

УДК 346.91:341.96

Олег Подцерковний,

докт. юрид. наук, професор, член-кореспондент НАПрН України,
завідувач кафедри господарського права і процесу
Національного університету «Одеська юридична академія»

Олена Опанасенко,

канд. юрид. наук,
доцент кафедри господарського та транспортного права
Київської державної академії водного транспорту
імені гетьмана Петра Конашевича-Сагайдачного

РЕФОРМУВАННЯ ПОРЯДКУ АРЕШТУ СУДЕН ЗА МОРСЬКИМИ ВИМОГАМИ (В КОНТЕКСТІ АДАПТАЦІЇ ДО ПОЛОЖЕНЬ БРЮССЕЛЬСЬКОЇ КОНВЕНЦІЇ 1952 РОКУ)

У статті здійснюється правовий аналіз нового механізму арешту судна для забезпечення морської вимоги, що сформований у проекті Господарського процесуального кодексу України. Відповідні процесуальні новели досліджені у порівнянні з чинним правовим регулюванням інституту арешту суден за морськими вимогами та практикою його застосування. Особливу увагу приділено тим науковим розробкам вітчизняних фахівців у цій сфері, які не отримали закріплення в новому процесуальному законодавстві.

Ключові слова: реформа судової системи, оновлення процесуального законодавства, арешт судна для забезпечення морської вимоги, Конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морське судно.

Постановка проблеми. Фундаментальна реформа судової системи, що нині відбувається в Україні, дала поштовх до кардинального оновлення вітчизняного процесуального законодавства. Зокрема, 20 червня 2017 року прийнято у першому читанні Проект Закону про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інших законодавчих актів № 6232 (далі – законопроект № 6232) [1]. Особливо жваве обговорення в професійних колах викликають положення запропонованого Господарського процесуального кодексу України (далі – ГПК), який містить багато новел у тому числі з довгоочікуваних напрямів удосконалення законодавства. Серед таких напрямів варто відзначити нові правові норми, присвячені процедурі накладення арешту на судна для забезпечення морської вимоги, які покликані усунути наявні в чинному процесуальному законодавстві прогалини.

Стан дослідження. Правове регулювання арешту суден постійно перебуває в полі зору вітчизняних науковців і практиків (О. А. Брильов, М. Ю. Каргузов, М. В. Мурзенко, О. М. Рикова, О. Альошин, Н. Івашкова, О. Кіфак, А. Ніцкевич та М. Мельников, А. Селютин та О. Мильченко і багато інших) з огляду на потенціал використання відповідного інституту для підвищення ефективності правосуддя у сфері вирішення економічних конфліктів. При цьому реформа процесуального законодавства викрила нові аспекти відповідної проблематики та поставила перед юридичною наукою прогно-

тичні запитання щодо ефективності проектних механізмів арешту судна для забезпечення морської вимоги.

Мета статті – проаналізувати сформований у проекті ГПК механізм арешту судна за морською вимогою з точки зору забезпечення належної імплементації у національне законодавство положень міжнародних договорів України та створення умов для ефективного правозастосування у цій сфері.

Виклад основного матеріалу. Саме поняття арешту суден для забезпечення морської вимоги в науці права визначається по-різному. Зокрема, окремі вчені вважають правильним поділяти правовідносини, які виникають у зв'язку з арештом морських суден, на два самостійні види: арешт судна як захід забезпечення позовних вимог (різновид інституту арешту майна) і арешт судна за морськими вимогами (специфічний інститут міжнародного морського права) [2, 3].

Натомість інші науковці наголошують (і цей правовий підхід видається більш обґрунтованим), що відповідно до українського законодавства (зокрема, ст. 42 Кодексу торговельного мореплавства України, далі – КТМ) арешт судна можливий *виключно за морськими вимогами*, а за іншими господарсько-правовими або цивільно-правовими вимогами, що не підпадають під визначення «морських вимог», надане у ст. 42 КТМ, арешт морських суден не допускається [4, с. 338]. При цьому арешт судна для забезпечення морської вимоги може здійснюватися як за тими вимогами, що підлягають розгляду в українських судах (тобто як захід

забезпечення позовних вимог), так і за тими вимогами, компетенцію на розгляд яких мають іноземні суди або міжнародний комерційний арбітраж.

Сучасний стан правового регулювання цього питання виглядає таким чином. Процедура накладення арешту на майно з метою забезпечення виконання майбутнього рішення суду врегульована в процесуальному законодавстві (статті 43¹-43¹⁰, 66-67 ГПК, статті 151-152 Цивільного процесуального кодексу України (далі – ЦПК), статті 131-132 Кримінального процесуального кодексу України) з метою виконання судового рішення, яке набрало законної сили – у Законі України від 2 червня 2016 року № 1404-VIII «Про виконавче провадження» (ст. 56). Поняття та підстави арешту судна за морською вимогою визначені в статтях 41-43 КТМ. При цьому відповідно до приписів п. 1 ч. 1 ст. 14 КТМ передбачений цим Кодексом порядок арешту судна може застосовуватися лише до суден, які зареєстровані в Україні. А відповідно до ч. 3 ст. 42 КТМ зазначений правовий засіб не може використовуватися для виконання судових рішень.

Отже, правові підстави арешту українських морських суден умовно можна позначити так:

- у порядку господарського судочинства:
 - до подання позову: статті 41-43 КТМ + статті 43¹-43¹⁰ ГПК;
 - після подання позову: статті 41-43 КТМ + статті 66-67 ГПК;
- у порядку цивільного судочинства:
 - до подання позову: не передбачено;
 - після подання позову: статті 41-43 КТМ + статті 151-152 ЦПК.

Повноваження здійснювати арешт іноземних суден з метою забезпечення морських вимог українські суди отримали з моменту ратифікації Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10 травня 1952 року (набрала чинності для України 16 травня 2012 року) (далі – Конвенція). При цьому складнощі викликає той факт, що процедура здійснення такого арешту в самій Конвенції не визначена, а віднесена до компетенції національного законодавства договірних держав (ст. 6 Конвенції).

У зв'язку з цим 20 грудня 2011 року було прийнято Закон України № 4190-VI «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо визначення підсудності справ про арешт на морські судна» (підсудність відповідних справ була визначена у ст. 16 ГПК та ст. 114 ЦПК). Жодних інших змін або доповнень, пов'язаних з імплементацією положень Конвенції, у вітчизняне процесуальне законодавство внесено не було. Тому вітчизняні суди сформуливали механізм накладення арешту на іноземні морські судна, заснований на заходах забезпечення позову, передбачених процесуальним законодавством України [2].

Виходячи з аналізу судової практики, схематично процедура арешту іноземних морських суден в Україні виглядає таким чином:

- а) якщо українські суди мають компетенцію розглядати морську вимогу по суті:

- у порядку господарського судочинства:
 - до подання позову: положення Конвенції + ст. 16 ГПК+ статті 43¹-43¹⁰ ГПК;
 - після подання позову: положення Конвенції + статті 66-67 ГПК;
 - у порядку цивільного судочинства:
 - до подання позову: не передбачено;
 - після подання позову: положення Конвенції + статті 151-152 ЦПК;
- б) якщо українські суди не мають компетенції розглядати морську вимогу по суті:
- у порядку господарського судочинства: положення Конвенції + ст. 16 ГПК+ статті 431-4310 ГПК;
 - в порядку цивільного судочинства: практично неможливо у зв'язку з відсутністю у ЦПК процедури вжиття забезпечувальних заходів до моменту подання позовної заяви.

Звертають на себе увагу кілька **основних прогалин у вітчизняному процесуальному законодавстві**, які нині утруднюють процедуру арешту іноземних суден та не дають можливості повною мірою застосовувати положення Конвенції:

1) недосконалість процедур розгляду заяв про арешт суден за морськими вимогами в 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 в 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) [2].

Питання щодо наявності прогалин у чинному ГПК для ефективного застосування на території України положень Конвенції можна досить повно з'ясувати, виходячи зі стану вітчизняної судової практики.

Зокрема, згідно з даними Єдиного державного реєстру судових рішень з початку 2017 року судами в порядку господарського судочинства прийнято 10 ухвал з використанням положень Конвенції, при цьому всі вони – **про задоволення** заяв про арешт іноземних суден за морськими вимогами (зокрема, за вимогами щодо оплати поставленого на судно бункерного палива та ремонту судна).

Цікаво, що дві з них [5, 6] постановлені вже у межах відкритого позовного провадження у справі, сторонами якої є іноземні особи, позов ще в одній справі подано до вітчизняного господарського суду після прийняття ухвали про арешт судна для забезпечення морської вимоги [7].

Підсудність зазначених справ судам України обґрунтовується посиланням на п. 2 ч. 1 ст. 76 Закону України «Про міжнародне приватне право», згідно з яким суди можуть приймати до свого провадження і розглядати будь-які справи з іноземним елементом у разі, якщо на території України відповідач у справі має місце проживання або місцезнаходження, *або рухоме чи нерухоме майно, на яке можна накладати стягнення*, або знаходиться філія або представництво іноземної юридичної особи – відповідача [8].

Але ж тут виникає проблема з приводу того, що стягнення на судно, арештоване відповідно до положень Конвенції, накладати не можна. Також слід звернути увагу і на ст. 7 Конвенції, у якій зазначено, що «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 в таких, конкретно визначених, випадках: а) якщо позивач має постійне місце проживання або основне місце роботи у державі, де був здійснений арешт; б) якщо вимога виникла в країні, в якій був здійснений арешт; с) якщо вимога стосується рейсу судна, під час якого був здійснений арешт; д) якщо вимога виникла у зв'язку із зіткненням суден або з обставинами, що передбачені статтею 13 Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден, підписаної в Брюсселі 23 вересня 1910 року; е) якщо це вимога виплати винагороди за порятунок; ф) якщо це вимога щодо іпотеки або морської застави заарештованого судна».

Отже, чинне законодавство не дозволяє однаково вирішувати питання щодо підсудності аналізованих справ господарським судам України. Крім того, слід зауважити, що, розглядаючи такі справи (сторонами яких є іноземні особи, а предметом – правовідносини, що виникли за кордоном) зазвичай за відсутності відповідача, вітчизняні господарські суди позбавлені реальної можливості встановити факт наявності/відсутності рішення компетентного органу іншої держави за цією самою морською вимогою.

Постановляючи інші ухвали про арешт судна за морською вимогою (тобто у разі, коли позов по суті морської вимоги не заявляється), суди використовують положення ч. 1 ст. 43-1 ЦПК, що дають можливість вживати запобіжні заходи до подання позову, та зобов'язують заявника подати позовну заяву протягом наступних п'яти днів.

Лише в трьох ухвалях про арешт судна заявника зобов'язано забезпечити свою вимогу заставою, причому всі ці ухвали привертають до себе увагу. Зокрема, в ухвалях Господарського суду Одеської області 17 травня 2017 року у справі № 916/1140/17 [9] та від 25 травня 2017 року у справі № 916/1210/17 [10] зазначаються різні морські вимоги, але накладаються арешти на одне й те саме судно спочатку під умову внесення застави у розмірі близько півтора мільйона гривень, а через кілька днів – у розмірі сімсот тисяч гривень. Згідно з інформацією з Єдиного державного реєстру судових рішень набрала чинності лише друга ухвала.

Особливо цікавою є ухвала Господарського суду Одеської області від 06 лютого 2017 року у справі № 916/225/17 [11]: за заявою українського судноремонтного заводу суд наклав арешт на судно російського підприємства під умову внесення заявником застави у розмірі тридцяти тисяч доларів США. Очевидно, що така застава внесена не була, оскільки в цей самий день Господарський суд Одеської області без пояснення правил визначення підсудності відкриває провадження у справі № 916/293/17 між тими самими сторонами, призначає її розгляд лише на 12 вересня (!) 2017 року та ухвалою від 17 лютого 2017 року накладає арешт на те саме судно як забезпечення позову, вже без застави [6].

Ще трьома ухвалями морські судна були арештовані на підставі ст. 43-1 ЦПК без вимоги щодо внесення застави заявником [12, 13, 14]. У двох випадках [12, 13] із трьох боржником практично негайно була задоволена морська вимога (щоправда, у них не зрозуміло, чи йдеться про різні морські вимоги або про одну, оскільки мотивувальні частини ухвал різні, а резолютивні – однакові).

Арешт судна за морською вимогою у порядку цивільного судочинства також є непоодиноким явищем. Найбільш поширеною морською вимогою в цьому разі є стягнення заборгованості по заробітній платі. Особливістю розгляду зазначених справ у порядку ЦПК є те, що, оскільки у цивільному судочинстві не передбачено можливості подання заяви про вжиття забезпечувальних заходів до моменту подання позову, практикується одночасне подання позовної заяви за правилами виключної підсудності (з поширенням на судно, що знаходиться в українському порту, режиму нерухомої речі) та заяви про забезпечення позову. (Яскравим прикладом є справа № 510/605/17, у межах якої Ренійським районним судом Одеської області на підставі положень Конвенції було накладено арешт на судно під прапором Панам для забезпечення морської вимоги щодо виплати заробітної плати шістнадцятьом морякам. [15] Протягом наступних семи днів судовласником було проведено розрахунок з екіпажем у повному обсязі [16]).

У процесі розгляду заяв про арешт суден за морськими вимогами відповідно до положень ЦПК про забезпечення позову «проблемною» виступає норма ч. 3 ст. 152 ЦПК щодо домірності заходів забезпечення позову заявленим позовним вимогам. З одного боку, ця норма суперечить положенням Конвенції, а отже, через пріоритетність останньої (ч. 5 ст. 8 ЦПК) не має застосовуватися, проте з іншого – сама ж Конвенція визначає, що процесуальні питання, пов'язані з арештом судна, вирішуються згідно з правом Договірної Держави, в якій ці питання розглядаються (ч. 2 ст. 6). Фактично натепер у загальних судах існує неоднакова судова практика щодо необхідності врахування вимог сумірності під час арешту морського судна [17, 18]. Позитивним є те, що це питання остаточно вирішено у проектах процесуальних кодексів.

Таким чином, аналіз судової практики накладення арешту на іноземні судна за мор-

ськими вимогами вказує на великі труднощі, з яким стикаються судові органи під час пристосування процесуального порядку до потреб реалізації положень Конвенції. При цьому очевидними є як необхідність приведення національного законодавства у відповідність до принципів Конвенції, так і потреба створення ефективних бар'єрів для недопущення процесуальних зловживань у цій сфері.

Аналізуючи проект ГПК у зазначеному контексті, слід відзначити його загальну спрямованість на належну імплементацію положень Конвенції у вітчизняне процесуальне законодавство.

Так, якщо в чинному ГПК процедура арешту суден за морською вимогою згадується лише в аспекті визначення підсудності відповідної категорії справ (відповідно до ч. 2 ст. 16 ГПК 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), то в проекті ГПК їй присвячено набагато більше уваги.

Насамперед підсудність відповідних справ уточнена, що надаватиме вітчизняним судам більше можливостей вчасно забезпечувати морські вимоги. За новим ГПК справи про арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, розглядатимуться господарським судом за місцезнаходженням морського порту України, в якому перебуває або до якого *прямує судно*, або порту реєстрації судна (ч. 2 ст. 31 проекту ГПК).

Напевне, найважливішими з практичної точки зору є положення частин 2-3 ст. 139 та ч. 6 ст. 141 проекту ГПК, у яких зазначено, що заява про арешт морського судна подається за вказаною вище підсудністю *незалежно від того, чи має такий суд юрисдикцію щодо розгляду по суті справи щодо морської вимоги*, яка є підставою для арешту, встановлено строк для подальшого подання позовної заяви за морською вимогою – тридцять днів з дня постановлення ухвали про арешт судна, а також визначено обов'язок заявника надати суду підтвердження подання такої позовної заяви. Це забезпечуватиме практичну можливість особи звертатися із заявою про арешт судна за морською вимогою до українського суду в тому разі, коли відповідний спір підсудний іноземному суду або міжнародному арбітражу.

Також довогоцікуваними є зміни щодо незастосування вимоги про сумірність заходів забезпечення позову до процедури арешту судна за морською вимогою (ч. 4 ст. 138 проекту ГПК).

У ч. 3 ст. 140 проекту конкретизовані вимоги до змісту заяви про арешт морського судна (зокрема, окрім іншого, вона повинна містити інформацію про особу, *відповідальну за морською вимогою* (а не власника судна), розмір та суть морської вимоги, найменування судна, щодо якого подається заява про арешт тощо), а у ч. 2 ст. 141 визначений порядок її розгляду (протягом двох днів з дня надходження без повідомлення особи, що подала заяву, та особи, що є відповідальною за морською вимогою).

Зазначені новели є надзвичайно важливими. Проте варто зауважити, що вони не охопили

всіх нагальних потреб реформування процесуального законодавства у цій частині.

Перш за все, не враховано потреби визначення виключної підвідомчості відповідної категорії справ господарським судам. Унаслідок цього, попри анонсоване авторами реформи нововведення щодо розмежування юрисдикції судів за предметним, а не суб'єктивним критерієм, проект ГПК та ЦПК не містять єдиного підходу стосовно віднесення до певної судової юрисдикції справ щодо арешту суден за морськими вимогами. Зокрема, у разі, коли стороною морської вимоги виступатиме фізична особа, відповідні заяви про арешт судна, як і зараз, підлягатимуть розгляду в загальних судах.

Зазначене залишення множинності юрисдикцій щодо розгляду заяв про арешт судна за морською вимогою не видається зручним у тому числі через те, що здебільшого однією чи обома сторонами таких справ є іноземні особи, для яких складнощі у питанні розмежування судових юрисдикцій підірватимуть довіру до національної правової системи.

Крім того, слід зважати, що розгляд справ про арешт морських суден потребує спеціальних знань. Це специфічний міжнародно-правовий інститут, який характеризується наявністю особливого нормативного регулювання на міжнародному і національному рівнях, пов'язаний із використанням значних матеріальних цінностей та великою вартістю можливих помилок (навіть короткочасний простій судна здатен завдати судновласнику величезних збитків). У зв'язку з цим розгляд заяв про арешт суден за морськими вимогами потребує від судді значного досвіду, досконалого знання міжнародного законодавства у цій сфері та практики його застосування як в Україні, так і за кордоном. Не менш важливим є вироблення єдиної судової практики у спірних питаннях правозастосування (як конкретний приклад можна навести питання щодо того, чи уповноважені українські суди на підставі ч. 2 ст. 8 Конвенції накладати арешт на судна, зареєстровані в державах, які не є учасниками Конвенції). Із цих підстав видається обґрунтованим не лише обмеження складу (системи) судів, уповноважених розглядати відповідні заяви, але й визначення в межах цих судів спеціалізації суддів, що здійснюватимуть правосуддя у цій категорії справ.

Наступне зауваження стосується поєднання правових інститутів забезпечення позову і арешту судна за морською вимогою (варто нагадати, що відповідно до п. 9 ч. 1 ст. 138 проекту ГПК арешт морського судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, є одним із заходів забезпечення позову), оскільки між арештом судна за морською вимогою та іншими заходами забезпечення позову є суттєва різниця. Перше здійснюється з метою гарантування виконання майбутнього рішення суду, а друге – лише з метою наступного отримання забезпечення морської вимоги, тобто має проміжний характер для звернення до суду та застосування заходів забезпечення позову.

Як зазначалося на початку цієї статті, на нашу думку, формула «арешт судна» = «арешт

як захід забезпечення позову» + «арешт судна за морською вимогою» не повною мірою відповідає чинному українському законодавству.

Більш правильно видається схема «арешт судна за морською вимогою» = «арешт як захід забезпечення [майбутнього] позову» + «арешт з наступним поданням позову в інший компетентний суд».

Проте, незалежно від теоретичного навантаження поняття арешту судна за морською вимогою та його місця серед інших процесуальних заходів забезпечувального характеру, з практичної точки зору арешт судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, *у будь-якому разі* має низку істотних особливостей порівняно з іншими заходами забезпечення позову, і ці особливості повинні бути підкреслені у процесуальному законодавстві. Зокрема, йдеться про таке.

1. Питання про вжиття заходів забезпечення позову вирішується судом *лише* у взаємозв'язку з оцінкою позовних вимог по суті. Зокрема, як зазначається у п. 1 Постанови пленуму Вищого господарського суду України від 26 грудня 2011 року № 16 «Про деякі питання практики застосування заходів до забезпечення позову», суд має вирішувати зазначене питання з урахуванням: розумності, обґрунтованості й адекватності вимог заявника щодо забезпечення позову; забезпечення збалансованості інтересів сторін, а також інших учасників судового процесу; наявності зв'язку між конкретним заходом до забезпечення позову і предметом позовної вимоги, зокрема, чи спроможний такий захід забезпечити фактичне виконання судового рішення в разі задоволення позову; ймовірності утруднення виконання або невиконання рішення господарського суду в разі невжиття таких заходів; запобігання порушенню у зв'язку з вжиттям таких заходів прав та охоронюваних законом інтересів осіб, що не є учасниками даного судового процесу.

Натомість розгляд заяви про арешт судна за морською вимогою не передбачає здійснення судом такої оцінки. Відповідно до положень Конвенції та КТМ *сама лише наявність морської вимоги*, незалежно від її розміру, вже є достатньою підставою для накладення судом арешту на морське судно.

У зв'язку із зазначеним під час вирішення питання про арешт судна на перший план виходить необхідність ретельної перевірки судом *реальності морської вимоги* як ключового та фактично єдиного аргументу на користь задоволення відповідної заяви. У цьому контексті необхідно звернути увагу на положення ст. 140 проекту ГПК, згідно з якими заява про арешт судна не супроводжується документами, які підтверджують наявність морської вимоги, а лише документом про сплату судового збору. Тобто суду пропонується вірити «на слово» заявникові і, враховуючи особливість відповідного провадження, без участі сторін та перевірки підстави застосування заходу вирішувати питання арешту судна лише на підставі простої заяви будь-якої особи, що є непропорційним та несправедливим. Зазначена прогалина може

слугувати підставою для зловживання процесуальними правами та зумовлювати корупційні ризики. Отже, надзвичайно важливо доповнити ч. 5 ст. 140 ГПК вказівкою на долучення до заяви про арешт судна документів, що підтверджують наявність морської вимоги.

2. Забезпечення позову у вигляді арешту майна боржника у разі подальшого задоволення відповідних позовних вимог трансформується у звернення стягнення на це майно в процесі виконавчого провадження. Натомість арешт як українських, так і іноземних суден за морськими вимогами відповідно до ст. 1 Конвенції та ч. 3 ст. 41 КТМ може мати на меті лише затримання судна і не включає його конфіскацію на виконання судового рішення. Тобто фактичне значення цього арешту полягає не в тому, щоб «гарантувати виконання майбутнього рішення суду», а в тому, аби отримати інше забезпечення морської вимоги. Як зазначається у судовій практиці, «морський арешт обмежує не обіг судна як товару, а можливість його експлуатації» [18].

Підкреслюючи специфічність правовідносин щодо арешту суден за морськими вимогами, окремі вчені навіть зазначають, що така міра може застосовуватися лише до подання позову, а в межах позовного провадження повинні бути використані інші заходи забезпечення позову, при цьому арешт морського судна має бути скасований [3].

У зв'язку із цим варто вказати на доцільність більш чіткої регламентації у межах проекту ГПК обов'язків суду щодо визначення в ухвалі про арешт судна виду та розміру забезпечення, за умови внесення якого арешт буде знято, а також щодо негайного зняття арешту у разі внесення забезпечення. Прогалина у цих питаннях ускладнюватиме практичну реалізацію арешту судна за морською вимогою.

Також слід звернути увагу на те, що у проекті ГПК не визначений порядок здійснення подальшого провадження за заявою про арешт морського судна *після відкриття іншим судом провадження у справі* по суті морської вимоги, зокрема, з урахуванням того, що:

- арешт судна не може використовуватися для виконання судового рішення, а застава, надана для звільнення судна з-під арешту, може і має використовуватися саме для цієї мети (ч. 2 ст. 7 Конвенції);

- питання щодо відповідальності позивача за збитки, заподіяні внаслідок арешту судна, або надання застави чи іншого виду забезпечення з метою звільнення судна мають вирішуватися судом, який накладав арешт, а не судом, який розглядав справу по суті морської вимоги (ст. 6 Конвенції).

Враховуючи викладене вище, загалом вбачається доцільним виділення процедури арешту морського судна як самостійного процесуального інституту в кодексу нового ГПК, що дозволить належним чином акцентувати увагу на тому, що питання арешту морських суден вирішується не на підставі загальних правил забезпечення позову (зокрема, незалежно від «імовірності утруднення виконання майбутнього судового рішення», як це передбачено ч. 2

ст. 137 проекту ГПК), а відповідно до положень КТМ та міжнародних договорів України.

Нарешті, варто зазначити доцільність поширення компетенції українських судів у питаннях арешту суден за морськими вимогами не лише на ті судна, які перебувають у портах України чи прямують до них, як це визначено у проекті ГПК, але в окремо визначених випадках і на ті судна, що знаходяться у територіальному морі України.

Йдеться про необхідність належної імплементації у вітчизняне процесуальне законодавство положень ст. 20 Конвенції про територіальне море та прилеглу зону від 29 квітня 1958 року та ст. 28 Конвенції Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10 грудня 1982 року, відповідно до яких прибережна держава має право застосовувати арешт по цивільній справі щодо іноземних торгових суден, що знаходяться на стоянці в територіальному морі або проходять через територіальне море після виходу з внутрішніх вод, а також щодо іноземних суден, які проходять через територіальне море України без зупинки, за умови, що арешт накладається за зобов'язаннями або в силу відповідальності, що виникли у судна під час або для його проходження через води України.

Висновки

Підсумовуючи аналіз положень проекту ГПК у частині справ про арешт судна, варто відзначити загальну спрямованість удосконалення порядку арешту суден за морськими вимогами та формування мінімального набору нормативно-правових положень для ефективного застосування на території України положень Конвенції. Попри це, окремі неточності та прогалини у запропонованому проектом ГПК механізмі арешту суден здатні знизити ефективність правозастосування у цій сфері. Лише досконала модернізація законодавства щодо справ про арешт суден матиме істотне значення для розвитку міжнародних економічних відносин за участю України та підвищить авторитет її юрисдикції.

Список використаних джерел:

1. Проект Закону про внесення змін до Господарського процесуального кодексу України, Цивільного процесуального кодексу України, Кодексу адміністративного судочинства України та інших законодавчих актів [Електронний ресурс] – Режим доступу : http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=61415
2. Селютин А. Морской криз: Законодательство Украины позволяет произвести арест морского судна только в рамках исковых заявлений в отечественные суды [Електронний ресурс] / А. Селютин, О. Мильченко. – Режим доступу : <http://www.interlegal.com.ua/blog/?p=2155>
3. Воробьев А. А. Ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем : дис... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» [Електронний ресурс] / Воробьев Алексей Александрович ;

Морска, 2005. – 222 с. – § 5. – Режим доступу : <http://www.dissercat.com/content/otvetstvennost-sudovladeltsa-voznikayushchaya-iz-mezhdunarodnoi-perevozki-gruzov-morem#ixzz415owu2X4>

4. 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 г. / М. Ю. Картузов // Актуальні проблеми держави і права. – 2012. – № 67. – С. 331–340.

5. Ухвала Господарського суду Херсонської області від 23 березня 2017 року у справі 923/179/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/65491165>

6. Ухвала Господарського суду Одеської області від 17 лютого 2017 року у справі № 916/293/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/64801367>

7. Ухвала Господарського суду Херсонської області від 21 квітня 2017 року у справі № 923/313/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66116344>

8. Рішення Господарського суду Херсонської області від 30 травня 2017 року у справі № 923/179/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66926122>

9. Ухвала Господарського суду Одеської області від 17 травня 2017 року у справі № 916/1140/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66598706>

10. Ухвала Господарського суду Одеської області від 25 травня 2017 року у справі № 916/1210/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66713562>

11. Ухвала Господарського суду Одеської області від 06 лютого 2017 року у справі № 916/225/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/64561287>

12. Ухвала Господарського суду Миколаївської області від 24 квітня 2017 року у справі № 915/354/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66138915>

13. Ухвала Господарського суду Миколаївської області від 24 квітня 2017 року у справі № 915/355/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66138065>

14. Ухвала Господарського суду Одеської області від 26 січня 2017 року у справі № 916/206/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/64319682>

15. Ухвала Ренійського районного суду Одеської області від 16 травня 2017 року у справі № 510/605/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66605008>

16. Ухвала Ренійського районного суду Одеської області від 23 травня 2017 року у справі № 510/605/17 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/66665548>

17. Ухвала Ізмайльського міськрайонного суду Одеської області від Справа 28 грудня 2016 року у справі № 500/6739/16-ц [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/63764796>

18. Ухвала апеляційного суду Одеської області від 23 лютого 2017 року у справі № 501/2175/16-ц [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/65375383>

В статье осуществляется правовой анализ нового механизма ареста судна для обеспечения морского требования, сформированного в проекте Хозяйственного процессуального кодекса Украины. Соответствующие процессуальные новеллы исследованы в сравнении с действующим правовым регулированием института ареста судов по морским требованиям и практикой его применения. Особое внимание уделено тем научным разработкам отечественных специалистов в этой сфере, которые не получили закрепления в новом процессуальном законодательстве.

Ключевые слова: реформа судебной системы, обновление процессуального законодательства, арест судна для обеспечения морского требования, Международная конвенция об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов.

The article provides legal analysis of a new mechanism of arrest of a ship to secure a maritime claim formed in the draft Commercial Procedure Code of Ukraine. Corresponding procedural novels are studied in comparison with current legal regulation of the institution of arrest of ships in respect of the maritime claims and practice of its application. Separate attention is paid to scientific elaborations in this sphere which are not fixed in the new procedural legislation.

Key words: reform of judicial system, renovation of procedural legislation, arrest of a ship to secure a maritime claim, International Convention relating to the arrest of seagoing ships.

