



Права прибережної держави на континентальному шельфі не торкаються правового статусу ні покриваючих шельф вод, ні повітряного простору, що знаходиться над ними.

Розмежування континентального шельфу суміжних або розміщених одна проти іншої держав здійснюють шляхом укладання міжнародних угод [2].

Прибережні держави зазвичай мають спеціальне законодавство про континентальний шельф. В Україні ст. 244 Кримінального кодексу України встановлена кримінальна відповідальність за порушення законодавства про континентальний шельф України.

Список літератури:

1. **Салміна Я.** Науково-теоретичні та законодавчі засади поняття континентального шельфу / Я. Салміна // Юридична Україна. – 2012. – № 12. – С. 97 – 103. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://nbuv.gov.ua/j-pdf/urykr_2012_12_18.pdf

2. **Буроменський М. В.** Міжнародне право: Навч. посібник. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 336 с. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://textbooks.net.ua/content/view/288/9/>

3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй по морському праву (Монтего-Бей, 10 грудня 1982 года) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_057

УДК 347.791.6

ЗАКОНОДАВЧЕ РЕГУЛЮВАННЯ АРЕШТУ СУДЕН НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ

Автор: Дубинський О.Ю.,

*Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова,
м. Миколаїв*

У 2011 році Україна приєдналась до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, 1952 року. (надалі – Конвенція) [1], яка набрала чинності для України 16 травня 2012 року. [2]. Зазначені законодавчі зміни були цілком очікуваними, оскільки протягом кількох років темі арешту суден приділялась велика увага. Неодноразово прогнозувалось, що приєднання України до одного з міжнародних режимів арешту суден (Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, 1952 року або Міжнародної конвенції про арешт суден, 1999 року) істотно спростить застосування вказаної процедури судами України на практиці. Чи справдились вищезазначені твердження, пропонуємо розглянути нижче.

Станом на сьогодні спеціальними нормами, які регулюють порядок арешту суден на території України, є Конвенція та Глава 4 «Арешт суден» Кодексу торговельного мореплавства України (надалі – КТМ України). Правила обох нормативних актів передбачають можливість здійснення ареш-



ту судна виключно для цілей забезпечення морських вимог. Більш того, ні Конвенція, ні відповідні норми КТМ України не розповсюджуються на заходи виконання рішень суду, в зв'язку з чим, додатково необхідно звернути увагу на загальні правила вжиття запобіжних заходів та заходів забезпечення позову, передбачених нормами цивільного процесуального та господарського процесуального законодавства України.

Так, статтями 431 – 4310 Господарського процесуального кодексу України (надалі – ГПК України) передбачена можливість арешту майна, що належить особі, щодо якої вжито запобіжних заходів. В свою чергу, статті 66 - 68 ГПК України та статті 151 – 155 Цивільного процесуального кодексу України (надалі – ЦПК України) визначають відповідно порядок забезпечення позову шляхом накладення арешту на майно, що належить відповідачеві. Особливість вказаних норм полягає у тому, що вони розглядають судно, як будь-яке інше майно, в зв'язку з чим їх застосування не обмежується морськими вимогами.

До моменту набрання чинності для України Конвенції, арешт суден на території України повинен був здійснюватися з урахуванням наступних особливостей. Зокрема, згідно п. 1 ст. 14 КТМ України така процедура як арешт суден розповсюджується винятково на судна, що зареєстровані в Україні, включаючи обмеження, передбачені переліком морських вимог. Арешт суден під іноземним прапором повинен був провадитись відповідно до загальних правил вжиття запобіжних заходів та заходів забезпечення позову, передбачених нормами цивільного процесуального та господарського процесуального законодавства України, зазначених вище, не обмежуючись при цьому морськими вимогами. Вказане додатково підтверджується ст. 4 КТМ України, яка встановлює, що до цивільних та господарських правовідносин, які виникають з торговельного мореплавства та не врегульованні КТМ України, застосовуються правила цивільного, господарського та іншого відповідного законодавства. Однак, судова практика не була однозначною з даного питання.

Ситуація частково змінилась після набрання чинності для України Конвенції. Починаючи з 16 травня 2012 року, згідно ч. 1 ст. 8 Конвенції в межах юрисдикції України при арешті «будь-якого судна, що ходить під прапором однієї з Договірних Держав», застосовуються положення Конвенції, в тому числі частково відмінний від зазначеного в КТМ України перелік морських вимог.

Інший виняток відносно меж застосування положень Конвенції міститься в ч. 3 ст. 8 Конвенції. Так, Договірна Держава, повністю або частково має право позбавити переваг цієї Конвенції будь-який уряд Держави, яка не є договірною, чи будь-яку особу, яка на момент арешту не має постійного місця проживання або основного місця роботи в одній з Договірних держав. Однак, дія зазначеної норми, на відміну від ч. 4 ст. 8 Конвенції, безпосередньо залежить від волевиявлення Договірної Держави. Станом на 22 липня 2015 року національне законодавство України відповідних норм не містить. Тому залишається розглянути діючий в Україні порядок арешту суден під прапором Держав, які не є Договірними.



З цього приводу, необхідно зазначити наступне. Частина 2 ст. 8 Конвенції передбачає, що «судно, що ходить під прапором Держави, яка не є Договірною Державою Конвенції, може бути заарештоване в межах юрисдикції будь-якої з Договірних Держав щодо будь-якої з морських вимог, що перераховані у ст. 1, чи будь-якої іншої вимоги, щодо якої закон цієї Договірної Держави дозволяє арешт». Редакція вказаної норми по-різному тлумачиться Договірними Державами. Так, судова практика, яка сформувалась в Німеччині та Нідерландах, переважно свідчить про застосування при арешті суден під прапором Держав, які не є Договірними, виключно ч. 1 ст. 1 Конвенції, тобто переліку морських вимог [5]. Натомість, у Франції та Іспанії судовими органами під час вирішення питання щодо арешту суден під прапором Держав, які не є Договірними, Конвенція застосовується в цілому [3].

В Україні судова практика з даного питання є неоднозначною. Під час вирішення питання щодо арешту суден під прапором Держав, що не є Договірними, суди України посилаються одночасно і на положення Конвенції, і на положення КТМ України, або тільки на положення КТМ України, не приймаючи до уваги, що вказані положення діють відносно суден, зареєстрованих в Україні, і виключно у випадку передбаченому в ч. 4 ст. 8 Конвенції.

В окремих пунктах результати порівняння показують, що різниця в тексті викладення норми міняє межі її розповсюдження. Зокрема, п. а) ч. 1 ст. 1 Конвенції посилається на вимогу щодо «збитків, завданих будь-яким судном у результаті зіткнення або в інший спосіб». З зазначеного вбачається, що норма обмежується збитками завданими безпосередньо судном. В той час, як п. 1 ст. 42 КТМ України є більш ширшим, оскільки охоплює «заподіяння шкоди в результаті втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна».

Пункт 4 ст. 42 КТМ України на відміну від п. с) ч. 1 ст. 1 Конвенції охоплює «винагороду, що належить за здійснення рятувальних заходів», а не виключно «рятування судна та вантажу». Зазначена відмінність передбачає можливість арешту судна згідно КТМ України у випадку стягнення спеціальної компенсації, передбаченої ст. 338 КТМ України.

Пункт 13 ст. 42 КТМ України, охоплюючи постачання для цілей експлуатації та утримання судна, безпосередньо посилається на «паливо, запаси, обладнання, включаючи контейнери». Така редакція норми дозволяє уникнути неоднозначної інтерпретації її судами, що, як показує міжнародна судова практика, не можна сказати відносно п. к) ч. 1 ст. 1 Конвенції.

В той час, як п. т) ч. 1 ст. 1 Конвенції до морських вимог включає вимоги, пов'язані з «заробітною платою капітанів, офіцерів чи екіпажу», п. 16 ст. 42 КТМ України йде далі, та прямо зазначає окрім заробітної плати інші кошти, які належать переліченим суб'єктам «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».



Ще однією відмінністю КТМ України є його окреме посилання на вимоги, що витікають із договору перевезення пасажирів (п. 8 ст. 42 КТМ України), що допомагає охопити ситуації, які не підпадають ні під втрату або пошкодження вантажу або багажу, ні під позбавлення життя або пошкодження здоров'я.

Пункт 5 ст. 42 КТМ України передбачає можливість арешту суден на вимоги відносно «компенсації та інших сум, що належать за усунення або спробу усунення загрози заподіяння шкоди, за вжиття запобіжних заходів чи здійснення аналогічних операцій». Зазначене повертає нас до поняття спеціальної компенсації згідно ст. 338 КТМ України, а також безпосередньо наголошує на можливості забезпечення вимог шляхом арешту судна у разі, коли збитки були понесені підчас усунення або спробу усунення загрози заподіяння шкоди, а не тільки у випадку її безпосереднього настання.

Перевагою є посилання п. 6 ст. 42 КТМ України на вимоги, пов'язані з «підняттям, віддаленням або знищенням судна, що стало уламками, чи його вантажу та викликаними цим витрати». Крім того, передбачена можливість арешту суден на вимоги «відносно зборів в порту, каналі та інших судноплавних водах» (п. 15 ст. 42 КТМ України). Зазначена вимога є вкрай важливою для України, як для країни з розвиненою портовою інфраструктурою.

Додатково, звертаю увагу на такі не зазначені в Конвенції вимоги, як вимоги, які виникли на підставі страхових премій та внесків (п. 18 ст. 42 КТМ України), комісійних, брокерських або агентських винагород (п. 19 ст. 42 КТМ України), договору купівлі-продажу судна (п. 23 ст. 42 КТМ України).

Іншими словами, перелік морських вимог, викладений в КТМ України, передбачає більш ширше застосування процедури арешту суден.

Висновки:

1. Морська вимога є особливою категорією цивільного права, яка має як цивільно-правові ознаки, що ставлять її в один ряд із зобов'язальним правом вимоги, так і особливі ознаки, які виокремлюють її із зобов'язального права вимоги та визначають її власну природу. Морські вимоги класифікуються на такі види: а) привілейовані морські вимоги; б) морські вимоги, що виникають із зареєстрованої іпотеки судна; в) морські вимоги, що виникають із речових та інших майнових прав на судно чи вантаж; г) загальні морські вимоги.

2. Способи забезпечення морських вимог створюють відповідну систему. Застосовуються такі способи забезпечення морських вимог: а) банківська чи інша гарантія; б) право застави перевізника на вантаж; в) страхування відповідальності; г) утримання перевізником вантажу; г) депозит; д) морська іпотека. Існує можливість використання й інших, не традиційних чи менш традиційних, способів забезпечення морських вимог.

3. Арешт судна дозволяє кредиторю до розгляду по суті позовних вимог отримати забезпечення своїх інтересів та забезпечити найскоріше після судового примусового виконання. Сучасна процедура арешту суден за своєю природою є не що інше, як *action in rem*, тобто позов до речі.



Список літератури:

1. Про приєднання до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна. Закон України від 07.09.2011 № 3702-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. - №15. - Ст. 97.
2. Щодо набрання чинності міжнародним документом. Лист Міністерства закордонних справ від 28.12.2011 № 72/12-612-3405.
3. **Berlingieri F.** Arrest of Ships: A Commentary on the 1952 and 1999 Arrest Conventions. Fourth Addition. – London: Informa, 2006. - 580 p.
4. Господарський процесуальний кодекс України. Кодекс України від 06.11.1991 №1798-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1992. - № 6. - Ст. 56.
5. Кодекс торговельного мореплавства України. Кодекс України від 23.05.1995 № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. - №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52. - Ст. 349.
6. Про міжнародні договори України. Закон від 29.06.2004 № 1906-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. - № 50. - Ст. 540.
7. Цивільний процесуальний кодекс України. Кодекс України від 18.03.2004 № 1618-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. - № 40-41, 42. - Ст. 492.
8. Єдиний державний реєстр судових рішень.: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/>, - Загл. з екрану. мов. укр.
9. Статус ратифікації морських конвенцій.: [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/pdf/CMI-SRMC.pdf>, - Загл. з екрану. мов. англ.

УДК 341.22

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО ЄС: ПЕРСПЕКТИВИ УКРАЇНИ ЩОДО ВХОДЖЕННЯ ДО ЄДИНОГО ТРАНСПОРТНОГО ПРОСТОРУ

Автор: Ломжець Ю.В.,

Національний університет кораблебудування імені адмірала Макарова, м. Миколаїв

Транспортний потенціал України один із найвищих в Європі. Наша країна межує із сімома країнами, чотири з яких (Польща, Словаччина, Угорщина та Румунія) є членами Європейського Союзу. Реалізація цього потенціалу, його використання з метою економічної модернізації й соціального розвитку вимагає побудови нового ефективного механізму співробітництва із зарубіжними партнерами, пріоритетне місце серед яких займає ЄС.

Транспорт займає важливе місце в економіці Євросоюзу. Його частка становить 7% від валового внутрішнього продукту ЄС, 7% від загальної зайнятості, 40% від інвестиції країн-членів та 30% від загальних енергетичних витрат. Упродовж останніх 20 років попит на транспортні перевезення, особливо на внутрішньому ринку, зростає на 2,3% за рік на вантажні і на