

ВИЗНАЧЕННЯ СТАТУСУ МОРСЬКОГО СУДНА В КОНТЕКСТІ СУДОВОЇ ПРАКТИКИ

У світлі ключового значення морських перевезень для забезпечення потреб світової економіки постає необхідність міжнародно-правового визначення поняття та статусу морського судна.

Вважаємо за доцільне визначати морське судно плавучою конструкцією, що здатна пересуватись самостійно чи за допомогою буксира та призначена для здійснення промислової, дослідницької діяльності, перевезення вантажів і пасажирів. Водночас, зазначимо, що деякі з міжнародних конвенцій, які регламентують різноманітну діяльність в сфері морської індустрії, прирівнюють до категорії «судно» такі нетипові конструкції, як стаціонарні морські платформи [1] та гідролітаки [2], що є доцільним з огляду на їх мету та предмет регулювання, але «розмиває» визначення морського судна.

Оскільки морське судно може бути предметом судового спору, на нього може бути накладено арешт за рішенням суду у будь якій юрисдикції, може виникнути необхідність визначення «плавучої споруди» як морського судна. У зв'язку з цим було б доречно звернутися до вітчизняної та зарубіжної судової практики, щоб з'ясувати, як конкретизується визначення статусу морського судна у актах судової правотворчості – рішеннях вищих судів, положення яких є обов'язковими при розгляді аналогічних справ у подальшому.

Виходячи з ч. 4 ст. 236 Господарського процесуального кодексу України визначає, «при виборі і застосуванні норми права до спірних правовідносин суд враховує висновки щодо застосування норм права, викладені в постановах Верховного Суду» [3, ст. 236].

Отже, звернувшись до Постанови Касаційного господарського суду Верховного Суду (Україна) від 08.09.2023 у справі № 916/631/23, з'ясували, що суд констатує відсутність універсального міжнародного визначення статусу судна та вказує, що «торговим судном в міжнародно-правовому сенсі є будь-яке судно, що не є військовим. До торгових суден відносяться усі самохідні і несамохідні плавзасоби, що використовуються для транспортування вантажів, пасажирів, багажу, пошти, рибного або іншого морського промислу, добування корисних копалин, рятування, буксирування, несення спеціальних служб (охорона промислів, санітарної і карантинної служби), наукових, навчальних і культурних цілей. Законодавство деяких держав відносить до торгових суден тільки судна, що використовуються для перевезення вантажів, пасажирів і багажу, встановивши для науково-дослідних суден, криголамів та інших спеціальних суден особливий правовий режим» [4].

Суд також висловив позицію, що «міжнародні угоди закріплюють лише загальне поняття судна, не виділяючи в окрему категорію морські судна. Оскільки мореплавання може здійснюватися не лише морськими, а й річковими, а також суднами змішаного (ріка-море) плавання. З погляду міжнародного морського права, всі ці судна будуть мати однаковий правовий статус при здійсненні ними мореплавання» [4]. Тобто у вказаному рішенні суд фактично поширив статус «морського судна» на усі судна, задіяні у торговельному мореплаванні незалежно від їх району плавання.

З метою дослідження підходів до визначення статусу морського судна у різних правових системах заслуговує на увагу огляд практики Верховного Суду США. Так, у справі *Lozman vs. City of Riviera Beach* (2013) Верховний Суд США визначив, що плавучий будинок, який є предметом судового розгляду, не був «судном», оскільки було встановлено відсутність рульового пристрою, силової установки, наявність «сухопутних» вікон та дверей (тобто таких, які не використовуються у конструкції судна) тощо [3]. Рішення суду базується на новому критерії визначення судна, який передбачає, чи може

«розумний спостерігач», тобто особа, що є обізнаною з особливостями конструкції морського судна, з огляду на фізичні характеристики і експлуатацію плавучої конструкції, вважати її судном, призначеним практично для перевезення людей або вантажів по воді. Таким чином, суд відхиляє підхід «судном є все, що плаває» [5].

Важливим для розуміння судових підходів до визначення статусу морського судна уявляється також рішення Апеляційного суду Англії та Уельсу у справі *R vs. Goodwin* (2006). Предметом судового розгляду було притягнення особи, що керувала гідроциклом, до кримінальної відповідальності за завдання шкоди здоров'ю внаслідок зіткнення з іншим гідроциклом. Обвинувачення стверджувало, що гідроцикл є морським судном, а, відповідно, особу, що ним керувала, можна притягати до відповідальності як капітана морського судна за законодавством Великої Британії.

Судом було висловлено позицію, що гідроцикл (водний мотоцикл) не може повною мірою вважатись морським судном, оскільки він не призначений для перевезення вантажів та пасажирів, має непридатну для морських суден конструкцію, проте він відповідає таким вимогам до морського судна, як можливість використання в навігації (для упорядкованого пересування водною поверхнею), та не втратить цю ознаку через використання з розважальною метою, що не передбачають упорядкованого руху від точки А до точки Б. Те ж саме застосовуватиметься до інших малих суден, таких, як рибальські, прогулянкові судна, швидкісні катери, морські каяки, каное тощо.

Таким чином, прецедентним правом Великої Британії визначені такі ознаки морського судна, як можливість перевезення пасажирів та вантажів, можливість упорядкованого пересування водною поверхнею (навігації) та конструкція, здатна забезпечити виконання двох попередніх цілей [6].

Можемо констатувати, що у світовій судовій практиці приділено мало уваги безпосередньо питанню про те, що саме слід вважати морським судном. Однак суди у різних державах не погоджуються з аргументом, що судном (морським судном) є будь-яка плавуча конструкція, вказуючи, що судно має відповідати таким важливим критеріям, як можливість пересування водною поверхнею, призначення для перевезення пасажирів та вантажів із невійськовою

метою, наявність конструктивних елементів, що відповідають вимогам, які дозволяють використовувати морське судно у торговельному мореплавстві.

Разом із тим, сучасна судова практика не розглядає питання наявності екіпажу на борту як ознаку морського судна, яке, тим не менш, є актуальним в контексті існування концепцій автономного (безекіпажного) судна та дистанційної навігації.

Список використаної літератури

1. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року: Міжнародна морська організація ; Конвенція, Міжнародний документ від 02.11.1973. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text
2. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року: Міжнародна морська організація ; Конвенція, Міжнародний документ від 20.10.1972. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text
3. Господарський процесуальний кодекс України : Закон України від 06.11.1991 № 1798-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12/conv#n3304> (дата звернення: 10.11.2023).
4. Постанова Касаційного господарського суду Верховного Суду від 08.09.2023 у справі № 916/631/23. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/113335985> (дата звернення: 10.11.2023).
5. *Case Lozman v. City of Riviera Beach, Florida*. No. 11–626. Argued October 1, 2012 – Decided January 15, 2013. *Supreme Court of the United States*. URL: <http://www.boatinglaw.com/publications/lozmanvriviera.pdf> (дата звернення: 10.11.2023).
6. *R v Goodwin*. England and Wales Court of Appeal (Criminal Division). Dec 7, 2005. CASEMINE. URL: <https://www.casemine.com/judgement/uk/5b46f20d2c94e0775e7f15cc#> (дата звернення: 10.11.2023).