
АРЕШТ МОРСЬКИХ СУДЕН: СУДОВА ПРАКТИКА, НОВАЦІЇ ТА ТЕНДЕНЦІЇ



Сергєєв Ю. В.*

к. ю. н., доцент,

керуючий партнер

ТОВ “Юридичне бюро Сергєєвих”,

адвокат

(м. Одеса, Україна)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1153-0472>

*Yuriy Sergeyev, PhD in Law, Associate Professor, Managing Partner of Sergeyev’s Law Office, advocate (11, Armiiska St., Odessa, Ukraine).

УДК 347.791.6

DOI 10.26886/2524-101X.6.2018.1

ДО ПИТАННЯ ПРО АРЕШТ СУДЕН ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ МОРСЬКИХ ВИМОГ В УКРАЇНІ

THE ARREST OF SHIPS IN ORDER TO SECURE MARITIME CLAIMS IN UKRAINE

ABSTRACT

The article defines the problems of current law enforcement practice in the sphere of ship arrests in Ukraine. It also highlights the necessity of forming a unified position of judicial authorities in order to eliminate ambiguous interpretation of legal norms in ship arrest practice. It is noted that very often in the practice of ship arrest within the framework of civil proceedings, the courts of Ukraine apply to the norms of international law. Among the international legal instruments for the arrest of vessels are the International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships of 1952 and the International Convention on Arrest of Ships of 1999. However, since Ukraine is not a

party to the Convention of 1999, Ukraine is currently subject to the rules of law, which regulate the issues of ship arrest, provided by the Convention of 1952 and chapter 4 «Arrest of ships» of the Merchant Code of Ukraine. It is noted that with the adherence of Ukraine to the Convention of 1952, certain provisions of the Civil Procedural Code of Ukraine concerning exclusive jurisdiction, which were effective from May 16, 2012 until December 15, 2017, were subject to significant changes, and that the current legislation of Ukraine provides for a special procedure for the execution of a court decision on the arrest of a ship. The author also notes that in some cases on the arrest of ships flying a foreign flag, the courts of Ukraine referred to the norms of the Merchant Code of Ukraine, which cannot be applied due to the requirements of Article 14 of the Code. The lack of a general approach in court practice involving ship arrests in order to secure maritime claims indicates the need to form a unified position of the judicial authorities in order to eliminate the ambiguous interpretation of the applicable legal norms.

The key words: ship, arrest, ship arrest, maritime claim, civil proceedings, Ukraine

Вступ

Тематика арештів суден для забезпечення морських вимог на теперішній час посідає одне з провідних місць у спеціалізованих виданнях та науковій періодиці України. Її фундаментальні теоретичні розробки, проведені О. Балобановим, Н. Бреховою, О. Брильовим, В. Воробйовим, В. Єрмолаєвим, А. Маковською, Т. Коротким, В. Серафимовим, В. Сидорченко та деякими іншими дослідниками, сьогодні потребують оновлення, адже їх розвідки не враховують (через час свого створення) сучасних практичних, зокрема процесуальних, аспектів арештів суден в Україні, що мають місце після набуття чинності нового процесуального законодавства.

Цивільний процесуальний кодекс України (зі змінами, що набули чинності 15 грудня 2017 року) (далі – ЦПК) містить окремі норми, які передбачають, що арешт морського судна, який здійснюється для забезпечення морської вимоги, є одним з видів забезпечення позову. Частина 3 ст. 151 ЦПК України встановлює особливі вимоги до змісту заяви про забезпечення позову у вигляді арешту морського судна, а саме: зазначення повного найменування суду, до якого подається заява, повного найменування особи, яка є відповідальною за морською вимогою, розміру та суті морської вимоги, що стала підставою для арешту судна, найменування судна, стосовно якого подається заява про арешт, інших відомостей про судно, якщо вони відомі заявникові.

Відповідно до ч. 2 ст. 152 ЦПК України, заява про арешт морського судна подається за місцезнаходженням порту реєстрації

судна або за місцезнаходженням морського порту, в якому судно знаходиться або до якого прямує, незалежно від того, чи має такий суд юрисдикцію щодо розгляду по суті справи щодо морської вимоги, яка є підставою для арешту.

Приєднання із застереженнями

Дуже часто при вирішенні питання про арешт судна у рамках розгляду цивільних справ суди України звертаються до норм міжнародного права. Міжнародно-правовими інструментами арешту морських суден є Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна (далі – Конвенція 1952 р.) і Міжнародна конвенція про арешт суден (далі – Конвенція 1999 р.).

Відповідно до Закону України “Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна” від 7 вересня 2011 р. № 3702-VI, наша держава приєдналася до Конвенції 1952 року з таким застереженням: “Україна зберігає за собою право не застосовувати положення цієї Конвенції до військових кораблів та інших державних суден, які експлуатуються з некомерційною метою”.

Незважаючи на ряд позитивних моментів, Конвенція 1952 року все ж не усунула багатьох відмінностей у різнонаціональних процедурах арешту суден, оскільки, по-перше, не всі держави беруть участь у цій Конвенції; по-друге, у більшості з них історично склалися різні підходи до арешту суден, що обумовлені особливостями тієї чи іншої правової системи (Балобанов, 2002, с. 10–11). Так, О. А. Брильов зазначає, що національні особливості різних країн щодо арешту суден у законодавстві та в судовій практиці досі зберігаються (Брильов, 2005). Про це свідчить також одинадцять спеціалізоване видання про практику арештів суден *Ship arrests in practice* (2018), яке містить докладну інформацію про процедури арешту суден та судову практику у 93 країнах світу.

Таким чином, міжнародна інтеграція у сфері мореплавства потребує подальшої уніфікації дій і відносин із затримання та арешту морських суден іноземних держав, яка сьогодні ще не досягла єдиних дій і понять, але тенденція до цього є чітко та ясно вираженою (Каргополов, Сидорук), про що свідчить укладання нової Конвенції про арешт суден у 1999 році. Проте, оскільки наша країна не є учасником Конвенції 1999 р., на теперішній час в Україні підлягають застосуванню норми, що регулюють порядок арешту суден, передба-

чений Конвенцією 1952 року і главою 4 “Арешт суден” Кодексу торговельного мореплавства України (далі – КТМ). Відповідно до ч. 2 ст. 1 Конвенції 1952 р., “арешт” означає затримання судна за ухвалою суду для забезпечення морської вимоги, але не включає конфіскацію судна на виконання судового рішення.

Конвенція 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 й жодної іншої, але ніщо в цій Конвенції не може розглядатися як розширення чи обмеження прав і повноважень, якими наділені уряди чи їх установи, органи державної влади чи портові або докові власті згідно з їх чинними внутрішніми законами або правилами щодо арешту, затримання або іншого способу перешкоджання відходу суден, які перебувають у межах їх юрисдикції.

Як випливає з ч. 4 ст. 3 Конвенції 1952 р., у випадку якщо за договором фрахтування судна з передачею володіння фрахтувальнику фрахтувальник, а не зареєстрований власник несе відповідальність щодо морської вимоги, яка стосується цього судна, позивач може накласти арешт на таке судно чи на будь-яке інше судно, що належить такому фрахтувальникові, з дотриманням положень цієї Конвенції, але жодне інше судно, що належить зареєстрованому власникові, не може бути піддано арештові у зв’язку з такими морськими вимогами.

Оскільки арешт можливий фактично лише за наявності морської вимоги, слід визначити повний перелік таких вимог. Так, згідно з Конвенцією 1952 р., “морська вимога” означає будь-яку вимогу, виникає з однієї або декількох наступних обставин:

- заподіяння збитків судном при зіткненні або в інший спосіб;
- загибелі людей або тілесного ушкодження, що заподіяні будь-яким судном або пов’язані з його експлуатацією;
- рятування судна або вантажу;
- договору про використання або наймання судна на умовах чартеру або іншим чином;
- договору перевезення вантажу на судні на умовах чартеру або іншим чином;
- втрати або пошкодження вантажу, що перевозиться на судні, включаючи багаж;
- загальної аварії;
- бодмереї;

- буксирування;
- лоцманського проведення;
- постачання судна вантажем або матеріалами з метою його експлуатації або підтримання;
- спорудження, ремонту, обладнання судна або сплати докових витрат і зборів;
- заробітної плати, яка належить капітану, особам командного складу або іншим членам екіпажу;
- здійснених капітаном від імені судна або його власника дисбурсментських витрат, включаючи дисбурсментські витрати, здійснені відправниками вантажу, фрахтівниками або агентами;
- спорів про право власності на судно;
- спорів між власниками про право власності на судно, володіння або користування ним або про розподіл прибутку;
- іпотеки судна.

Цей перелік дещо відрізняється від переліку морських вимог, передбаченого статтею 42 КТМ України. До цього переліку включено вимоги у зв'язку з: 1) заподіянням шкоди в результаті втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна; 2) заподіянням шкоди в результаті позбавлення життя або ушкодження здоров'я на суші або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна; 3) заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу; 4) винагородою, що належить за здійснення рятувальних заходів або виконання вимог будь-яких договорів про рятування; 5) компенсацією та іншими сумами, що належать за усунення або спробу усунення загрози заподіяння шкоди, за вжиття запобіжних заходів чи здійснення аналогічних операцій; 6) підняттям, віддаленням або знищенням судна, що стало уламками, чи його вантажу та викликаними цим витратами; 7) будь-яким договором використання або фрахтування судна; 8) будь-яким договором перевезення вантажу або пасажирів на судні; 9) втратою чи пошкодженням вантажу, включаючи багаж, під час перевезення або у зв'язку з ним; 10) загальною аварією; 11) лоцманським проведенням та сплатою лоцманських зборів; 12) буксируванням; 13) постачанням продуктів харчування, матеріалів, палива, запасів, обладнання, включаючи контейнери, для експлуатації судна або утримання його; 14) будівництвом, ремонтом, перебудовою або переобладнанням судна; 15) зборами в порту, каналі та інших судноплавних водах, а також

у доці; 16) заробітною платою та іншими коштами, що належать капітану, членам командного складу та іншим членам екіпажу у зв'язку з виконанням ними своїх службових обов'язків на борту судна, включаючи витрати на репатріацію і внески за соціальним страхуванням, що сплачуються від їх імені; 17) дисбурсменськими витратами, які здійснюються щодо судна капітаном, власником, фрахтувальником або агентом; 18) страховою премією, включаючи внески за взаємне страхування, що сплачуються стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером; 19) будь-якою комісійною, брокерською або агентською винагородою, що сплачується стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером; 20) будь-яким спором про право власності на судно або володіння ним; 21) будь-яким спором між двома або кількома власниками судна щодо використання судна і розподілу прибутку; 22) заставою судна; 23) будь-яким спором, що виникає з договору купівлі-продажу судна. Очевидною є невідповідність переліків, закріплених у Конвенції 1952 року та КТМ України. Слід також зазначити, що відповідно до положень статті 14 КТМ України застосування правил, передбачених КТМ України про арешт суден, можливо лише до суден, які зареєстровані в Україні.

Досліджуючи природу морської вимоги, В. Ф. Сидорченко зазначає, що поєднання прав та обов'язків учасників відносин у сфері торговельного мореплавства нерідко призводить до порушення відповідності прав одного та обов'язків другого учасника відносин. Це призводить до майнових та немайнових колізій, що набувають форми морських вимог. Характер та зміст морських вимог є пов'язаними із тим правовим інститутом національного або міжнародного морського права, в межах якого виникли відповідні правовідносини у сфері торговельного мореплавства (Сидорченко, 2002, с. 9).

У правовій літературі часто надаються визначення поняття “морська вимога”, проте вони зазвичай обмежуються короткими формулюваннями. Так, наприклад, Г. Г. Іванов надавав визначення цього поняття, відповідно до якого морськими вимогами є вимоги, що виникають “у зв'язку” з певними обставинами при здійсненні торговельного мореплавства (Іванов, 2002, с. 433). А. В. Сидорченко та І. А. Шалаєва морськими вимогами вважають вимоги, що виникають з дій та недоглядів власників суден та інших осіб, під контролем яких перебуває судно, або з дій та недогляду капітана та членів екіпажу

судна, а також вимоги, що виникають з втрати та пошкодження вантажу, який перевозиться судном (Сидоренко, Шалаєва, 1999, с. 74).

Найбільш вдале визначення морської вимоги надає А. О. Брильов та зазначає, що морська вимога – це право вимоги кредитора, яке виникає у торговельному мореплаванні з юридичних фактів, пов’язаних із порушенням будь-яких майнових або немайнових прав кредитора, яке заявляється до судна-правопорушника або до найбільш зацікавленої у судні особи та яке може забезпечуватися шляхом арешту морського судна, судновласник якого невідомий або яке належить або експлуатується особою, що приймає на себе відповідальність за заявленою до судна вимогою (Брылев, 2012, с. 41).

Про підсудність та заходи забезпечення позову

Як відомо, з приєднанням України до Конвенції 1952 р. суттєвих змін зазнали деякі норми ЦПК України щодо виключної підсудності, які діяли з 16 травня 2012 р. до 15 грудня 2017 р. Так, відповідно до Закону України “Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна” від 20 грудня 2011 р. № 4190-VI, ч. 4 ст. 114 ЦПК України була доповнена 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”. У чинній редакції ЦПК України (ч. 5 ст. 30) передбачено, що “справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядаються судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває судно або до якого прямує, або порту реєстрації судна”

Не можна не згадати також про цікаву новелу, здатну істотно вплинути на кількість арештів суден, а саме про ч. 3 ст. 150 ЦПК України. Дана норма передбачає, що “заходи забезпечення позову, крім арешту морського судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, мають бути співмірними із заявленими позовачем вимогами”. Зазначене виключення дозволяє тепер забезпечити невелику за розміром морську вимогу в цивільному процесі, що було неможливо раніше через неспівмірність позовних вимог і вартості морського судна. Як правило, у цивільному процесі арешт суден здійснюється у зв’язку з наявністю морської вимоги, яка виникла через заборгованість судновласника по заробітній платі членам екіпажу

морського судна або через загибель чи тілесне ушкодження/втрату працездатності члена екіпажу.

Арешт за правилами

Чинне законодавство України передбачає особливий порядок виконання ухвали про арешт морського судна. Відповідно до ч. 3 ст. 157 ЦПК України, ухвала про арешт морського судна є підставою для затримання судна або обмеження у його пересуванні у порту, де знаходиться або до якого прямує таке судно, до моменту скасування заходів із забезпечення позову у вигляді арешту морського судна. Після вручення копії ухвали про арешт судна капітан морського порту, де знаходиться судно, філія Адміністрації морських портів України у морському порту, де знаходиться судно, відповідні органи Державної прикордонної служби України та органи доходів і зборів зобов'язані вжити заходів, що унеможливають вихід арештованого судна з порту.

Незважаючи на приєднання України до Конвенції 1952 р. і внесення змін до норм цивільного процесу щодо арешту суден, судово практика в Україні з цих питань залишається суперечливою. Це підтверджують розміщені в Єдиному державному реєстрі судові рішення у цивільних справах. Так, ухвалою Корабельного районного суду м. Миколаїв від 23.01.2018 р. у справі 766/4726/17 задоволено заяву і накладено арешт на морське судно. У той же час ухвалою Ренійського районного суду Одеської області від 13.07.2016 р. у справі 510/1104/16-ц відмовлено у задоволенні заяви про накладення арешту на судно.

До речі, у деяких справах, що стосуються арешту судна під іноземним прапором, суди посилалися на норми КТМ України, які не можуть бути застосовані через вимоги ст. 14 КТМ України.

Висновки

Таким чином, відсутність загального підходу до розгляду справ, пов'язаних з арештом суден для забезпечення морської вимоги, свідчить про необхідність формування єдиної позиції судових органів з метою усунення неоднозначного трактування змісту застосованих правових норм. На допомогу у виробленні такої позиції та єдиних підходів до тлумачення і розуміння норм міжнародних конвенцій, може стати відомий представникам загальнотеоретичної юриспруденції герменевтичний підхід, який якнайкраще може “зняти”

колізії та сприяти уніфікації правових норм та судової практики щодо арешту суден.

ЛІТЕРАТУРА

Балобанов, О.О. (2002). Передне слово. У кн.: Брильов, О.А. (2002). *Арешт суден із забезпечення морських вимог за законодавством України*. Миколаїв: Атолл, 5-13.

Брехова, Н.А. (2003). Арешт морских судов в современном международном и национальном праве. *Морское право*, 1. <<http://www.law.edu.ru/doc/document.asp?docID=1140430>>

Брильов, О. (2005). Арешт суден у торговельному мореплаванні – європейські контрасти та українська реальність. *Юридична газета*. 19 грудня. №23 (59). <<http://www.yur-gazeta.com/ru/oarticle/1923/>>

Брылев, А.А. (2012). *Арешт морских судов в торговом мореплавании*. О.: Феникс.

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 про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден 2011 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 2012, 15, 97.

Иванов, Г.Г. (2002). *Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации*. М.: Спарк.

Каргополов, С.Г., Сидорук, А.А. Три подхода к арешту морских судов по морским требованиям. *Сейчас.ру*. <<http://www.lawmix.ru/comm/4958/>>

Кодекс торговельного мореплавання України, 1995 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 47-52, 349.

Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден 1952 (Організація Об'єднаних Націй). *Офіційний вісник України*, 2012, 37, 393, 1415.

Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 (Організація Об'єднаних Націй, Міжнародна морська організація). *Офіційний сайт Верховної Ради України*. <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_700/print>

Сидоренко, А.В., Шалаєва, І.А. (1999). *Документальне оформлення подій з українськими суднами*. Одеса: ЛАТСТАР.

Сидорченко, В.Ф. (2002). *Правовое регулирование морских споров*. С.-Пб.: Юрид. центр Пресс.

Ухвала у справі № 766/4726/17 (провадження № 2-з/488/5/18) [2018] Корабельний районний суд міста Миколаєв. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. <<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/71721552>>

Ухвала у справі № 510/1104/16-ц [2016] Ренійський районний суд Одеської області. *Єдиний державний реєстр судових рішень*. < <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/58908922>>

Цивільний процесуальний кодекс України, 2004 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 40-41, 42, 492.

Ship arrests in practice. 11th Edition. 2018.

REFERENCES

Balobanov, O.O. (2002). *Perednie slovo* [Foreword]. *U kn.*: Brylov, O.A. (2002). *Aresht suden iz zabezpechennia morskyykh vymoh za zakonodavstvom Ukrainy* [Arrest of vessels for securing maritime claims under the legislation of Ukraine]. Mykolaiv: Atoll, 5-13. [in Ukrainian].

Brehova, N.A. (2003). *Arest morskikh sudov v sovremennom mezhdunarodnom i nacional'nom prave* [The arrest of ships in modern international and national law]. *Morskoe parvo* [Maritime Law], 1. Retrieved from: <http://www.law.edu.ru/doc/document.asp?docID=1140430> [in Russian].

Brylev, A.A. (2012). *Arest morskikh sudov v tovgovom moreplavanii* [The arrest of ships in merchant shipping]. O.: Feniks. [in Russian].

Brylov, O. (2005). *Aresht suden u torhovelnomu moreplavstvi – yevropeiski kontrasty ta ukrainska realnist* [Arrest of ships in merchant shipping – European contrasts and Ukrainian reality]. *Yurydychna Hazeta* [Legal newspaper]. December, 19, № 23 (59). Retrieved from: <http://www.yur-gazeta.com/ru/oarticle/1923/> [in Ukrainian].

Ivanov, G.G. (2002). *Pravovoe regulirovanie morskogo sudohodstva v Rossijskoj Federacii* [Legal regulation of maritime shipping in the Russian Federation]. M.: Spark. [in Russian].

Kargopolov, S.G., Sidoruk, A.A. *Tri podhoda k arestu morskikh sudov po morskim trebovaniyam* [Three approaches to the arrest of ships in order to secure maritime claims]. *Sejchas.ru* [Now.ru]. Retrieved from: <http://www.lawmix.ru/comm/4958/> [in Russian].

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

Mizhnarodna konventsiiia pro unifikatsiiu deiakyykh pravyl, shcho stosuutsia areшту morskyykh suden 1952 (Orhanizatsiia Ob'iednanykh Natsii) [International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships (UN)]. *Ofitsiynyi visnyk Ukrainy*. [Official Bulletin of Ukraine], 2012, 37, 393, 1415. [in Ukrainian].

Mizhnarodna konventsiiia pro areшту suden 1999 (Orhanizatsiia Ob'iednanykh Natsii, Mizhnarodna morska orhanizatsiia) [International Convention on Arrest of Ships 1999 (UN, IMO)]. *Ofitsiynyi sait Verkhovnoi Rady Ukrainy* [The official website of the Verkhovna Rada of Ukraine]. Retrieved from: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_700/print> [in Ukrainian].

Sidorchenko, V.F. (2002). *Pravovoe regulirovanie morskikh sporov* [Legal regulation of maritime disputes]. S.-Pb.: Jurid. centr Press. [in Russian].

Ship arrests in practice. 11th Edition. 2018.

Sydorenko, A.V., Shalaieva, I.A. (1999). *Dokumentalne oformlennia podii z ukrainskymy sudnamy* [Documentation of events involving Ukrainian vessels]. Odesa: LATSTAR. [in Ukrainian].

Tsyvilnyi protsesualnyi kodeks Ukrainy, 2004 (Verkhovna Rada Ukrainy) [Civil Procedural Code of Ukraine, 2004 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 40-41, 42, 492. [in Ukrainian].

Ukhvala u spravi № 766/4726/17 (provadzhennia № 2-z/488/5/18) [The ruling in the case No. 766/4726/17 (Proceedings No. 2-s / 488/5/18)] [2018] Korabelnyi raionnyi sud mista Mykolaiev [Korabelnyi District Court Of Mykolaiv]. *Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen*. [The Unified State Register of Court Decisions]. Retrieved from: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/71721552> [in Ukrainian].

Ukhvala u spravi № 510/1104/16-ts [The ruling in the case No. 510/1104/16-ts] [2016] Reniyskyi raionnyi sud Odeskoi oblasti [Reni District Court of the Odessa region]. *Yedynyi derzhavnyi reiestr sudovykh rishen*. [The Unified State Register of Court Decisions]. Retrieved from: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/58908922> [in Ukrainian].

Zakon pro vnesennia zmin do deiakyykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy shchodo vyznachennia pidsudnosti sprav pro areshht na morski sudna 2011 (Verkhovna Rada Ukrainy). [The Law of Ukraine On Amending Certain Legislative Acts of Ukraine Regarding Determination of Jurisdiction of Cases on the Arrest of Sea-going Ships 2011 (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 2012, 29, 1188, 342. [in Ukrainian].

Zakon pro pryednannia Ukrainy do Mizhnarodnoi konventsii pro unifikatsiiu deiakyykh pravyi, shcho stosuiutsia areshhtu morskykh suden 2011 (Verkhovna Rada Ukrainy). [Law of Ukraine On Ukraine's Accession to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Arrest of Sea-Going Ships (Verkhovna Rada of Ukraine)]. *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. [Statements of Verkhovna Rada of Ukraine], 2012, 15, 97. [in Ukrainian].

АНОТАЦІЯ

Сергеев Ю. В. До питання про арешти суден для забезпечення морських вимог в Україні. – Стаття.

У статті означено проблеми сучасної правозастосовної практики у сфері накладення арештів на морські судна в Україні. Наголошено на необхідності формування єдиної позиції судових органів з метою усунення неоднозначного трактування правових норм під час арешту суден для забезпечення морської вимоги. Відзначено, що дуже часто при вирішенні питання про арешт судна в рамках розгляду цивільних справ суди України звертаються до норм міжнародного права. На теперішній час в Україні підлягають застосуванню норми, що

регулюють порядок арешту суден, передбачений Міжнародною конвенцією з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р. і главою 4 “Арешт суден” Кодексу торгового мореплавства України.

Ключові слова: судно, арешт, арешт судна, морська вимога, цивільний процес, Україна.

АННОТАЦІЯ

Сергеев Ю. В. К вопросу об арестах судов для обеспечения морских требований в Украине. – Статья.

В статье определены проблемы современной правоприменительной практики в сфере наложения арестов на морские суда в Украине. Отмечена необходимость формирования единой позиции судебных органов с целью устранения неоднозначного трактования правовых норм при аресте судов для обеспечения морского требования. Отмечено, что достаточно часто при решении вопроса об аресте судна в рамках рассмотрения гражданских дел суды Украины обращаются к нормам международного права. В настоящее время в Украине подлежат применению нормы, регулирующие порядок ареста судов, предусмотренный Международной конвенцией об унификации некоторых правил относительно наложения ареста на морские суда 1952 года, и главой 4 “Арест судов” Кодекса торгового мореплавания Украины.

Ключевые слова: судно, арест, арест судна, морское требование, гражданский процесс, Украина.

