

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2021.67.58>
УДК 347.791

ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ «СУДНО» ВІДПОВІДНО ДО МІЖНАРОДНИХ ТА НАЦІОНАЛЬНИХ НОРМАТИВНО-ПРАВОВИХ АКТІВ

Допілко В.О.,

*кандидат юридичних наук,
доцент кафедри морського права,
Одеського національного морського університету*

Щегольська К.О.,

*Магістр Навчально-наукового
морського гуманітарного інституту
Одеського національного морського університету*

Допілко В. О., Щегольська К. О., *Визначення поняття «судно» відповідно до міжнародних та національних нормативно-правових актів.*

У статті аналізується визначення поняття «судно» відповідно до міжнародних та національних нормативно-правових актів. Зазначається, що існує багато прикладів юридичного визначення поняття «судно». У міжнародно-правових актах є спроби надати визначення терміна «судно».

Визначення поняття «судно» згідно Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден містить тавтологію, оскільки поняття «судно» визначається як «судно». Таким чином, стосовно цілей цієї Конвенції, під судном розуміються не тільки судна в звичайному розумінні цього терміна, але і «стаціонарні або плаваючі платформи». В інших міжнародно-правових актах також немає однозначного (універсального) тлумачення поняття «судно». А в одному з найбільш значимих джерел міжнародного морського права - всеосяжної універсальної Конвенції ООН по морському праву 1982 р., хоча і часто вживається термін «судно», норма-дефініція, що повинна його пояснювати, узагалі відсутня. На підставі проведеного дослідження виділено ряд особливостей, які притаманні судну, а саме: поняття судна, застосовується тільки до КТМ України та під судном розуміється «самохідна або несамохідна плаваюча споруда». Однак, обмеження судна як «плаваючої споруди» від інших «плаваючих об'єктів» можна провести по їх призначенню. Так, «плаваючі об'єкти», на відміну від суден, не призначені для постійного перебування в плаваючому стані, а приводяться в такий стан для їхнього разового переміщення або для виконання конкретної роботи. Тому не повинні розглядатися як судна - плоти, герметизованні ємності, які буксируються до місця їхньої установки (труби, цистерни, понтони), що доставляються на буксирі в плаваючому стані металеві конструкції (нафтові вишки, мостові прольоти та інше).

На підставі проведеного дослідження, зроблено висновок, що в КТМ України використовуються поняття однакового змістовного значення: судно (так називається розділ II КТМ України і таке поняття використовується у назві багатьох статей), торговельне судно (ч. 1 ст. 15 КТМ України), морське судно (ч. 1 ст. 13 КТМ України). Тому, в порядку вдосконалення КТМ України слід врахувати, що поняття «судно», «торговельне судно», «морське судно» розмежовуються та мають різне значення і співвідносяться один з одним як загальне і спеціальне.

Ключові слова: судно, торговельне судно, морське судно, самохідна або несамохідна плаваюча споруда.

Dopilko V. O., Shchegolska K. O., *The definition of «ship» by international and national regulations.*

The article analyzes the definition of «ship» by international and national regulations. It is noted that there are many examples of the legal definition of «ship». There are attempts in international law to define the term «ship».

The definition of «ship» under the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships contains a tautology, as the term «ship» is defined as «ship». Thus, for this Convention, a ship is understood to mean not only ships in the usual sense of the term but also «stationary or floating platforms». In other international legal acts, there is also no unambiguous (universal) interpretation of the concept of «ship». And in one of the most important

sources of international maritime law - the comprehensive universal The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982, although the term «ship» is often used, there is no norm-definition that should explain it. Based on the study, several features that are inherent in the vessel, namely: the concept of the vessel, is applied only to the Merchant shipping code of Ukraine, and the vessel is understood as a «self-propelled or non-self-propelled floating structure». However, the restriction of the vessel as a «floating structure» from other «floating objects» can be carried out for their intended purpose. Thus, «floating objects», in contrast to ships, are not intended for permanent stay in a floating state but are brought into such a state for their one-time movement or specific work. Therefore, they should not be considered as vessels - rafts, sealed tanks, which are towed to the place of their installation (pipes, tanks, pontoons), delivered on a tug in a floating state of metal structures (oil rigs, bridge spans, etc.).

Based on the study, it was concluded that the Merchant shipping code of Ukraine uses concepts of the same meaning: ship (so-called section II Merchant shipping code of Ukraine and this concept is used in the title of many articles), merchant ship (Part 1 of Article 15 of the Merchant shipping code of Ukraine), sea vessel (Part 1 of Article 13 of the Merchant shipping code of Ukraine). Therefore, to improve the Merchant shipping code of Ukraine, it should be borne in mind that the concepts of «ship», «merchant ship», «sea vessel» are differentiated and have different meanings and relate to each other as general and special.

Keywords: vessel, merchant vessel, sea vessel, self-propelled or non-self-propelled floating structure.

Постановка проблеми. Найбільш поширеним видом діяльності держав у Світовому океані залишається судноплавство, яке здійснюється суднами, що можуть плавати у відкритому морі. В цілому під морським судном розуміють, незалежно від їх назв і розмірів, всі судна, що мають відповідну оснастку та екіпаж, які виконують спеціальну роботу і достатні для окремого виду діяльності, пересуваючись в морському просторі.

В міжнародному морському праві законність такого плавання визначається правовим статусом судна, що характеризується встановленням його належності до певної держави, під прапором якої воно плаває (національність судна), та визначенням загальних і спеціальних умов експлуатації, пов'язаних з безпекою мореплавства (ідентичність судна). В Конвенції ООН з морського права 1982 р. зазначені правовідносини базуються на принципі, згідно з яким: «...між державою і судном має існувати реальний зв'язок» (п. 1 ст. 91), забезпечуючи тим самим ідентифікацію його національності та експлуатаційних умов плавання у відкритому морі.

Однак, слід зазначити, що дослідники морського права (мариністи) здебільшого вважають, що неможливо визначити універсально поняття судна. Це поняття тлумачиться у міжнародних договорах та національному морському праві у зв'язку з цілями, які переслідуються відповідними правовими нормами. Достатньо докладно розкривається поняття щодо окремих типів суден, але немає універсального визначення терміну «судно», що обумовлює актуальність теми наукового дослідження.

Стан опрацювання проблематики. Питаннями, присвяченими правовому статусу судна займалися багато вітчизняних та закордонних вчених, зокрема: О.О. Балобанов, О.В. Кирилюк, С.Г. Левченко, О.В. Логінов, М.В. Никитюк, З.І. Нікітіна, Д.О. Нікіши, І.В. Підпала, Г.Ф. Півторак, А.Д. Ременяк, Л.Л. Тарасенко, А.Н. Шемякін та інші.

Метою даної статті є дослідження поняття «судно» відповідно міжнародних та національних нормативно-правових актів.

Виклад основного матеріалу. Майже будь-яка діяльність людини у Світовому океані пов'язана із самохідними чи несамохідними, плавучими або стаціонарними спорудами, що використовуються з метою: перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти; рибного чи іншого морського промислу; розвідки і добування корисних копалин; рятування людей, які зазнають лиха на морі; буксирування, здійснення гідротехнічних робіт або піднімання майна, що затонуло в морі; несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо); наукових, навчальних і культурних цілей; спортивних заходів та інше. Дані споруди - це морські судна в широкому розумінні цього терміна [1, с. 290].

Ця діяльність інтернаціональна за своєю сутністю через те, що використання морських суден у більшості випадків виходить за межі компетенції однієї держави. Тому, як зазначив Генеральний Секретар ООН у своїй доповіді «Світовий океан і морське право» на 63-ій сесії ГА ООН, «процес реєстрації суден є ключовим компонентом забезпечення виконання зобов'язань державою прапора. Він надає державам можливість контролю виконання національних і міжнародних норм, і запобігання надання права плавання під прапором держави тим суднам, які порушують ці норми. Крім того, інформація, що збирається в процесі реєстрації, потрібна державам для вжиття правозастосовних заходів відносно суден, що використовуються для незакон-

ної діяльності і їх наступного судового переслідування, а також може використовуватися для підвищення підзвітності судновласників і експлуатантів суден» [2, р. 40].

Існує багато прикладів юридичного визначення поняття «судно». У міжнародно-правових актах є спроби надати визначення терміна «судно». Почнемо з того, що навіть звичайний підхід до судна як плавучого засобу можна поставити під сумнів. У ст. 2 (4) Міжнародної конвенції про запобігання забрудненню з суден від 2 листопада 1973 р. [3] судно визначається як експлуатоване у морському середовищі судно будь-якого типу та охоплює судна на підводних крилах, судна на повітряній подушці, підводні судна, плавучі засоби, а також стаціонарні або плавучі платформи. Варто звернути увагу на віднесення до поняття «судно» стаціонарних платформ, які не є плавучими засобами. До того ж це визначення містить тавтологію, оскільки поняття «судно» визначається як «судно». Таким чином, стосовно цілей цієї Конвенції, під судом розуміються не тільки судна в звичайному розумінні цього терміна, але і «стаціонарні або плавучі платформи».

Зовсім по-іншому термін «судно» пояснюється в Конвенції про Міжнародні правила попередження зіткнення суден у морі 1972 р. [4]. Так, відповідно до п. «а» Правила 3: слово «судно» означає усі види плавучих засобів, включаючи гідролітаки. Таким чином, стосовно до цієї Конвенції під судом розуміються не тільки всі типи суден, але і гідролітаки, якщо вони використовуються або можуть бути використані для пересування по воді.

Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності, що виникає з зіткнення суден внутрішнього плавання 1960 р. [5] у ч. 4. ст. 1 до суден у класичному розумінні цього терміна дорівнює «гідроглісери, плоти, пороми і рухливі частини понтонних мостів, а також землечерпалки, крани, елеватори і всі плавучі засоби або пристосування подібного роду».

Цікавий підхід має Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі, прийнята в Лондоні 1 листопада 1974 р. [6], відома як СОЛАС, оскільки в ній відсутнє загальне визначення поняття «судно». Натомість визначаються окремі категорії суден та їхній правовий статус. Наприклад, «пасажирське судно» означає судно, яке перевозить більше ніж 12 пасажирів; «вантажне судно» – це судно, яке не вважається пасажирським. До речі, СОЛАС не поширюється на прогулянкові яхти, які не займаються комерційними перевезеннями. Яхти можуть займатися комерційними перевезеннями або бути лише прогулянковими суднами.

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 7 липня 1978 р. [7] в п. g) визначає морське судно як судно інше ніж ті, які плавають винятково у внутрішніх водах, у межах захищених вод чи у безпосередній до них близькості або в районах дії портових правил. Вищевикладене надає можливість відмежувати морське судно від суден внутрішнього плавання, що полягає у його призначенні, тобто для використання за межами внутрішніх вод держави.

В інших міжнародно-правових актах також немає однозначного (універсального) тлумачення поняття «судно». А в одному з найбільш значимих джерел міжнародного морського права - всеосяжної універсальної Конвенції ООН по морському праву 1982 р. [8], хоча і часто вживається термін «судно», норма-дефініція, що повинна його пояснювати, узагалі відсутня.

Наступним міжнародно-правовим актом є Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна, прийнята в Брюсселі у 1952 р. (далі – Конвенція 1952 р.) [9], Україна приєдналася до якої 7 вересня 2011 р. [10] 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.

Питання щодо сфери застосування Конвенції 1952 р. включає декілька аспектів. У першу чергу, це стосується поняття «судна». Конвенція 1952 р. не формулює цього поняття, але оперує поняттям «морське судно». Це означає, що Конвенція 1952 р. застосовується до будь-якого судна або будь-якої споруди, яка плаває у морських водних шляхах, виключаючи, таким чином, судна, які використовуються у внутрішніх водах. На практиці виникали питання щодо віднесення до судна, у контексті Конвенції 1952 р. яхт чи прогулянкових суден, а також пошкоджених суден, які неможливо використати для навігації та багато інших.

Дослідники морського права (мариністи) здебільшого вважають, що неможливо визначити універсально поняття судна. Це поняття тлумачиться у міжнародних договорах та національному морському праві у зв'язку з цілями, які переслідуються відповідними правовими нормами. Достатньо докладно розкривається поняття щодо окремих типів суден, але немає універсального визначення терміну «судно».

Розглянемо національні нормативно-правові акти, які містять визначення поняття «судно». Слід зазначити, що відповідно до ст. 24 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [11] до складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони

здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту. З огляду на це, зазначимо, що поняття «транспорт» є ширшим за поняття «транспортний засіб», відповідно, поняття «морський транспорт» є ширшим за поняття «морське судно». Так, під морським транспортом слід розуміти сукупність механічних засобів, за допомогою яких здійснюються перевезення, а також увесь виробничо-технологічний комплекс, за допомогою якого надаються послуги з перевезення та інші транспортні послуги споживачам у сфері торговельного мореплавства. Під морським судном - різновид транспортного засобу, тобто пристрій, що призначений для перевезення людей та (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів.

Разом з тим, зазначимо, що в Кодексі торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р. [12] (далі - КТМ України) використовуються поняття однакового змістовного значення: судно (так називається розділ II КТМ України і таке поняття використовується у назві багатьох статей), торговельне судно (ч. 1 ст. 15 КТМ України), морське судно (ч. 1 ст. 13 КТМ України). Висновок про однакове змістовне значення, можна зробити з огляду на те, що до всіх категорій суден застосовуються норми КТМ України, і всі вони використовуються з метою торговельного мореплавства.

На нашу думку загальною правовою категорією є поняття «судно». Тому, в порядку вдосконалення КТМ України слід врахувати, що поняття «судно», «торговельне судно», «морське судно» розмежовуються, мають різне значення і співвідносяться один з одним як загальне і спеціальне. Судно - це самохідна чи несамохідна плавуча споруда, що використовується по водних шляхах з визначеною метою. Різновидами суден, залежно від того, в яких водних просторах (район плавання) і з якою метою (призначення судна, мета та спосіб використання) воно використовується, відповідно, є морське судно, річкове судно, торговельне, риболовне, ядерне судно.

Судно, й зокрема, торговельне судно, як об'єкт майнових відносин, характеризують наступні особливості: судно є різновидом транспортних засобів і має визначену сферу використання - торговельне мореплавство; судно є особливим видом майна, яке характеризують наступні ознаки: по-перше, це є предмет матеріального світу, тобто річ щодо якої можуть виникати права та обов'язки; по-друге, це є неподільна річ, оскільки її поділ може призвести до втрати цільового призначення; по-третє, судно відноситься до рухомих речей, тобто рухомого майна, однак, згідно з ч. 2 ст. 181 Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 р. [13] (далі - ЦК України) на морські судна та судна внутрішнього плавання поширений режим нерухомої речі; судно є об'єктом права власності; судно, залежно від виду та призначення може належати до такої категорії об'єктів, перебування яких у цивільному обороті не допускається або перебування яких допускається за спеціальним дозволом (це стосується, наприклад, певної категорії суден - військових, ядерних суден); судна є об'єктами майнових відносин у сфері господарювання, це є речі, які мають вартісне визначення, можуть вироблятися чи використовуватися у діяльності суб'єктів господарювання та відображаються в їх балансі або враховуються в інших передбачених законом формах обліку майна суб'єктів господарювання (ст. 139 Господарського кодексу України від 16 січня 2003 р. [14] (далі - ГК України).

Згідно з п. 5.1.5, 22 Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», затвердженого наказом Міністерства фінансів України від 27 квітня 2000 р. [15], судна, як різновид транспортних засобів, відносяться до основних засобів, інформація про які розкривається у фінансовій звітності суб'єктів господарювання і вартість яких є об'єктом амортизації. У складі майна суб'єктів господарювання судна можуть виступати як товар: бути об'єктом робіт, які виконуються або виробленою продукцією. Зокрема, у процесі будівництва морського судна, воно є об'єктом відповідних робіт. А у випадку побудованих морських суден, вони є виробленою продукцією.

Таким чином, виходячи з визначення судна, що міститься у ст. 15 КТМ України, можливо виділити ряд особливостей.

По-перше, поняття судна, застосовується тільки до КТМ України. Таким чином, воно не може автоматично використовуватися для тлумачення і застосування в інших нормативних актах (ні національних, ні міжнародних), у яких також вживається термін «судно». Ці акти можуть мати іншу, чим КТМ України мету і тому можуть брати за основу більш широке або більш вузьке поняття судна.

По-друге, відповідно до ч. 1 ст. 15 КТМ України під судном розуміється «самохідна або несамохідна плавуча споруда». Таким чином, як би підкреслюється, що для визнання об'єкта судном не важливий факт можливості самостійного пересування об'єкта, важливо лише те, щоб цей об'єкт був плавучим спорудженням. Саме сполученню слів «плавуча споруда» у цій нормі приділяється особлива увага. З одного боку, сполучення цих слів акцентує увагу на те, що судном може бути визнане тільки «споруда», тобто штучно і цілеспрямовано створений об'єкт, а не який-небудь природний предмет, випадково опинившийся в морі,

однак по своєму призначенню для цього не призначений. Наприклад, знесена в море будівля, викинутий за борт вантаж, що залишився на плаву та інше.

З іншого боку, робиться акцент на тому, що судном є тільки «плавуче» спорудження, тобто спорудження, що не тільки знаходиться на плаву в даний момент, але і не знаходиться на плаву, однак призначене для плавання. Таким чином, судно що будується не залежно від ступеня його готовності, також визнається судном як таким. У третій, для визнання плавучої споруди судном не має значення, знаходиться на такій споруді екіпаж чи ні, є воно населеним чи ні. Наприклад, у випадку зіткнення судна з судном що буксується повинні застосовуватися правила КТМ про зіткнення суден; а судно, покинуте екіпажем, може бути об'єктом рятування та інше.

У той же час варто мати на увазі, що в КТМ України, поряд з поняттям «плавуча споруда», використовуються такі поняття, як «плавучий об'єкт» і «об'єкт, що плаває», наприклад, у Розділі VII КТМ України, присвяченому морському буксируванню та в ст. 326 у якій мова йде про сферу застосування правил по винагороді за рятування на морі. Однак у всіх цих випадках мова йде саме про плавучу споруду або «об'єкт, що плаває», а не про судно.

Так, стосовно до КТМ України, не можуть вважатися судном споруди, що, хоча і знаходяться в морі, але не є «плавучими», тому що жорстко закріплені на морському дні. Наприклад, нафтові вишки, маяки й інші аналогічні спорудження.

Обмеження судна як «плавучої споруди» від інших «плавучих об'єктів» можна провести по їх призначенню. Так, «плавучі об'єкти», на відміну від суден, не призначені для постійного перебування в плавучому стані, а приводяться в такий стан для їхнього разового переміщення або для виконання конкретної роботи. Тому не повинні розглядатися як судна - плоти, герметизованні ємності, які буксируються до місця їхньої установки (труби, цистерни, понтони), що доставляються на буксирі в плавучому стані металеві конструкції (нафтові вишки, мостові прольоти та інше). У той же час спорудження, що хоча і не призначені для постійного переміщення морем, але спеціально створені для постійного перебування в плавучому стані, такі, як плавучі доки, елеватори, пристані, дебаркадери, а також плавкрани і земснаряди, відповідно до норми, приведені в КТМ України, і стосовно до їх цілей, повинні розглядатися в якості судна.

Висновки. Таким чином, можливо зробити висновок, що в КТМ України використовуються поняття однакового змістовного значення: судно (так називається розділ II КТМ України і таке поняття використовується у назві багатьох статей), торговельне судно (ч. 1 ст. 15 КТМ України), морське судно (ч. 1 ст. 13 КТМ України). Тому, в порядку вдосконалення КТМ України слід врахувати, що поняття «судно», «торговельне судно», «морське судно» розмежовуються та мають різне значення і співвідносяться один з одним як загальне і спеціальне. Судно - це самохідна чи несамохідна плавуча споруда, що використовується по водних шляхах з визначеною метою. Різновидами суден є морське судно, річкове судно, торговельне, риболовне, ядерне судно, тощо. Проведене дослідження дозволило зробити висновок, що морське судно – це плавуча споруда, яка призначена для експлуатації в морському середовищі й тісно пов'язаних з ним водах з метою торговельного мореплавства, закінчене або таке, що перебуває у стадії закінчення чи будівництва, яке можна ідентифікувати як річ, визначену індивідуальними ознаками, або особу в контексті морського права в порядку, встановленому правовими нормами.

Список використаних джерел:

1. Шемякін О.М., Півторак Г.Ф. Сучасні проблеми інституту державної реєстрації морських торговельних суден у міжнародному морському праві. *Часопис Київського університету права*. 2011. №2. С. 290-293.
2. Oceans and the law of the sea / Report of the Secretary-General UN A/63/63 on March 2008.
3. Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден від 02.11.1973 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009.
4. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі від 20.10.1972 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137.
5. Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності, що виникає з зіткнення суден внутрішнього плавання від 15.03.1960 р. // URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_217#Text.
6. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі від 01.11.1974 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_238#Text.
7. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти від 07.07.1978 р. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053.

8. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982 р. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_057.
9. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10.05.1952 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text.
10. 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>.
11. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. №232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text>.
12. 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>.
13. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. №435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>.
14. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. №436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>.
15. Про затвердження Положення (стандарту) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби»: Наказ Міністерства фінансів України від 27.04.2000 р. №92. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0288-00#Text>.