

ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО І ЦИВІЛЬНИЙ ПРОЦЕС

УДК 347.79:343.125.2:347.94

*М. В. Мурзенко, асистент кафедри
Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова,
кафедра цивільно-правових дисциплін,
Французький бульвар, 24/26, Одеса, 65058, Україна*

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ДОКАЗУВАННЯ ПРИ РОЗГЛЯДІ ЗАЯВИ ПРО АРЕШТ СУДНА НА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКИХ ВИМОГ

Розглянуто проблему арешту морських суден на забезпечення морських вимог в Україні в частині особливостей доказування при розгляді заяви про арешт судна до подання позову по суті. Проаналізовано в зазначеному аспекті чинне законодавство України та законодавство деяких зарубіжних країн. Подаються рекомендації щодо вдосконалення чинного українського законодавства.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: *арешт судна, забезпечення морських вимог.*

Проблеми, що виникають при розгляді арешту морських суден на забезпечення морських вимог, неодноразово розглядалась вітчизняними вченими й юристами-практиками. Неможливість застосування відповідних норм Кодексу торговельного мореплавства України до іноземних суден, неприєднання України до відповідних міжнародних конвенцій, невідповідність норм процесуального законодавства сутності механізму арешту суден, призвели до того, що арешт судна в його класичному розумінні здійснити на території України практично неможливо. З такою точкою зору погоджуються практично всі юристи, що будь-коли на практиці стикались з цим питанням. Так, зокрема О. Кіфак, зазначає, що відсутність чіткого правового регулювання призводить до неоднозначного застосування положень КТМ України з питань арешту судна українською Фемідою, з приводу чого страждають судновласники, фрахтівники, вантажовідправники та вантажоодержувачі [3].

О. Альошина та І. Міщенко також зазначають на неприпустимість існуючої в Україні невизначеності процедури розгляду заяв про арешт судна, винесення ухвал про арешт та їх оскарження [9].

Зосередимось на нюансах доказування при розгляді заяви про накладення арешту на судно на забезпечення морських вимог у разі, якщо така заява передусє подачі позову по суті вимог.

Слід відзначити, що специфікою цього питання є з одного боку, неприпустимість необгрунтованого арешту, а з іншого боку (оскільки не йдеться про задоволення вимоги по суті) неприпустимість надмірної формалізації процесу, яка б призвела до неможливості арешту судна через неможливість надання доказів, що вимагатимуться судом для вирішення питання про арешт.

У світовій практиці існує декілька підходів при вирішенні цього питання:

1. Декларативний підхід. Його сутність полягає в тому, що особа, яка порушує питання про забезпечення вимоги звільняється від доказування як наявності самої вимоги, так і належності судна, щодо якого запитується арешт певної особи. Оскільки забезпечення вимоги шляхом накладення арешту на судно не означає визнання судом її обґрунтованості, діє презумпція, що особа, яка вимагає арешту діє добросовісно, а тому, оскільки у випадку необґрунтованого арешту на неї покладатиметься відшкодування завданих таким арештом збитків, суд не перевіряє викладених у заяві фактів. Зазначений підхід реалізується, зокрема, в законодавстві Нідерландів. Так, для здійснення арешту, суду надається лише письмова заява, в якій зазначаються дані про кредитора та боржника, назва судна, а також коротко викладаються обставини справи. У кінці зазначається сума позову, збільшена на третину за рахунок відсотків та витрат [5,289].
2. Декларативно-формалізований підхід. Його сутність полягає в тому, що для вирішення питання про арешт судна, суд розглядає як доказ наявності вимоги лише свідчення, що підтверджують наявність вимоги та компетенцію суду на розгляд зазначеного питання. Такий підхід діє, зокрема, у Великобританії. Так, суд Адміралтейства видає ордер на арешт судна лише після заслуховування свідчень, які підтверджували б, що спір підлягає розгляду в суді Адміралтейства і що виникло право на арешт [7,1]. На практиці достатньо свідчень особи, яка вимагає накладення арешту.
- Зазначений підхід, на наш погляд, не цілком відповідає українським реаліям та не може бути впроваджений, оскільки не виключає можливості необґрунтованого арешту в силу недобросовісності особи, яка його запитує.
3. Формалізований підхід. Сутність його полягає в тому, що для накладення арешту на судно, суд запитує необхідні докази наявності вимоги, її розміру та належності судна, щодо якого запитується арешт, певній особі (у разі якщо вимога не відноситься до категорії привілейованих).

Такий підхід до розгляду питання про арешт судна запроваджено зокрема в Російській Федерації. Слід відзначити, що, незважаючи на ратифікацію Росією міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил щодо арешту суден 1952 року, її положення належним чином не знайшли свого відображення в національному законодавстві. Однак вивчення судової практики застосування арешту суден у РФ веде до висновку, що саме зазначений підхід знайшов своє відображення в російському праві. Так, Президія Вишого Арбітражного суду Російської Федерації своєю постановою від 19 листопада 2002 р. № 9284/02 скасувала ухвалу нижчестоящего суду про накладення арешту на судно, оскільки суду не було надано доказів того, що відповідач за морською вимогою є фрахтувальником або власником судна[6]. Важливим також з точки зору російського правосуддя є розмір вимоги. Так, Кіровський мировий суд (м. Санкт-Петербург, Росія) зняв арешт з судна «KASLA», яке раніше було заарештоване у зв'язку із пред'явленням вимог про виплату зарплатні одному з членів екіпажу, оскільки вартість судна є непропорційно більшою за вартість арештованого судна [8].

Для України, на наш погляд, цілком доречним є застосування саме останнього підходу для врегулювання висвітлюваного питання.

Отже, розглянемо, які умови є необхідними для здійснення арешту суден і якими доказами можуть бути підтверджені відповідні обставини.

Відповідно до ст. 43 КТМ України, на судно, стосовно якого виникли морські вимоги, може бути накладено арешт тільки за наявності хоча б однієї з таких умов:

- а) вимога входить до категорії привілейованих;
- б) вимога ґрунтується на зареєстрованій заставі судна;
- в) вимога стосується права власності на судно або володіння ним;
- г) інша морська вимога, якщо особа, якій судно належить на праві власності на час виникнення вимоги, несе відповідальність за цією вимогою і є його власником на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна; фрахтувальник судна за бербоут-чартером несе відповідальність за цією вимогою і є фрахтувальником судна за бербоут-чартером або власником його на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна [1, ст.43].

Таким чином, доведенню підлягає наявність морської вимоги, її зв'язок із відповідним судном (якщо вимога привілейована) або належність судна на відповідній підставі особі, що є відповідальною за морською вимогою (якщо вимога не належить до розряду привілейованих).

З наданням доказів наявності вимоги як такої труднощів не виникає, оскільки законодавство не встановлює, якими саме доказами мають бути ці вимоги підтверджені. Тобто, в даному випадку будуть прийнятними будь-які докази, визначені чинним законодавством (письмові, речові, посвідчення заявника тощо).

Не виникає складнощів і щодо надання доказів зв'язку вимоги із судном, оскільки предметом доказування в даному випадку будуть фактичні дані щодо певних подій.

Найтяжчим для заявника з точки зору доказів є доведення наявності відповідного правового зв'язку між судном та певною особою.

Як свідчить практика, власник судна намагається виключити щодо себе будь-які зобов'язання, що виникають при експлуатації судна й для цього створює для прикриття низку «відповідальних» осіб. При цьому відповідальним за невиконаними вимогами в більшості випадків залишається «судновласник», який реальним майном не володіє, і, крім назви та місця реєстрації, нічого не має. В таких випадках в основному використовується така схема: власник судна передає судно за договором бербоут-чартеру фрахтувальнику, а той, в свою чергу, доручає здійснення управління судном іншій компанії-оператору. При цьому всі ці компанії контролюються реальним власником судна [4,37]. При цьому у разі виникнення небезпеки заявлення вимог, за якими може бути заарештоване судно, фрахтувальник й оператор судна, які від свого імені набули відповідних зобов'язань, змінюються, й заарештувати судно за вимогами, що випливають з таких зобов'язань, якщо вимога не є привілейованою, на жаль, неможливо.

Так, Вищий арбітражний суд Російської Федерації у згаданій вище постанові, скасовуючи накладений на т/х «Лунденес» арешт, зазначив, що суд першої інстанції наклав арешт на зазначене судно, неправильно, виз-

начивши компанію «International Docking Service AS» як судновласника на підставі заяви підприємства та контракту на ремонт зазначеного судна, в якому судновласником йменувалась зазначена компанія; між тим, власником цього судна, зареєстрованим в реєстрі торговельного флоту Гібралтару, значиться компанія «Skipsaksjeselskapet Polaris», на підтвердження чого суду було надано відповідні документи. Суд касаційної інстанції зазначив, що арешт був накладений неправомірно, оскільки суду не було надано доказів, що компанія-відповідач за морською вимогою є фрахтувальником або власником судна.

Однак й якщо навіть особа, що є відповідальною за морською вимогою, є фрахтувальником судна на момент заявлення вимоги про арешт такого судна, перед заявником постає питання, яким чином це довести, адже підставою виникнення відносин фрахтування є відповідний договір, копії якого здобути не завжди можна. Простішою є ситуація, коли особа, відповідальна за морською вимогою, є фрахтувальником за бербоут-чартером, адже використання судна на такому правовому режимі передбачає паралельну його реєстрацію з видачею відповідних реєстраційних документів, оригінали яких зберігаються на судні, й які можна витребувати від капітана судна.

Однак, якщо судновласник є фрахтувальником судна за тайм-чартером або за рейсовим чартером, то набуття прямих доказів є проблематичним. Отже, слід розглянути можливість надання непрямих доказів, що свідчили б про статус особи як фрахтувальника судна. На наш погляд, такими доказами, зокрема, можуть бути копії коносаментів на вантаж, що знаходиться на судні. Так, відповідно до ст. 3 Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, отримавши вантаж й прийнявши його у своє відання, перевізник, капітан або агент перевізника за вимогою відправника повинен видати йому коносамент. При цьому під перевізником у зазначеній конвенції розуміється власник або фрахтувальник судна [2, ст. 3]. Таким чином, якщо в коносаменті певна особа зазначена як перевізник, таке зазначення свідчить про наявність відносин фрахтування між власником судна та такою особою.

Крім того, як докази того, що певна особа є фрахтувальником судна, можуть бути надані й інші документи, що свідчать про наявність фрахтових відносин, наприклад, розрахункові документи, що походять від такої особи, номінації агентів тощо. Однак, прийняття таких доказів судом або їх відхилення буде залежати виключно від внутрішнього переконання судді, який розглядатиме відповідну заяву.

З вищевикладеного випливає, що для розв'язання питання необхідно внести відповідні зміни до чинного законодавства, зокрема до Кодексу торговельного мореплавства України, чітко зазначивши, які саме документи мають додаватися до заяви про арешт судна. Крім того, доцільним вважеться запровадження норм, які б зобов'язували при заході судна в український порт подавати відомості про фрахтувальника судна.

Крім того, на наш погляд, необхідно чітко зафіксувати в КТМ України, що арешт судна можливий за морською вимогою будь-якого розміру, якщо у відповідальній за морською вимогою особи відсутнє інше майно на території України. Це дасть можливість захистити інтереси тих осіб, чії вимоги є невеликими порівняно з вартістю судна. Такий підхід не спричинить, на наш погляд, порушення інтересів судновласників, оскільки арешт судна не є

самоцінно, а лише зобов'язаний примусити судновласника надати забезпечення у вигляді гарантій певних фінансових установ або за рахунок іншого ліквідного майна.

Запровадження таких новел у чинне законодавство в комплексі з іншими нормами, що регулюють арешт судна в Україні, дозволить подолати врешті-решт ту справді кризову ситуацію, що склалась в галузі правового регулювання арешту суден й захистити перш за все українських суб'єктів, що є учасниками відповідних відносин: українських моряків, піпчандлерів, агентів, судноремонтних заводів.

Література

1. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47-52. — ст. 349.
2. Конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту суден 1952 р. // www.liga.net.
3. Как усовершенствовать КТМ // Моряк Украины — 2007. — № 30. — с. 17.
4. Каргополов С.Г., Сидорук А.А. Три подхода к аресту морских судов по морским требованиям // Российский судья — 2002. — № 6. — с. 35-40.
5. Кокин А.С. Юридический справочник по торговому мореплаванию — М.: Спарк. — 1998. — 489 с.
6. Постановление Президиума Высшего Арбитражного Суда РФ от 19 ноября 2002 г. N 9284/02 // <http://rulaw.ru>.
7. Swimmerton T. Arrest Procedure and Distribution of the Proceeds of Sale Following Arrest // <http://www.admiralty.com.ua>.
8. За матеріалами інтернет-ресурсу: <http://primamedia.ru>.
9. Правовое регулирование ареста судов // Юридическая практика. — 2004. — № 29. — С. 12.

М. В. Мурзенко, асистент кафедри
Одеський національний університет ім. І. І. Мечникова,
кафедра гражданско-правовых дисциплин,
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ ДОКАЗЫВАНИЯ ПРИ РАССМОТРЕНИИ ЗАЯВЛЕНИЯ ОБ АРЕСТЕ СУДНА В ОБЕСПЕЧЕНИЕ МОРСКИХ ТРЕБОВАНИЙ

РЕЗЮМЕ В статье рассмотрены проблемы ареста морских судов в обеспечение морских требований в Украине (в части особенностей доказывания) при рассмотрении заявления об аресте судна до подачи иска по существу. Проанализировано действующее отечественное законодательство и законодательство некоторых зарубежных стран. Вносятся рекомендации относительно усовершенствования действующего украинского законодательства.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: арест судов, обеспечение морских требований.