

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.67.60>  
УДК 347.791.6

## НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ АРЕШТУ МОРСЬКИХ СУДЕН

**Кукшинова О.О.,**  
*завідувач кафедри КАП*  
*кандидат юридичних наук,*  
*доцент кафедри морського права*  
*Одеського національного морського університету*

**Галяс Д.І.,**  
*магістр Навчально-наукового*  
*морського гуманітарного інституту*  
*Одеського національного морського університету*

### **Кукшинова О. О., Галяс Д. І., Нормативно-правове регулювання арешту морських суден.**

У статті аналізуються міжнародні та національні нормативно-правові акти, які регулюють питання щодо арешту морських суден. Так, звертається увага на те, що зазнали змін деякі законодавчі акти України в частині визначення підсудності справ про арешт морських суден, були внесені важливі зміни як до Цивільного процесуального кодексу України, так і до Господарського процесуального кодексу України, що, в свою чергу, дало поштовх становленню нового масиву судової практики у справах про арешт суден.

Аналізується Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна 1952 р., Конвенція ООН з морського права 1982 р., Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. та Міжнародна конвенція про арешт суден 1999 р. яка уніфікувала майже всі сучасні тенденції, що стосуються арешту морських суден. Конвенція 1999 була відкрита для підписання з 1 вересня 1999 по 31 серпня 2000 р., після чого залишається відкритою для приєднання.

Досліджено національні нормативно-правові акти, які регулюють питання щодо арешту морських суден. Так, до національних нормативно-правових актів, які регулюють питання щодо арешту морських суден віднесено: Кодекс торговельного мореплавства України, Господарський процесуальний кодекс України, Цивільний процесуальний кодекс України, Закон України «Про виконавче провадження», Кодекс України про адміністративні правопорушення, Кримінальний процесуальний кодекс України та Кримінальний кодекс України.

Проведене дослідження дозволило зробити висновок, що по-перше, сьогодні на правовому рівні діють достатньо ефективні уніфіковані норми стосовно арешту морського судна по забезпеченню морських вимог, які не тільки зв'язують різні правові системи, а й роблять зрозумілими різні правові інститути. По-друге, процес уніфікації даної сфери не є статичним. З урахуванням багаторічного досвіду застосування чинних правових норм, зі зміною обставин політичного, економічного, правового характеру створюються нові правила, які мають відповідати викликам сьогодення. По-третє, приєднання України до міжнародної конвенції має певні переваги: вона стає повноправним учасником міжнародного морського судноплавства й набуває тих самих прав й обов'язків в сфері арешту суден, як і інші країни-учасники. На наш погляд, з урахуванням досвіду імплементації норм Конвенції 1999 р. та багаторічної практики іноземних держав у справі арешту суден, в Україні доцільно було б розробити і на законодавчому рівні закріпити спеціальну процедуру арешту морського судна по забезпеченню морських вимог.

**Ключові слова:** морська вимога, арешт морського судна, затримання судна.

### **Kukshinova O. O., Galyas D. I., Legal regulation governing arrest of a seagoing vessel.**

The article analyzes international and national regulations governing the arrest of seagoing vessels. Thus, attention is drawn to the fact that some legislative acts of Ukraine have been amended in terms of determining the jurisdiction of cases of arrest of ships, important changes have been made to both the Civil Procedure Code of Ukraine

and the Commercial Procedural Code of Ukraine, which, in turn, impetus for the formation of a new array of case law in cases of arrest of ships.

It analyzes International Convention for the unification of certain rules relating to Arrest of Sea-going Ships (1952), United Nations Convention on the Law of the Sea (1982), United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (1978) and International Convention on Arrest of Ships (1999), which unified almost all current trends related to the arrest of ships. The 1999 Convention was open for signature from 1 September 1999 to 31 August 2000, after which it remained open for accession. The national normative-legal acts regulating the issue of arrest of sea vessels have been examined. Thus, the national regulations governing the arrest of seagoing vessels include: Merchant Shipping Code of Ukraine, Commercial Procedural Code of Ukraine, Civil Procedure Code of Ukraine, Law of Ukraine "On Enforcement Proceedings", Code of Ukraine on Administrative Offenses, Criminal Procedure Code of Ukraine and the Criminal Code of Ukraine.

The study concluded that, firstly, at the legal level today there are quite effective uniform rules for the arrest of a seagoing vessel to ensure maritime claims, which not only link different legal systems, but also make clear the various legal institutions. Secondly, the process of unification of this sphere is not static. Taking into account the long-term experience of application of the current legal norms, with change of circumstances of political, economic, legal character new rules which have to correspond to today's challenges are created. Third, Ukraine's accession to the international convention has certain advantages: it becomes a full participant in international shipping and acquires the same rights and obligations in the field of ship arrest as other member states.

In our opinion, taking into account the experience of implementing the provisions of the 1999 Convention and the long-term practice of foreign states in the arrest of ships, in Ukraine it would be appropriate to develop and legislate a special procedure for arresting a sea vessel to ensure maritime claims.

**Keywords:** maritime requirement, arrest of a sea vessel, detention of a ship.

**Постановка проблеми.** Система правового регулювання питань арешту морських суден в Україні, яка є базою для формування сучасної правозастосовної практики, фактично набула нового вигляду після приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил стосовно накладення арешту на морські судна, укладеної у м. Брюсселі 10 травня 1952 року, що набула чинності для України 16 травня 2012 року. Так, зазнали змін деякі законодавчі акти України в частині визначення підсудності справ про арешт морських суден, були внесені важливі зміни як до Цивільного процесуального кодексу України, так і до Господарського процесуального кодексу України, що, в свою чергу, дало поштовх становленню нового масиву судової практики у справах про арешт суден.

Основні проблеми в правозастосовчій практиці щодо арешту морського судна пов'язані з невизначеністю місця цих норм в правовій системі України, із загальною необізнаністю більшості суддів України з новим судовим провадженням. Не визначені також в теорії поняття нових категорій та їх суттєві ознаки. Не вирішено питання про сферу дії цього правового інституту (більшість судів розглядають справи цієї категорії, не вивчаючи і не аналізуючи практику судів інших регіонів України).

**Стан опрацювання.** У науковій літературі питання щодо арешту морських суден досліджувалися у роботах О.А. Брильова, О.М. Шемякіна, І.І. Барінової, Є.Д. Стрельцової, М.В. Голікової, Ю.В. Сергєєва, О.О. Балобанова, М.Ю. Картузова, В.В. Серафімова та ін., які, у своїй більшості, присвячені питанням теоретичного та законодавчого характеру, аналізу міжнародно-правових актів, проблем їх імплементації тощо.

**Метою** статті є дослідження міжнародних та національних нормативно-правових актів, які регулюють питання щодо арешту морських суден.

**Виклад основного матеріалу.** Одним з перших міжнародно-правових актів який регулює питання щодо арешту морських суден є Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, прийнята в Брюсселі у 1952 р. (далі – Конвенція 1952 р.) [1], Україна приєдналася до якої 7 вересня 2011 р. [2] з такими застереженнями: Україна зберігає за собою право не застосовувати положення цієї Конвенції до військових кораблів та інших державних суден, які експлуатуються з некомерційною метою.

Згідно п. 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. Ціллю такого затримання є надання забезпечення кредиторів до розгляду справи по суті у суді. Так, судно, що плаває під прапором однієї з держав - учасниць Конвенції 1952 р., може бути арештовано в межах юрисдикції будь-якої держави - учасниці Конвенції виключно за морською вимогою.

Особа, яка має морську вимогу (а це можуть бути фізичні особи, компанії чи корпорації, уряди, урядові установи та органи державної влади), може вимагати арешту або конкретного судна, стосовно якого виникла морська вимога, або будь-якого іншого судна, що належить особі, яка на момент виникнення морської

вимоги була власником конкретного судна, навіть у тому випадку, коли арештоване судно готове до виходу з порту.

Основні положення Конвенції 1952 р. можна звести до наступного: судно може бути арештоване чи звільнене від арешту тільки за постановою суду держави-учасниці, в якій накладається арешт; судно може бути арештоване тільки за морською вимогою; арешт на судно не накладається і гарантія або інше забезпечення не надається більше одного разу щодо однієї й тієї самої морської вимоги одного й того ж самого позивача, в межах юрисдикції однієї або кількох держав - учасниць Конвенції 1952 р. правила процедури, що стосуються арешту судна, а також всі процесуальні питання, що виникають у зв'язку з арештом, регулюються законом держави, в якій було накладено арешт або подано заяву про накладення арешту; судно, що плаває під прапором держави, яка не є державою - учасницею Конвенції, може бути арештовано в межах юрисдикції будь-якої держави - учасниці Конвенції за будь-якими морськими вимогами, перерахованими в п. 1 ст. 1 Конвенції 1952 р., або будь-якої іншої вимоги, за якою закон держави - учасниці Конвенції дозволяє арешт.

Заслуговує на увагу ч. 4 ст. 8 Конвенції 1952 р., яка встановлює обмеження для її застосування щодо арешту суден в межах юрисдикції держави, до якої воно належить, особою, місце проживання або місце основної діяльності якої розташовано в цій державі. Таким чином, Конвенція 1952 р. виключає зі сфери свого застосування відносини, не обтяжені іноземним елементом. У таких випадках мають застосовуватись норми національного закону відповідної держави. Конвенція 1952 р. також надає право державам приєднатися до неї із застереженням про незастосування положень цієї Конвенції до військових кораблів та інших державних суден, які експлуатуються з некомерційною метою.

Найбільш важливим міжнародно-правовим актом, який регулює питання щодо арешту морських суден стала Конвенція ООН з морського права 1982 р. (далі – Конвенція 1982 р.) [3], Україна ратифікувала її 3 червня 1999 р. [4]. Ряд статей, що містяться в даній Конвенції, прямо передбачає можливість і підстави для здійснення арешту морських суден.

Так, ст. 28 Конвенції 1982 р. встановлює, що може бути проведений арешт судна з будь-якої цивільної справи за зобов'язаннями або в силу відповідальності, прийнятої або навлеченої на себе судом під час або для проходу його через територіальне море прибережної держави. Ця держава у відповідності зі своїми законами може здійснити арешт у цивільній справі іноземного судна, що знаходиться на стоянці в територіальному морі або проходить через територіальне море після виходу з внутрішніх вод. Відповідно до ст. 73 Конвенції 1982 р. прибережна держава, здійснюючи свої суверенні права на розвідку, експлуатацію, збереження живих ресурсів та управління ними у виключній економічній морській зоні, може заарештувати судно для забезпечення дотримання законів і правил, прийнятих ним відповідно до Конвенції 1982 р. Стаття 109 Конвенції 1982 р. передбачає, що може бути арештоване судно, що займається несанкціонованим радіо-і телевізійним мовленням у відкритому морі.

Конвенція 1982 р. містить також дуже важливі положення про негайне звільнення заарештованого (затриманого) іноземного судна або його екіпажу після надання розумної застави або іншого фінансового забезпечення (ст. 292). Найважливішим правом, наданим виключно Трибуналу Організації Об'єднаних націй (далі – ООН) з морського права, є можливість винесення рішення про «негайне звільнення судна та екіпажу», якщо вони не звільняються незважаючи на надання «розумної застави або іншого фінансового забезпечення» і якщо протягом десяти днів з часу затримання не буде досягнуто угоди між державою прапора і прибережною державою про передачу питання про звільнення будь-якому суду або арбітражу. Заява про негайне звільнення подається до Трибуналу, який і виносить зазначене рішення. Таке рішення є остаточним і обов'язковим.

Крім того, питання арешту морських суден відображені і в Конвенції ООН про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. (Гамбурзькі правила), яка набрала чинності у 1992 р. [5]. Так, у статті 21 Конвенції зазначено, що позов, поданий відповідно до Конвенції, може бути пред'явлений в судах будь-якого порту або місця в Договірній Державі, де перевозило вантаж судно або будь-яке інше судно того ж власника може виявитися заарештованим. Також зазначено, що ця Конвенція не перешкоджає здійсненню юрисдикції договірних держав щодо заходів попереднього або забезпечувального характеру.

Новітнім міжнародно-правовим актом є прийнята під егідою ООН Міжнародна конвенція про арешт суден від 12 березня 1999 р. (далі – Конвенція 1999 р.) [6]. Конвенція 1999 узагальнила накопичений за всі попередні роки досвід застосування Конвенції 1952 року, уніфікувала майже всі сучасні тенденції, що стосуються арешту морських суден. Конвенція 1999 була відкрита для підписання з 1 вересня 1999 по 31 серпня 2000 р., після чого залишається відкритою для приєднання.

Згідно з Конвенцією 1999 р. «арешт» означає будь-яке затримання або обмеження в пересуванні судна за постановою суду для забезпечення морської вимоги, за винятком затримання судна, здійснюваного для при-

ведення до виконання рішення суду або іншого виконавчого документа. Як бачимо, поняття арешту судна практично ідентично поняттю арешту, даному в Конвенції 1952 р.

Однак, основні новели Конвенції 1999 наступні.

1. З'явилися нові види морських вимог, за якими може бути арештоване судно: збиток, заподіяний судном навколишньому середовищу, узбережжю або пов'язаним з ними інтересам, або загроза заподіяння такої шкоди; втрати або витрати щодо підйому, видалення, відновлення, знищення або знешкодження судна, яке затонуло, перетворилося на уламки, сіло на мілину або покинуто; страхова премія, що сплачується стосовно судна власником судна або фрахтувальником судна за димайз-чартером; будь-який спір, що виникає з договору продажу судна; комісійна, брокерська або агентська винагорода, що сплачується стосовно судна власником судна або фрахтувальником судна за димайз-чартером.

2. Судно може бути арештоване з метою отримання забезпечення незалежно від того, що згідно із застереженням про юрисдикцію чи арбітражним застереженням, передбаченими відповідним договором чи іншим чином, морська вимога, за якої накладається арешт, повинна розглядатися в суді Держави іншої, ніж держава, у якій накладається арешт, або в арбітражі, або згідно з законом іншої держави.

3. Арешт будь-якого судна, стосовно якого заявляється морська вимога, допускається у разі, якщо: особа, якій судно належало на праві власності в момент виникнення морської вимоги, є відповідальною за такою вимогою і є власником судна, коли арешт був накладений; або фрахтувальник судна за димайз-чартером в момент виникнення морської вимоги є відповідальним за такою вимогою і є фрахтувальником за димайз-чартером або власником судна при накладенні арешту; або ця вимога базується на заставі судна чи морської іпотеки судна чи обтяженні судна того ж характеру; або вимога стосується права власності на судно чи володіння ним; або вимога надається до власника, фрахтувальника за димайз-чартером, управителя або оператора судна і забезпечується морською привілейованою вимогою, яка встановлена чи виникла згідно закону держави, в якій арешт запитан.

4. Арешт судна, яке не належить особі, яка є відповідальною за вимогою, допускається лише у разі, якщо відповідно до закону держави, в якій запитується арешт, судові рішення, винесене за такою вимогою, може бути виконане щодо такого судна за допомогою продажу його за рішенням суду або примусового продажу.

5. Конвенція вперше передбачає положення про захист прав власників і фрахтувальників заарештованих суден. Так, суд може в якості умови арешту судна або продовження раніше накладеного арешту зобов'язати особу, яка вимагає арешту судна або домоглася накладення арешту, надати забезпечення такого характеру, в такому розмірі і на таких умовах, які можуть бути визначені таким судом, за будь-які збитки, які можуть бути заподіяні відповідачу внаслідок арешту і за які така особа може бути визнана відповідальною.

6. Конвенція 1999 підтверджує імунітет військових кораблів, військово-допоміжних суден та інших суден, що належать державі або експлуатуються нею і використовуються для урядової некомерційної служби.

Конвенція 1999 р. не торкається будь-яких прав чи повноважень, якими наділені уряд чи громадські чи портові влади відповідно до будь-якої міжнародної конвенції або будь-яким національним законом чи правилами, затримувати чи іншим чином перешкоджати відходу будь-якого судна в межах їх юрисдикції.

Розглянемо національні нормативно-правові акти, які регулюють питання щодо арешту морських суден. Арешту судна присвячена Глава 4 Розділу II Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. [7] (далі - КТМ України). Термін «арешт судна» відповідно до ст. 41 КТМ України означає будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються для забезпечення морських вимог, зазначених у ст. 42 КТМ України, під час перебування судна в морському порту України. Арешт не включає заходів, що здійснюються для виконання рішень суду чи господарського суду, що набрали чинності. Арешт судна здійснюється за рішенням суду, господарського суду або голови Морської арбітражної комісії.

Водночас ст. 80 КТМ України передбачає інший інститут - затримання судна, яке може бути здійснене капітаном порту за морськими вимогами. Затримання може бути дійсне протягом трьох діб. Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішення суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню. Таким чином, аналізуючи зміст КТМ України, можна дійти висновку, що термін «арешт судна» застосовується в ньому лише у розумінні арешта судна на морську вимогу. Також цей термін слід відрізнити від термінів «затримання судна» та «відмова у видачі дозволу на вихід судна з порту».

З 15 грудня 2017 р. набули чинності зміни, які наблизили національне законодавство України щодо арешту морського судна на морські вимоги до її міжнародного зобов'язання. За чинним законодавством як захід забезпечення позову арешт судна можливий відповідно до Глави 10 Господарського процесуального кодексу України від 6 листопада 1991 р. [8] (далі - ГПК України). До внесення згаданих змін арешт судна як захід

забезпечення позову вимагав обов'язкового подання позову лише за законодавством України. Зараз подання позову, що забезпечується, можливе і в іншій країні.

У Цивільному процесуальному кодексі України від 18 березня 2004 р. [9] (далі – ЦПК України) серед видів забезпечення позову виділили окремо: 1) накладення арешту на майно та (або) грошові кошти, що належать або підлягають передачі або сплаті відповідачеві і знаходяться у нього чи в інших осіб (п. 1 ч. 1 ст. 150 ЦПК України); 2) арешт морського судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги (п. 9 ч. 1 ст. 150 ЦПК України). Така норма, нарешті, відповідає нормам КТМ України та міжнародним конвенціям.

Слід також проаналізувати інші законодавчі акти України з точки зору того, в яких випадках можливе використання виразу «арешт судна». Судно може стати предметом арешту в рамках виконавчого провадження, як і інше майно, на яке може бути звернене стягнення. Це врегульоване Законом України «Про виконавче провадження» від 2 червня 2016 р. [10]. Виконавче провадження є завершальною стадією судового провадження і примусового виконання судових рішень та рішень інших органів. Тобто відмінність від арешту за КТМ України, ЦПК України та ГПК України в тому, що арешт судна в рамках виконавчого провадження здійснюється, коли спір вже вирішений по суті та є виконавчий документ.

Кодекс України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 р. [11] (далі – КУпАП) не містить інституту арешту майна, хоча і передбачає відповідно до ст. 24 серед видів адміністративних стягнень оплатне вилучення предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення, та конфіскацію предмета, який став знаряддям вчинення або безпосереднім об'єктом адміністративного правопорушення; грошей, одержаних внаслідок вчинення адміністративного правопорушення. Таким предметом може виступати і морське судно, термін «арешт» щодо майна у КУпАП, однак, не застосовується.

У рамках кримінально-процесуального провадження арешт судна може бути здійснений як захід забезпечення кримінального провадження. Так, пунктами 6 та 7 ч. 2 ст. 131 Кримінального процесуального кодексу України від 13 квітня 2012 р. (далі – КПК України) [12], передбачені такі заходи забезпечення кримінального провадження, як тимчасове вилучення майна та арешт майна відповідно. Арештом майна в кримінальному процесі є тимчасове, до скасування у встановленому КПК України порядку, позбавлення за ухвалою слідчого судді або суду права на відчуження, розпорядження та/або користування майном, щодо якого існує сукупність підстав чи розумних підозр вважати, що воно є доказом кримінального правопорушення, підлягає спеціальній конфіскації у підозрюваного, обвинуваченого, засудженого, третіх осіб, конфіскації у юридичної особи для забезпечення цивільного позову, стягнення з юридичної особи отриманої неправомірної вигоди, можливої конфіскації майна.

Щодо морського судна ймовірним є арешт у зв'язку з скоєнням кримінального правопорушення, передбаченого ст. 201 Кримінального кодексу України від 5 квітня 2001 р. (далі – КК України) [13] як контрабанда або контрабанда наркотичних засобів, психотропних речовин, їх аналогів чи прекурсорів або фальсифікованих лікарських засобів (ст. 305 КК України), які передбачають конфіскацію судна як санкцію; а також із такими кримінальними правопорушеннями, як порушення порядку в'їзду на тимчасово окуповану територію України та виїзду з неї (ст. 332<sup>1</sup> КК України), незаконне перетинання державного кордону України (ст. 332<sup>2</sup> КК України) тощо.

**Висновки.** Проведене дослідження дозволило зробити висновок, що по-перше, сьогодні на правовому рівні діють достатньо ефективні уніфіковані норми стосовно арешту морського судна по забезпеченню морських вимог, які не тільки зв'язують різні правові системи, а й роблять зрозумілими різні правові інститути. По-друге, процес уніфікації даної сфери не є статичним. З урахуванням багаторічного досвіду застосування чинних правових норм, зі зміною обставин політичного, економічного, правового характеру створюються нові правила, які мають відповідати викликам сьогодення. По-третє, приєднання України до міжнародної конвенції має певні переваги: вона стає повноправним учасником міжнародного морського судноплавства й набуває тих самих прав й обов'язків в сфері арешту суден, як і інші країни-учасники. На наш погляд, з урахуванням досвіду імплементації норм Конвенції 1999 р. та багаторічної практики іноземних держав у справі арешту суден, в Україні доцільно було б розробити і на законодавчому рівні закріпити спеціальну процедуру арешту морського судна по забезпеченню морських вимог.

### Список використаних джерел:

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються арешту морських суден від 10.05.1952 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_g89#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text).

2. Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна: Закон України від 07.09.2011 р. №3702-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3702-17#Text>.
3. Конвенція ООН з морського права від 10.12.1982 р. // URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_057#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_057#Text).
4. Про ратифікацію Конвенції Організації Об'єднаних Націй: Закон України від 03.06.1999 р. №728-XIV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/728-14#Text>.
5. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів від 31.03.1978 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_391#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text).
6. Міжнародна конвенція про арешт суден від 12.03.1999 р. URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_700#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_700#Text).
7. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. №176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
8. Господарський процесуальний кодекс України від 06.11.1991 р. №1798-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text>.
9. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 р. №1618-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1618-15#Text>.
10. Про виконавче провадження: Закон України від 02.06.2016 р. №1404-VIII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1404-19#Text>.
11. Кодекс про адміністративні правопорушення: Закон УССР від 07.12.1984 р. №8073-X. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text>.
12. Кримінальний процесуальний кодекс України: Закон України від 13.04.2012 р. №4651-VI. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4651-17>.
13. Кримінальний кодекс України: Закон України від 05.04.2001 р. №2341-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text>.