

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 невинуватого 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.

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; будівництво, 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 морській 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 відповідальною особою, 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.

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 невинуватого 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 унеможливилось 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 впливають 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 впливають 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. Україна 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. Ілляк 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. Голюкова 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 N.J.J., De,attista C., Swatton R.S. *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](mhtml:file:L:\UNTC.mht)
14. *International Convention on Arrest of Ships, 1999* [Електронний ресурс] // Режим доступу / [mhtml:file: L:\UNTC.mht](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. Звеків В. П. *Колізії законів в міжнародному частному праві* / В. П. Звеків. — М.: Волтерс Клувер, 2007. — 416 с.
17. Кодекс торговельного мореплавання 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>

