannia konfliktu kvalifikatsii unifikovanykh norm, shcho rehuluiut pryvatnopravovi vidnosyny u moreplavstvi* [Resolution of the Qualification Conflict of the Uniform Rules Governing Private-law Relations in Shipping]. Odesa. [in Ukrainian].

АНОТАЦІЯ

Селіванов М. Г. Процесуальний інститут арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. – Стаття.

У статті визначено генезу та особливості процесуального інституту арешту судна для забезпечення морської вимоги у господарському процесі в Україні. Досліджується процес становлення цього інституту в Україні та його запровадження відповідно до Законів України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна” від 20.12.2011 р. №4190-VI та “Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна” від 07.09.2011 р. №3702-VI. Відзначається, що всі прибережні держави мають свої національні правила, які регулюють відносини щодо арешту суден. В різних державах ці правила можуть значно відрізнятися. У сучасному світі є чітка тенденція інтернаціоналізації права, що передбачає його уніфікацію. Зрозуміло, що повна уніфікація права, у т. ч. морського, неможлива та навряд чи потрібна, проте згладжування таких відмінностей – це об’єктивна необхідність, яка вже давно відзначається міжнародною морською спільнотою. Виокремлюються умови та докази для арешту судна для забезпечення морської вимоги відповідно до господарського процесуального законодавства, яке діяло упродовж 2012–2017 років, а також відповідно до змін, що було внесено до нього наприкінці 2017 року. Звертається увага на те, що судова практика, що мала місце після оновлення процесуального законодавства, дає можливість зробити висновок про те, що суди у процесі розгляду зазначеної категорії справ зменшили кількість додаткових доказів, які раніше вимагалися, стосовно доказування можливості вибуття судна за межі України, а також мають більш прогресивне ставлення до визначення розміру зустрічного забезпечення у зв’язку з арештом судна.

Ключові слова: арешт, судно, арешт судна, морські вимоги, господарський процес, Господарський процесуальний кодекс.

АННОТАЦИЯ

Селиванов М. Г. Процессуальный институт ареста судна для обеспечения морского требования в хозяйственном процессе в Украине. – Статья.

В статье определены генезис и особенности процессуального института ареста судна для обеспечения морского требования в хозяйственном процессе в Украине. Исследуется процесс становления этого института в Украине и его внедрение в соответствии с Законами Украины “О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно определения подсудности дел об аресте на морские суда” от 20.12.2011 г. №4190-VI и “О присоединении Украины к Международной конвенции по унификации некоторых правил относительно наложения ареста на морские суда” от 07.09.2011 г. №3702-VI. Отмечается, что все прибрежные государства имеют свои национальные правила, регулирующие арест судов. В разных государствах эти правила могут значительно отличаться. В современном мире есть четкая тенденция интернационализации права,

предусматривающая его унификацию. Понятно, что полная унификация права, в т. ч. морского, невозможна и вряд ли нужна, однако сглаживания таких различий – это объективная необходимость, которая уже давно отмечается международным морским сообществом. Определяются условия и доказательства для ареста судна для обеспечения морского требования в соответствии с хозяйственным процессуальным законодательством, действовавшим в течение 2012–2017 годов, а также в соответствии с изменениями, которые были внесены в него в конце 2017 года. Обращается внимание на то, что судебная практика, имеющая место после обновления процессуального законодательства, дает возможность сделать вывод о том, что суды в процессе рассмотрения указанной категории дел уменьшили количество дополнительных доказательств, которые ранее требовались в отношении доказывания возможности убытия судна за пределы Украины, а также показывают более прогрессивное отношение к определению размера встречного обеспечения в связи с арестом судна.

Ключевые слова: арест, судно, арест судна, морские требования, хозяйственный процесс, Хозяйственный процессуальный кодекс.

