

УДК 347.23

**Ганна Буюджи,**канд. юрид. наук, Державний секретар  
Міністерства юстиції України

## ТЕОРЕТИЧНІ ТА ПРАКТИЧНІ ПРОБЛЕМИ ВИЗНАННЯ ТА КВАЛІФІКАЦІЇ ІНСТИТУТУ ТРАСТУ

Стаття присвячена теоретичним та практичним проблемам визнання та кваліфікації трастів, створених за іноземним законодавством, у процесі розгляду судових справ у країнах, де відсутній даний інститут. Дані проблеми, загалом, є типовими, тому їх ґрунтовне дослідження, а також аналіз шляхів їх подолання є особливо цікавим та актуальним для України, якій ще належить виробити власні варіанти вирішення даного питання. Окрема увага у статті приділена аналізу напрямів міжнародної співпраці в галузі уніфікації та гармонізації підходів до розуміння трастів та формування загальних правових норм у частині їх регулювання.

**Ключові слова:** трасти, трастоподібні конструкції, кваліфікація трасту, визнання трасту, речові права, patrimony, суд.

**Постановка проблеми та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями.** Сучасний траст уже не вважається надбанням лише країн загальної системи права та їх унікальною особливістю. Натепер є велика кількість видів як власне трастів, так і різноманітних трастоподібних конструкцій у країнах, які належать до різних правових систем. Взагалі, визнання та інкорпорація трасту у країнах континентального права та країнах, які наслідували правові системи останніх, проходила довго та не завжди безболісно. Дуже часто спроби уведення трасту у його тій чи іншій формі у право країн цивільного права стикалося з несприйняттям його суті. Він сприймався не просто як чужорідний організм, а як інститут, який суперечить публічному порядку, а тому його застосування взагалі не вбачалося можливим. І причиною цього були не лише історичні передумови та різні шляхи розвитку англійського та європейського права, але й багатолітнє незрозуміння суті самого інституту. Як зазначає Л. Сміт, «спільне неправильне розуміння є звичкою, поширеною юристами загального та континентального права, щодо описання трасту у загальному праві як структури, яка базується на розділеній власності. Це лише метафора, яка сама по собі веде багатьма невірними шляхами; вона стала єдиним та у той же час прийнятним способом для описання трасту у загальному праві, а також принциповою причиною, через яку такий траст ніколи не зможе бути повністю прийнятий цивільно-правовою власністю» [1, с. 259-260]. Але поступово підходи до суті трасту змінюються, все більше країн намагаються якщо не увести траст у власне право, то принаймні знайти можливі шляхи його використання або визнання. При цьому вони, звісно, стикаються з певними теоретичними та практичними проблемами, закладеними в їхньому національному законодавстві або навіть у традиційному правовому мисленні. Дані проблеми загалом є типовими, тому їх ґрунтовне дослідження, а також аналіз шляхів їх подолання є

особливо цікавим та актуальним і для України, якій ще належить випрацювати власні варіанти вирішення даної проблеми.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Загальними питаннями правової кваліфікації займалася ціла низка вчених, зокрема М. Вольф, Ф. Кан, Е. Бартен, Е. Рабель, Л.А. Лунц, В.П. Звеків, Г.К. Дмитрієва та ін. При цьому питання кваліфікації саме трасту є предметом дослідження переважно вчених-компаративістів, які спеціалізуються на питаннях довірчої власності, зокрема: Л. Сміта (L. Smith), М. Граціадеї (M. Graziadei), Г. Коділіньї (G. Kodilinye), П. Леполя (P. Lepaulle). Серед українських дослідників дана проблема частково розкривалася у роботах Р.А. Майданика та Г.В. Онищенко.

**Цілі та завдання статті.** Вивчити підходи до визнання та кваліфікації інституту трасту у різних країнах, у яких не існувало інституту трасту, дослідити конкретні теоретичні та практичні проблеми, з якими вони стикалися у разі необхідності вирішення спорів, пов'язаних із довірчою власністю, та проаналізувати шляхи їх вирішення.

**Виклад основного матеріалу.** Перш за все, відсутність інституту трасту у праві конкретної країни свідчила і про відсутність спеціальних колізійних норм для розгляду відповідної категорії справ з іноземним елементом. Це, у свою чергу, означало, що у суду були відсутні достатні підстави для визначення права, що підлягає застосуванню, та, зрештою, для визнання та застосування трасту як специфічного інституту.

Крім того, окремою проблемою, з якою стикалися усі суди країн цивільного права, є проблема кваліфікації трасту. Як відомо, світова доктрина виробила кілька основних підходів до здійснення кваліфікації судом: 1) кваліфікація за *lex causae*, тобто коли будь-яке поняття та відношення тлумачиться за правом статуту правовідношення, що регулює матеріальні правовідносини (М. Вольф); 2) кваліфікація за *lex fori* (за правом країни суду), тобто коли суд

оцінює обставини справи та юридичні категорії, виходячи з положень власного національного законодавства. Основним аргументом вказаного підходу є те, що суд може оперувати лише власним правом, оскільки інше право (яке регулюватиме відносини, ускладнені іноземним елементом) до застосування колізійної норми ще не було встановлено (Ф. Кан, Е. Бартен); 3) кваліфікація шляхом створення системи автономних понять, закріплених у міжнародних угодах або виокремлених під час здійснення досліджень у сфері порівняльного правознавства (Е. Рабель, Л.А. Лунц).

Проте в частині, що стосується трасту, кваліфікація ускладнювалася тим, що даний інститут відсутній у праві країн цивільного права, а тому кваліфікація за *lex fori* була проблематичною. У зв'язку із цим суди по-різному виходили із даної ситуації, хоча загалом М. Граціадеї називає кілька шляхів: «перший, коли траст був об'єктом процесу перенесення, коли різні аспекти розглядалися окремо, а потім «перекладалися» на відповідні терміни колізійного права країни суду до моменту обрання права. Другий, коли неможливість працювати з інститутом таким чином призводила до відмови у його ефективності відповідно до намірів установника» [2, с. 40-41].

Практично хрестоматійним прикладом першого шляху кваліфікації є справа *Piercy v. ETFAS* (1956 р.) [3, с. 656-657]. Слід наголосити, що дана справа розглядалася майже протягом 60 років – з 1894 р. та до винесення остаточного рішення Трибуналом Орістано (Італія) у 1956 р. У даній справі майор В. Х. Пірсі, доміцільований у Великобританії, на підставі заповіту передав усе належне йому майно, як реальне, так і персональне, у довіру власність з метою його наступного продажу. Він призначив спільними довірчими власниками свою дружину та трьох дітей. Серед повноважень довірчих власників були, зокрема, право затримати продаж будь-якого майна та продовжувати його звичайне використання, право інвестувати грошові кошти на їх розсуд та інші. Зрештою, після продажу всього майна отримані кошти підлягали розподілу між його дітьми у трьох рівних частинах. Тобто діти мали бенефіціарний інтерес в отриманих під продажу майна коштах.

Серед майна, що належало спадкодавцю, були також сільськогосподарські землі у Сардинії. Після його смерті та до того моменту, як вказані землі були продані довірчими власниками, уряд Сардинії з метою підтримки аграрного сектору ухвалив декрет про реформування у сфері земельних наділів. Відповідно до вказаного декрету всі земельні наділи, площа яких перевищувала встановлений розмір, підлягали примусовому вилученню спеціальною урядовою комісією (ETFAS) з наступним поділом на менші частини та перепродажем фермерам. ETFAS ініціювала судовий позов проти вдови майора Пірсі як однієї з довірчих власників, яка проживала у маєтку на спірних землях. У справу вступили діти майора, які заперечували проти позову з тих підстав, що вдова не є власником цього майна та не має

жодного бенефіціарного інтересу у ньому, вона є виключно пасивним довірчим власником. За таких обставин декрет не міг її стосуватися. Перед судом постало питання про те, яким правом слід керуватися, визначаючи власника земельної ділянки. В італійському праві відсутній інститут трасту, через що виникла проблема кваліфікації. Найбільш тісним правом, яким мали регулюватися дані питання, були колізійні норми спадкового права Італії. Відповідно до італійського колізійного права до праводносин спадкування має застосовуватися право громадянства померлого на момент його смерті, якщо це не суперечитиме публічному порядку. За обставин справи таким правом було право Англії, що, звісно, визнавало інститут трасту. Проте, згідно з Цивільним кодексом Італії, перехід права власності, реєстрація землі та інші питання мали регулюватися за правом її місцезнаходження.

Суд, проаналізувавши конструкцію англійського трасту, дійшов висновку про те, що передача реального майна в Італії (що підпорядковується *lex loci situs*) у довіру власність порушуватиме італійський публічний порядок та суперечитиме основним принципам права власності в Італії. Перед судом під час розгляду справи постали три варіанти її вирішення: 1) заповіт майора Пірсі у частині, що стосується передачі земель у траст, визнається недійсним, тому перехід права власності на реальне майно, розташоване в Італії, має відбуватися відповідно до законів Англії, які застосовуються за відсутності заповіту; 2) довірчі власники визнаються повними власниками на майно і 3) бенефіціари визнаються повними власниками на майно. Після аналізу всіх обставин справи суд зупинився на третьому варіанті, виходячи з правового принципу італійського права (*favor testamenti*), відповідно до якого суди повинні, наскільки це можливо, слідувати волі померлого, висловленій у заповіті. Оскільки італійське право не розрізняло довірчих власників та бенефіціаріїв, суд ототожнив вигодонабувачів за трастом із дійсними власниками майна. Таким чином, ETFAS, визначаючи розмір земель, які підлягали вилученню, мала враховувати не розмір всієї землі, яка належала майору, а пізніше перебувала у довірчій власності вдови, а розмір земельних ділянок кожного з його дітей.

Ця справа є яскравим прикладом нерозуміння та несприйняття самої суті трасту та намагання віднайти схожий аналог у власному праві. На нашу думку, у наведеній справі суд зрештою прийняв мудре і зважене рішення оскільки він намагався максимально виконувати волю установника (заповідача), тобто враховував, які правові наслідки хотів він досягнути. Проте далеко не всі рішення у справах, пов'язаних із трастами, були такими ж раціональними та успішними. Часто вони призводили до повного викривлення правової природи трасту, а отже, суперечили дійсним намірам установника, з якими він створював відповідний траст.

Загалом можна виділити кілька варіантів, як трасти кваліфікувалися, визнавалися або були уведені у право країн континентального права:

1. Як аналог речового права на майно, обтяжений обов'язком діяти в чужому інтересі. Дійсно, концепція речового права, що існує в континентальному праві, досить близька до концепції *resinrem*, що існує в загальному праві. Їх поєднує те, що в центрі стоїть майно, а не особа. Як правило, у трастоподібних конструкціях речовим правом наділений або установник (якщо право власності не переходить до довірчого власника), або довірчий власник. Бенефіціари мають переважно персональні або зобов'язальні права на майно.

2. Як аналог договору, тобто певного зобов'язального правовідношення, за яким довірчий власник, будучи юридично власником майна, зобов'язаний управляти майном або вчиняти інші дії на користь третіх осіб – бенефіціарів, які власниками майна не є. Це міг бути договір комісії, зберігання, агентський договір або інші варіанти договірних конструкцій, що існують у країнах континентального права. Ми не будемо зупинятися на всіх відмінностях трасту та договору, зазначимо лише, що кваліфікація трасту через поняття договору суперечить його суті, хоча за певних обставин дозволяє максимально досягнути цілей, поставлених установником.

3. Як аналог юридичної особи. До прикладу, відомий компаративіст П. Леполь вважав, що найкращий спосіб створити цивілістичний траст – це наділити його правосуб'єктністю та зробити новим видом юридичної особи [Див. 4, с. 7]. Водночас попри те, що наявна значна схожість між юридичною особою та трастом, є й відмінність. Так, юридична особа є окремим утворенням зі своїми власними інтересами, правами та обов'язками, які можуть і не збігатися з інтересами вигодонабувачів. Водночас у трасті правами та обов'язками наділені сторони трасту, перш за все довірчі власники та бенефіціари. Як підкреслює Л. Сміт, персоніфікація трасту «не означає, що довірчі власники ігноруватимуть інтереси бенефіціарів, але бенефіціари будуть обов'язково понижені до заінтересованих третіх осіб у вирішальних відносинах між довірчим власником та персоніфікованим трастом, як акціонери у відносинах між директорами та їхньою компанією» [1, с. 262].

Цікава концепція знайшла своє відображення у квебекському трасті. Там траст розглядається як нова форма юридичного суб'єкта (*legalactor*), який не є ані юридичною особою, ані фізичною особою [4, с. 7].

4. Як аналог концепції *patrimony*. Ця концепція добре відома в континентальній Європі. Вона не має нічого спільного з концепцією *patrimonium*, що існувала у Римському праві, а була розвинута цивілістами наприкінці 19 століття [Див. 5, с. 608-609]. Загалом, термін *patrimony* можна перекласти як «власність», «право власності» або «майно» конкретної особи (*estate*) або фонд (*fund*). Проте такий переклад є досить приблизним та умовним, оскільки у різних країнах, а відповідно, і в різних мовах зміст цих термінів дещо відрізняється. Як наголошують компаративісти, порівнюючи

поняття *patrimony* та *estate*, «юристи країн загального права використовують ідею «майна» (*estate*). Проте, окрім нечастих випадків використання її як прямого перекладу міжнародних конвенцій, це абсолютно різні речі» [4, с. 69-70]. Основна відмінність між цивілістичною ідеєю «*patrimony*» та «*estate*», що існує у загальному праві, полягає в тому, що перша включає негативну економічну вартість, тобто включає борги поряд з існуючим майном, а також майбутнє майно та зобов'язання. Водночас *estate* завжди мають позитивне значення та існують на даний момент [4, с. 71].

Класична теорія полягає в тому, що *patrimony* є невід'ємною частиною правосуб'єктності; кожна особа має *patrimony* і кожна *patrimony* належить особі. При цьому, як додає Г. Греттон, «ніхто не може мати більше ніж одну *patrimony*, хоча цивілістична традиція виробила застереження до цього принципу. Окрім звичайної *patrimony*, особа має право іноді мати «спеціальну *patrimony*... Майно спеціальної *patrimony* відмежоване від загальної *patrimony* і деякою мірою цивілістична традиція допускає відмежування також і обов'язків. Дійсне відмежування – це ключ до доктрини *patrimony*, а вона є ключем до трасту. Іншими словами, траст є спеціальною *patrimony*», – підсумовує він [5, с. 609-610].

Про те, наскільки вищенаведений висновок Г. Греттона є правильним або має право на існування, можна дискутувати довго, однак саме ця концепція поєдналася з концепцією трасту у законодавстві та науці країн цивільного права та змішаних юрисдикцій. Як підкреслює Р. Валсан, «вона дозволяє відмежувати трастове майно як від особистого майна довірчого власника, так і від кредиторів. Справжнє відмежування дозволяє робити зміни та нарахування на траст фонд, не впливаючи на існування фонду в цілому» [4, с. 9]. До прикладу, інститут *fiducie* у Франції передбачає відділення трастового майна від особистої *patrimony* фідуціарія. У шотландському праві трастове майно є *patrimony* установника, відділене від особистої *patrimony* останнього, а у праві Квебека довірчий власник управляє *patrimony*, яка не належить йому [Див. 1, с. 266].

5. Як аналог специфічних повноважень. Ще однією сучасною точкою зору на природу трасту, яка особливо поширена у Південній Африці, є те, що траст є повноваженнями (*office*). Її прихильником є М. Дж. Вааль. Відповідно до цієї теорії довірчий власник скоріше отримує повноваження (*occure an office*), аніж є стороною у договорі. Це пояснює, чому смерть, розумова недієздатність або відсутність трасті призводить просто до обрання нового довірчого власника, а не до припинення відносин трасту. З такої точки зору траст як повноваження уже не є суто приватноправовим інститутом, він має публічно-правові елементи, серед яких – контроль судів за виконанням різних аспектів трасту, таких як нагляд за управлінням трастом та зміною трасту [Див. 4, с. 6-7].

Отже, можна підсумувати, що немає єдиного способу кваліфікації трасту у країнах

цивільного права та змішаних юрисдикцій. Кожен із них має свої плюси та мінуси, проте прийнятність вибраного способу кваліфікації може оцінюватися лише через призму рівня досягнення намірів установника. При цьому найбільшою проблемою як для суду, так і для сторін справ, пов'язаних із трастами, є *непередбачуваність* правових наслідків розгляду справи та *залежність* від суб'єктивності конкретного судді – його освіченості, професійності та компетентності у міжнародному приватному та компаративному праві, оскільки саме конкретний суддя, не знаючи та не розуміючи суті трасту, має на свій страх і ризик кваліфікувати іноземний інститут через категорії, що наявні у його власному праві.

З наведеного можна зробити ще один важливий висновок: недостатньо намагатися кваліфікувати кожен конкретний траст, виходячи з конкретних обставин справи. Враховуючи складність та неоднозначність питання, судова практика може значною мірою різнитися навіть у межах однієї країни (не кажучи вже про практику судів у різних країнах), що суперечить одному із фундаментальних принципів правосуддя щодо необхідності забезпечення однакового застосування закону.

За таких обставин на перший план виходить міжнародне співробітництво, що полягає у вивченні та взаємному дослідженні інституту трасту, трастоподібних конструкцій та практики їх застосування з метою уніфікації підходів до розуміння основних правових категорій та їх правової природи. Розуміючи важливість визнання трастів у країнах цивільного права, ще у 1937 році у Парижі, під час Міжнародного тижня права, присвяченого Всесвітній виставці, відбулося перше міжнародне обговорення наявних проблем. Із доповідями стосовно трасту виступили представники Бельгії, Бразилії, Канади, Франції, Японії, Польщі та Швейцарії [6, с. 19].

З того часу на міжнародному рівні систематично проходять обговорення доцільності й ефективності інституту трасту та перспектив його визнання та уведення у право країн, яким цей інститут невідомий. Одним із найбільших досягнень стало прийняття на **XV сесії Гаазької Конференції з міжнародного приватного права Конвенції про право, що застосовується до трастів та їх визнання, від 1 липня 1985 року** [7]. Зазначена Конвенція була ратифікована низкою країн, що класично належать до континентальної системи права. Конвенція містить низки колізійних норм, які дають підстави для визнання трастів.

У 1999 році групою відомих учених на чолі з Д.Дж. Хейтоном були розроблені **Принципи Європейського трастового права** [8], які визнані керівними доктринальними початками для розвитку трастового права в Європейських юрисдикціях. Крім того, у частині країн континентальної системи права траст або його близькі аналоги або фактично визнаються, або навіть уже введені у цивільне законодавство.

Слід зазначити, що початок нового тисячоліття, який знаменується загальносвітовими

інтеграційними процесами, дав поштовх новим дослідженням шляхів розвитку інституту трасту, переосмисленню його поняття, правової природи та основних концептуальних засад як в окремих країнах, зокрема і тих, що належать до загальної системи права та яким відомий цей інститут, так і на міжнародному рівні. До прикладу, у 2008 році свій багатосторінковий звіт щодо вдосконалення наявного трастового законодавства надала Комісія з реформування інституту трасту Ірландії [9], у 2013 – аналогічна Комісія Нової Зеландії [10]. Це свідчить про те, що розвиток цього інституту не лише не стоїть на місці, навпаки – він активно розвивається та змінюється навіть у рамках загальної системи права. Не стоять осторонь і ті країни, що традиційно дотримуються концепції неподільності права власності, які так само активно вивчають, порівнюють та по-новому аналізують конструкцію трасту. Це все говорить лише про те, що увага до трасту як специфічного інституту дедалі збільшується. І це можна просто пояснити. До прикладу, як слушно зауважує Т. П. Галланіс, країни континентальної Європи зацікавлені у трасті, перш за все, з комерційних причин, оскільки траст є механізмом для передачі сімейного майна, а також для досягнення низки комерційних та благодійних цілей [11, с. і]. Європейські дослідники також підтверджують, що у кількох європейських країнах різноманітні угоди вимагають використання трастів; постійно зростає кількість судових справ, пов'язаних із трастами; на Європейському рівні приймаються нормативні акти Європейського Союзу, які визнають існування трастів або регулюють правочини, які включають як трасти, так і інші інвестиційні механізми [12, с. 3].

Важливо зазначити, що у 2008 році Квебекський Дослідницький центр приватного та порівняльного права на факультеті права Університету МакГілл (*Quebec Research Centre of Private and Comparative Law at the Faculty of Law McGill University*), очолюваний професором Л. Смітом, започаткував амбітний проєкт стосовно трастів у країнах цивільних та змішаних юрисдикцій, маючи на меті дослідити шляхи, як трастові інститути були імплементовані та зрозумілі в контексті цивільного права власності. Цілі цієї програми, природно, включали вдосконалене розуміння різних шляхів, якими траст міг бути та був інкорпорований у цивільне право. Це, за словами Л. Сміта, «вимагало аналізу фундаментальних категорій цивілістичної юридичної думки, включаючи *«personality»*, *«patrimony»*, *«ownership»*, *«obligation»*. Для тих цивільних систем, які розглядають можливість імплементации інституту трасту, ці уроки з усього світу можуть бути неоціненними» [1, с. 1-2].

У 2009 р. дослідницька комісія з питань цивільного кодексу спільно з дослідницькою групою з приватного права ЄС (Acquis Group) підготувала остаточну версію **«Принципів, визначень та модельних правил європейського приватного права»** (*Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law*, далі – DCFR) [13]. DCFR мають особливо велике значення для всієї науки цивільного права Єв-

ропи, зокрема і для України, оскільки під час її підготовки автори аналізували та намагалися гармонізувати правові норми та практику їх застосування у країнах загального та континентального права. На думку Н.Ю. Рассказовой, «DCFR є важливим кроком на шляху примирення правових систем цивільного права та загального права» [14, с. 5]. Особливо це стосується розділу X, повною мірою присвяченому трастам.

### Висновки

1. Не існує єдиного способу кваліфікації трасту у країнах цивільного права та змішаних юрисдикцій. Іноді, розглядаючи справи, суди кваліфікують траст як аналог: 1) речового права на майно, 2) юридичної особи, 3) договору, 4) концепції *patrimony* або 5) як специфічні повноваження на майно. Кожен із підходів до кваліфікації має свої плюси та мінуси, проте прийнятність обраного підходу може оцінюватися лише через призму рівня досягнення намірів установника.

2. Найбільшою проблемою для суду та для сторін при кваліфікації трастів є непередбачуваність правових наслідків розгляду справи та залежність від суб'єктивності судді, оскільки саме конкретний суддя, не знаючи та не розуміючи суті трасту, має кваліфікувати незнайомий йому іноземний інститут через категорії, що наявні у його власному праві. За таких обставин судова практика може значною мірою різнитися навіть у межах однієї країни (не кажучи вже про практику судів у різних країнах).

3. Процес визнання трасту частиною країн континентальної системи права пройшов складний і тривалий шлях. Для уніфікації, переосмислення та формування нових підходів як в окремих країнах, так і на міжнародному рівні протягом кількох десятиків років працювали групи досвідчених міжнародників-компаративістів, робота яких зрештою дала позитивний результат. І хоча кожна країна вибрала свій унікальний шлях уведення трасту (або його аналога, трастоподібної конструкції) у своє право, зараз можна впевнено говорити про те, що траст не суперечить публічному порядку країн цивільного права, він може абсолютно природно співіснувати з іншими більш традиційними інститутами, у тому числі з правом власності та правами на чуже майно.

### Список використаних джерел:

1. Smith L. Re-imagining the Trust: Trusts in Civil Law // UK : Cambridge University Press, 2012. – 284 p.
2. Graziadei M. Recognition of Common Law Trusts // Re-imagining the Trust: Trusts in Civil Law, edited by Smith L. // UK : Cambridge University Press, 2012. – P. 29-82.
3. Kodilinye G. The Hague Convention on the Law Applicable to the Trust and on Their Recognition: Implementation in Italy // The International and Comparative Law Quarterly. Vol. 43. (July 1994). – P. 654-661.
4. Valsan R. Trusts and Patrimonies. Edinburgh Studies in Law. Volume 12 // Edinburgh University Press. – 2015. – 272 p.
5. Gretton G. L. Trusts Without Equity // International & Comparative Law Quarterly, – Volume 49, Issue 3, July 2000. – P. 599-620.
6. Наумова Т. Л. Институт доверительного управления имуществом в гражданском праве Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Т. Л. Наумова; Кубанский государственный аграрный университет, 2002. – 183 с.
7. Convention on the Law Applicable to Trusts and on Their Recognition [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.hcch.net/index\\_en.php?act=conventions.pdf&cid=59](http://www.hcch.net/index_en.php?act=conventions.pdf&cid=59).
8. Principles of European Trust Law. D.J. Hayton, S.C.J.J. Kortmann, H.L.E. Verhagen. Kluwer Law International. – 1999. – 215 p.
9. Report on Trust Law // Scottish Law Commission. – 2014. – 374 p. // [http://www.scotlawcom.gov.uk/files/4014/0904/0426/Report\\_on\\_Trust\\_Law\\_SLC\\_239.pdf](http://www.scotlawcom.gov.uk/files/4014/0904/0426/Report_on_Trust_Law_SLC_239.pdf).
10. Review of the Law of Trusts. Preferred Approach – Issues Paper 31 // New Zealand. – Wellington. – 2012 // <http://ip31.publications.lawcom.govt.nz>.
11. Gallanis T. P. Trust in Continental Europe: A Brief Comment from a U.S. Observer / T. P. Gallanis // The Columbia Journal of European Law Online. Vol. 18, 2012. – Pp. i-iv.
12. Commercial Trusts in European Private Law (The Common Core of European Private Law) // Graziadei M., Mattei U. Smith L. Cambridge University Press. – 2009. – 584 p.
13. Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR) // [http://ec.europa.eu/justice/policies/civil/docs/dcf\\_r\\_outline\\_edition\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/justice/policies/civil/docs/dcf_r_outline_edition_en.pdf).
14. Модельные правила европейского частного права / пер. с англ.; науч. ред. Рассказова Н. Ю. – М. : Статут, 2013. – 989 с.

Статья посвящена теоретическим и практическим проблемам признания и квалификации трастов, созданных по иностранному законодательству, при рассмотрении дел в странах, где отсутствует данный институт. Эти проблемы, в общем, являются типовыми, поэтому их изучение, а также анализ способов их решения являются особенно интересными для Украины, которой еще предстоит выработать собственные варианты решения этого вопроса. Отдельное внимание в статье посвящено анализу направлений международного сотрудничества в сфере унификации и гармонизации подходов к пониманию трастов и формированию общих правовых норм в части их регулирования.

**Ключевые слова:** трасты, трастоподобные конструкции, квалификация траста, признание траста, имущественные права, patrimony, суд.

*The article is devoted to theoretical and practical problems of the recognition and qualification of trusts created under foreign law in court cases in countries where this institute is absent. These problems, in general, are typical, therefore their thorough research, as well as analysis of ways to overcome them, is particularly interesting and relevant for Ukraine, which still has to work out its own options for solving this issue. Particular attention is paid to the analysis of the directions of international cooperation in the field of unification and harmonization of approaches to the understanding of trusts and the formation of general legal norms in the part of their regulation.*

**Key words:** trusts, trust-like constructions, qualification of trusts, recognition of trusts, patrimony, court.

