

Р. Ю. Півкопа

студ. IV курсу

спеціальність «Правознавство»

Науковий керівник: к. ю. н., доц. Є. Д. Стрельцова

ОСОБЛИВОСТІ ІНСТИТУТУ АРЕШТУ МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО СУДНА

Оскільки сфері мореплавства властива підвищена ступінь ризику, що часто є причиною невиконання або неналежного виконання договірних або інших зобов'язнь, учасники відповідних правовідносин потребують додаткових правових гарантій для швидкого і ефективного захисту своїх інтересів. Арешт морського судна – один із найстаріших та дієвих таких засобів, з'ясування особливостей якого й ставимо за мету в даних тезах.

Слід зазначити, що регламентація інституту арешту морського судна забезпечена як національними законодавствами, так і міжнародними конвенціями. Так, Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладання арешту на морські судна 1952 р. (далі – Конвенція 1952 р.), встановлює однакові правила, які стосуються такої форми забезпечення, як арешт морських суден, і передбачає, що судно, яке ходить під прапором однієї з договірних держав, може бути заарештоване в межах юрисдикції будь-якої з договірних держав лише стосовно морської вимоги.

Під терміном «морська вимога» розуміють будь-яку вимогу, що виникає в зв'язку з рятуванням судна або вантажу, заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу, втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна, будь-яким договором використання або фрахтування судна, буксируванням, заставою судна та інше.

Повний перелік вказаних морських вимог встановлений ст. 1 Конвенції 1952 р. та ст. 42 Кодексу торговельного мореплавства України 1995 р. (далі – КТМ України).

Відповідно до Конвенції 1952 р. під «арештом судна» розуміють: «затримання судна за ухвалою суду для забезпечення морської вимоги, але не включає конфіскацію судна на виконання судового рішення» [1, ст. 1].

Таким чином можливо виділити два основних принципи арешту морського судна:

1. арешт здійснюється тільки за морською вимогою;
2. арешт здійснюється не заради виконання судового рішення, а саме задля забезпечення морських вимог.

Конвенція також встановлює, що накладення арешту можливо лише з дозволу суду або відповідного судового органу договірної держави, в якій здійснено арешт [1, ст. 4]. Суд чи будь-який інший відповідний судовий орган, у межах компетенції якого судно було заарештовано, дозволяє зняття арешту під заставу в сумі, яка забезпечить явку відповідача, або за умови надання іншого виду забезпечення, крім випадків, коли судно було заарештоване у зв'язку з морськими вимогами, що перераховані в підпунктах «о» та «р» п. 1 ст.1, а саме – спорів, що стосуються права власності на морське судно, та спорів між співвласниками будь-якого судна стосовно права власності на це судно, його експлуатації або доходів від його експлуатації.

У таких випадках суд або інший відповідний судовий орган може дозволити продовження експлуатації судна власником, якщо останній надасть заставу в сумі, достатній для явки відповідача, або інший вид забезпечення, або зможе визначити порядок ведення справ судна під час арешту [1, ст. 5].

Конвенцією 1952 р. також обумовлено правила визначення юрисдикції стосовно арешту судна судами країн – учасниць даної Конвенції. Згідно їй суди країни, в якій був здійснений арешт, мають компетенцію розглядати справи по суті, якщо ці суди є компетентними на підставі внутрішнього права країни, в якій здійснено арешт, або у випадках, визначених Конвенцією. Якщо суд, в межах юрисдикції якого було арештовано судно, не має компетенції розглядати справу по суті, такий суд або інший відповідний судовий орган країни, в якій заарештовано судно, встановлює термін, протягом якого позивач повинен подати позов до суду, який має такі повноваження [1, ст. 7]. З цього положення випливає принцип розмежування компетенції.

Арешт може бути накладено навіть на судно, що ходить під прапором держави, яка не є договірною державою Конвенції, в тому випадку, коли у відношенні до нього виникла хоча б одна з морських вимог [1, ст. 8].

Безпосередньо процедура накладення арешту морського судна визначається відповідно до принципу «закон судна», тобто права країни, в якій відбувається даний судовий процес [2].

Повторний арешт судна за однією і тією самою морською вимогою одною і тою самою особою в межах юрисдикції договірних держав не допускається, якщо тільки особа, що має вимогу, не доведе, що є достатні підстави для такого арешту [1, ст. 3].

Ст. 41 КТМ України визначає арешт судна як будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються для забезпечення морських вимог. За іншими господарсько-правовими чи цивільно-правовими вимогами, що не підпадають під визначення «морська вимога», арешт судна не допускається. Судно може бути арештоване чи звільнене з-під арешту тільки за рішенням суду, господарського суду або голови Морської арбітражної комісії [3, ст. 41].

Первісний аналіз особливостей інституту арешту морського торговельного судна дав змогу виявити, що арешт морського судна – це запобіжна процесуальна міра, яка застосовується кредитором у разі наявності саме морської вимоги, ще до початку розгляду спору по суті. Отже, головною ціллю арешту судна є належне фінансове забезпечення вимог кредитора.

Список використаної літератури

1. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил, щодо накладення арешту на морські судна від 10.05.1952 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_g89. – Назва з екрана.
2. 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 [Электронный ресурс] / М. Ю. Картузов // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – Режим доступу <http://www.apdr.in.ua/v67/48.pdf>. – Название с екрана.
3. Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80>. – Назва з екрана.

А. С. Рябоконт

студ. IV курсу

спеціальність «Правознавство»

Научний керівитель: к. ю. н., доц. Е. Д. Стрельцова

МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В БОРЬБЕ С МОРСКИМ ПИРАТСТВОМ

Морские пространства, являясь источником многочисленных ресурсов и транспортными путями, обеспечивающими большую часть мирового грузового оборота, являются и средой для многочисленных преступных посягательств, в частности, морского пиратства. Это приводит к негативным последствиям: угрозе для безопасности мореплавания, а также ощутимым потерям мировой