

ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО І ПРОЦЕС

DOI <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2025.60.348098>

УДК 347.23:347.79

О. М. Борщевська, кандидат юридичних наук, доцент
Одеський національний морський університет
Кафедра національного і міжнародного права
вул. Мечникова, 34, Одеса, 65029, Україна
член комітету конституційного правосуддя та прав людини
Ради адвокатів Одеської області
e-mail: elennika2098@gmail.com
ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2549-429X>

ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ПРИРОДА МОРСЬКОГО СУДНА ЯК ОБ'ЄКТА ПРАВА ВЛАСНОСТІ ТА ІНШИХ РЕЧОВИХ ПРАВ У СВІТЛІ КОНЦЕПЦІЇ РЕКОДИФІКАЦІЇ ЦИВІЛЬНОГО ЗАКОНОДАВСТВА УКРАЇНИ

Статтю присвячено дослідженню цивільно-правової природи морського судна як об'єкта права власності в умовах оновлення цивільного законодавства України. Актуальність теми зумовлена процесами рекодифікації Цивільного кодексу України, які передбачають переосмислення базових категорій речового права, зокрема поняття речі, структури права власності, меж здійснення правомочностей власника та ролі публічних інтересів у приватноправовому регулюванні. Морське судно належить до об'єктів цивільних прав зі складним правовим режимом, що поєднує приватноправові та публічно-правові елементи, зумовлені специфікою морської діяльності, міжнародним характером судноплавства та підвищеними вимогами до безпеки й охорони довкілля.

У статті проаналізовано сутність цивільно-правової природи морського судна як об'єкта права власності з урахуванням положень Концепції рекодифікації цивільного законодавства України, а також узгодження відповідних теоретичних підходів із нормами Кодексу торговельного мореплавства України та Закону України «Про морські порти України».

Обґрунтовано, що відсутність універсального нормативного визначення поняття «судно» зумовлює потребу у його цивілістичній кваліфікації як індивідуально визначеної рухомої речі зі спеціальним правовим режимом, який за рівнем формалізації та публічності наближається до режиму нерухомого майна.

Доведено, що публічно-правові обмеження, встановлені морським і портовим законодавством та міжнародними конвенціями, не змінюють цивільно-правової природи судна, а визначають межі здійснення права власності, реалізуючи його соціальну функцію.

Сформульовано концептуальні принципи цивільно-правового статусу морського судна, які можуть бути використані для подальшого вдосконалення речового права України, та запропоновано визначення цивільно-правової природи морського судна на засадах основних принципів речового права, запропонованих у Концепції рекодифікації цивільного законодавства, а саме: принцип приватноправової природи морського судна, принцип спеціального речового режиму морського судна, принцип публічності речових

прав на морське судно, принцип соціальності права власності на морське судно, принцип системної узгодженості цивільного та морського законодавства.

Ключові слова: морське судно, цивільно-правовий статус, речове право, право власності, рекодифікація цивільного законодавства, морське право, екологічна безпека, охорона довкілля, міжнародна безпека судноплавства

Постановка проблеми. У сучасних умовах оновлення цивільного законодавства України важливим є перегляд категорій речового права, зокрема визначення об'єктів права власності, видів речових прав, структури й обсягу повноважень власника. Концепція рекодифікації цивільного законодавства пропонує значні зміни у сфері речового права, які впливають також і на правовий режим морських суден. Визначення цивільно-правової природи морського судна належить до традиційно складних проблем речового права. Воно пов'язане з багаторівневим юридичним режимом суден, що поєднує приватноправові та публічно-правові елементи, зумовлені як особливостями морської діяльності, так і міжнародною природою мореплавства.

Метою цієї статті є комплексний аналіз цивільно-правової природи морського судна як об'єкта права власності з урахуванням підходів, запропонованих у Концепції рекодифікації, зокрема ідей щодо соціальної функції власності, обмежень прав власника, структури володіння, обмежених речових прав, принципів публічності та визначеності речових прав.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Свого часу питаннями статусу морського судна займалися такі вчені, як Балобанов О. О., Волосов М., Допілка В. О., Егіян Г., Колодкін А., Логінов О. В. та інші. Але у своїх працях вони не торкалися саме питань цивільно-правової природи морського судна як об'єкта права власності у світлі концепції рекодифікації цивільного законодавства України.

Виклад основного матеріалу. Взагалі аналіз нормативних актів свідчить, що термін «судно» не має універсального, єдиного визначення, а його зміст варіюється залежно від цілей правового регулювання: цивільно-правових, адміністративних, екологічних, безпекових або міжнародно-конвенційних.

Однією з ключових передумов з'ясування цивільно-правової природи морського судна є аналіз нормативних визначень поняття «судно», що містяться в національних та міжнародних актах. Такий аналіз свідчить про відсутність єдиного універсального підходу до розуміння судна, що зумовлено багатофункціональним характером морської діяльності та різною метою правового регулювання.

Від того, як буде визначено статус морського судна в процесі його використання в морському середовищі, залежить вибір закону, яким буде врегульовано правові відносини, що виникають. Це є важливим з огляду вирішення питань про відповідальність, наприклад, за правопорушення, адже морське законодавство має пріоритет над загальногромадянським, і останнє в морському праві застосовується лише в субсидіарному порядку.

У міжнародно-правовій доктрині вихідною є негативна дефініція торгового судна: до нього належать усі судна, що не мають статусу військових. Такий

здоров'я України від 19.11.1996 № 347 [3] та мають суто прикладний характер і не можуть вважатися релевантними для визначення судна як об'єкта права власності, оскільки не враховують критеріїв правового титулу, реєстрації та участі в цивільному обігу.

Водночас у міжнародному морському праві переважає цільовий (конвенційний) підхід до визначення судна. Так, Міжнародна конвенція про рятування 1989 року [4] визначає судно як будь-яке цивільне плавальне судно, що має право піднімати прапор держави, тоді як Найробіська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден 2007 року [5] використовує максимально ексклюзивне визначення, поширюючи його на підводні апарати, плавучі платформи й установки. Подібна розширена дефініція зумовлена екологічною та безпековою спрямованістю судноплавства у відповідних конвенціях і не призначена для регулювання майнових відносин.

Право Європейського Союзу також не виробило універсального поняття судна: директиви та регламенти ЄС застосовують контекстуальні визначення, обмежені сферою дії конкретного акта (портовий контроль, технічні вимоги, кваліфікація екіпажу тощо). Це свідчить про функціональну, а не речово-правову природу таких дефініцій [6].

Особливої уваги потребує узгодження наведених підходів із Законом України «Про морські порти України» [7]. У цьому Законі термін «судно» використовується як експлуатаційна й інфраструктурна категорія, що позначає об'єкт, який заходить у морський порт, користується портовими послугами, причалами та портовою інфраструктурою. Закон не формує самостійного визначення судна, фактично відсилаючи до положень Кодексу торговельного мореплавства України, що підтверджує взаємодоповнюваність портового та морського законодавства.

Водночас портове законодавство акцентує увагу не на цивільно-правовому статусі судна, а на його функціональному зв'язку з портом як об'єктом транспортної інфраструктури. Це ще раз підкреслює, що для цивільного права ключове значення має не будь-яке нормативне визначення судна, а лише таке, яке дає можливість розглядати його як індивідуально визначену річ, здатну бути об'єктом права власності та інших речових прав.

Таким чином, нормативна багатоманітність підходів до визначення судна підтверджує доцільність доктринального висновку про необхідність розгляду морського судна як складного рухомого об'єкта спеціального правового режиму, що поєднує технічні, публічно-правові та приватноправові елементи. Саме такий підхід узгоджується з ідеями Концепції рекодифікації цивільного законодавства України [8] та дає змогу забезпечити внутрішню системність регулювання права власності на морські судна.

З погляду українського цивільного права морське судно виступає специфічним видом рухомої речі, з правовим статусом нерухомої речі (ч. 2 ст. 181 Цивільного кодексу України) [9]. Загалом цивільно-правовий статус морського судна є однією з правових проблем сучасного речового права, адже морське судно поєднує риси рухомої речі, інфраструктурного об'єкта й елемента міжнародної морської діяльності. У різних галузях права на нього поширюються як приватноправові, так і публічно-правові режими, що формують складну багаторівневу правову конструкцію.

З цивільно-правового погляду така диференціація має принципове значення.

У світлі Концепції рекодифікації цивільного законодавства України

У традиційній цивілістичній доктрині морське судно кваліфікується як

Проте значення судна як об'єкта цивільного обігу підіймає його правовий

З огляду на це морське судно є рухомою річчю з правовим статусом нерухомої

У контексті нових підходів, відображених у Концепції рекодифікації речового

У Концепції рекодифікації цивільного законодавства України запропоновано

У рамках визначення цивільно-правової природи морського судна як

У рамках визначення цивільно-правової природи морського судна як об'єкта права власності пропонується закріплення широкого обсягу речових прав, включно з користуванням, володінням, розпорядженням, комерційним використанням судна, передачею його в найм чи лізинг, заставу тощо, а також визнання меж власності, зумовлених спеціальним морським законодавством,

включно з правилами безпеки, охороною навколишнього середовища, вимогами щодо екіпажу, експлуатаційними нормами.

Як вказано в Концепції рекодифікації цивільного законодавства України, зокрема в рамках речового права, яке може стосуватися правової дефініції «морське судно», власник взагалі й морського судна зокрема зобов'язаний діяти з урахуванням інтересів суспільства, довкілля, державної безпеки.

Публічно-правові обмеження у сфері мореплавства об'єктивно трансформують обсяг права власності, що робить його більш регульованим, ніж правовий статус звичайних рухомих речей.

Концепція рекодифікації цивільного законодавства пропонує визнання володіння фактичним станом, що породжує правові наслідки, але не є речовим правом. Це важливо для морських суден, де фактичний контроль над судном може бути відокремлений від титулу власності.

Відповідно до цього підходу володільцем судна може бути не лише власник, але й фрахтувальник, оператор, морський агент, капітан; володіння може бути прямим (власникам або фрахтувальником) чи опосередкованим (через екіпаж або менеджера); добросовісний володілець судна отримує певний обсяг правомочностей, включно з правом на плоди (доходи з використання), що відповідає загальним положенням про наслідки володіння.

Запровадження спеціальних способів посесорного захисту володіння, який пропонує Концепція рекодифікації цивільного законодавства, є особливо актуальним для суден, які можуть перебувати поза територією України або під контролем третіх осіб.

Запропоновані положення щодо обмеження права власності мають безпосередній вплив на морські судна, оскільки їх експлуатація нерозривно пов'язана із суспільними інтересами. А для морських суден це означає, поміж іншого, необхідність реєстрації застави, іпотеки, прав найму й інших обтяжень у відповідних реєстрах, включно з міжнародними.

Серед інших новел, які пропонуються Концепцією рекодифікації цивільного законодавства України, є закріплення певних принципів речового права, які можна розкрити й у ракурсі визначення цивільного правової природи морського судна. У цьому сенсі рекодифікація цивільного законодавства України передбачає не лише оновлення нормативного масиву, а й переосмислення фундаментальних підходів до правового режиму окремих об'єктів цивільних прав. У контексті пропозицій до оновлення цивільного законодавства України морське судно як об'єкт права власності потребує концептуального осмислення крізь призму базових принципів сучасного цивільного права, запропонованих у Концепції рекодифікації цивільного законодавства України.

Таким чином, можна запропонувати ряд концептуальних принципів щодо цивільно-правової природи статусу морського судна.

Принцип єдиної нерухомої речі, який пропонується розширити в новій редакції Цивільного кодексу України, прямо не поширюється на морські судна, оскільки вони не є нерухомістю. Проте структурна концепція «єдиної речі», до якої належать істотні складові частини, може бути застосована до судна як складного об'єкта. Виходячи з такої концепції, слід зазначити, що складові частини судна (машинне відділення, навігаційне обладнання, корпусні конструкції) не можуть

бути самостійними об'єктами права власності, так само, як заміна частин не впливає на правовий статус судна, а реєстрація судна як єдиного об'єкта передбачає інтегрованість усіх його технічних та експлуатаційних елементів. Через це в контексті реформування речового права доцільним є закріплення поняття «єдиного комплексного рухомого об'єкта», що могло б надати морським суднам чіткіший правовий статус.

Відповідно до принципу приватноправової природи морського судна, який є визначальним для характеристики морського судна, судно визнається об'єктом цивільних прав і передусім об'єктом права власності. Незважаючи на значний обсяг публічно-правового регулювання, пов'язаного з безпекою судноплавства, екологічною та кібернетичною безпекою, портовими режимами та міжнародними зобов'язаннями України, морське судно не втрачає свого цивільно-правового статусу.

Концепція рекодифікації цивільного законодавства України виходить із того, що публічно-правові обмеження не трансформують цивільно-правову природу речі, а лише визначають межі здійснення права власності. Застосування цього підходу до морських суден дає змогу чітко відмежувати право власності від адміністративних режимів експлуатації, що є принципово важливим для стабільності цивільного обороту.

Принцип спеціального речового режиму морського судна закріплює, що морське судно не може бути повністю ототожнене зі звичайними рухомими речами. Його правовий статус характеризується підвищеним рівнем формалізації, реєстраційністю та публічністю, що зближує його з об'єктами, для яких встановлено спеціальний речовий режим. У світлі рекодифікації доцільно розглядати морське судно як складну рухому річ спеціального правового режиму, для якої характерні обов'язкова державна реєстрація, можливість встановлення обмежених речових прав, підвищені вимоги до публічності правового статусу. Такий підхід узгоджується з положеннями Кодексом торговельного мореплавства України та відповідає європейським тенденціям розвитку речового права.

Принцип публічності речових прав на морське судно є одним із ключових принципів рекодифікації цивільного законодавства щодо посилення публічності речових прав. Для морських суден цей принцип має фундаментальне значення, оскільки забезпечує правову визначеність у відносинах між власниками, кредиторами та третіми особами. Державна реєстрація морського судна та прав на нього виконує не лише облікову, а й правоустановчу й охоронну функції. Загалом і певна практика Верховного Суду України підтверджує, що наявність належної реєстрації сприяє ефективному захисту речових прав, зокрема, у спорах щодо речових прав стосовно морських суден [10].

У світлі розкриття принципу соціальності права власності на морське судно Концепція рекодифікації цивільного законодавства України закріплює сучасне розуміння права власності як такого, що здійснюється з урахуванням соціальної функції, тобто спрямованої на гармонізацію суспільства та законодавства, забезпечення захисту прав і розвиток соціальної інфраструктури. У сфері морського транспорту цей принцип набуває особливої ваги, оскільки експлуатація суден безпосередньо впливає на безпеку людей, стан морського довкілля й економічні інтереси держави.

Разом із цим слід зазначити, що обмеження, встановлені Законом України «Про морські порти України», міжнародними конвенціями та нормами Кодексу торговельного мореплавства України, не заперечують право власності на судно, а реалізують його соціальну функцію, узгоджуючи приватні інтереси власника з публічними інтересами суспільства.

Принцип системної узгодженості цивільного та морського законодавства передбачає, що в разі реалізації Концепції рекодифікації цивільного законодавства України буде втілено орієнтованість на подолання галузевої фрагментарності та формування цілісного правопорядку. У контексті визначення цивільно-правової природи морських суден як об'єкта права власності це означає необхідність системної узгодженості положень міжнародного законодавства, Цивільного кодексу України, Кодексу торговельного мореплавства України та законодавства про морські порти України. Морське судно має розглядатися як об'єкт цивільного права в межах єдиної концепції речових прав, а спеціальні норми морського законодавства – як такі, що конкретизують, але не змінюють його цивільно-правової природи.

Висновки та пропозиції. У рамках цієї тематики можна визначити, що сучасний стан нормативного закріплення цивільно-правової природи морського судна як об'єкта права власності та інших речових прав є складним багаторівневим явищем, яке формується на перетині приватного та публічного права, національного законодавства та міжнародно-правових стандартів. Відсутність уніфікованого нормативного визначення поняття «судно» зумовлює фрагментарність правового регулювання й ускладнює цивільно-правову кваліфікацію морського судна як речі. Нормативна багатоманітність визначень судна підтверджує, що більшість із них мають функціональний або конвенційний характер і не призначені для врегулювання речово-правових відносин. Це зумовлює потребу у формуванні саме цивілістичного підходу до визначення морського судна як об'єкта права власності.

Тому у світлі Концепції рекодифікації цивільного законодавства України пропонується закріпити статус морського судна в законодавстві України як специфічну рухому річ зі спеціальним правовим режимом, що наближається за рівнем формалізації та публічності до нерухомого майна. Такий статус обґрунтовується обов'язковістю державної реєстрації, публічністю судових реєстрів, особливим порядком набуття й обтяження права власності, а також міжнародним характером судових документів. Концепція рекодифікації цивільного законодавства України створює належне теоретичне підґрунтя для переосмислення правової природи морських суден. Запропоноване в ній розуміння права власності як найбільш повного панування над річчю в межах, установлених законом, дає можливість поєднати приватноправову автономію власника судна з об'єктивно необхідними публічно-правовими обмеженнями у сфері мореплавства.

Важливо зазначити, що публічно-правові обмеження, встановлені морським і портовим законодавством, не змінюють цивільно-правової природи морського судна, а лише конкретизують межі здійснення права власності. У цьому сенсі Закон України «Про морські порти України» виконує допоміжну функцію щодо Кодексу торговельного мореплавства України, використовуючи поняття судна

в інфраструктурно-експлуатаційному значенні, не втручаючись у його речово-правову характеристику.

Слід наголосити, що визнання володіння фактичним станом, а не речовим правом, як це пропонується Концепцією рекодифікації цивільного законодавства України, є особливо актуальним для морських суден, де фактичний контроль часто відокремлений від титулу власності, що є додатковим вектором досліджень у подальшому, оскільки створює передумови для ефективного посесорного захисту у відносинах, пов'язаних із фрахтуванням, управлінням суднами та міжнародною експлуатацією флоту.

Підкреслюється соціальне навантаження права власності та інших речових прав на морське судно, що проявляється в підвищених вимогах до безпеки судноплавства, охорони морського довкілля та захисту публічних інтересів. Такі обмеження мають розглядатися не як звуження права власності, а як його внутрішньо притаманна характеристика в умовах сучасного правопорядку.

З огляду на викладене доцільним видається сформулювати такі пропозиції щодо вдосконалення цивільного законодавства України:

1. Закріпити в Цивільному кодексі України концепцію «складного рухомого об'єкта спеціального правового режиму», до якої прямо віднести морські судна з визначенням їх ключових ознак і особливостей правового режиму.

2. Уточнити положення ч. 2 ст. 181 ЦК України, конкретизувавши цивільно-правові наслідки визнання морських суден рухомими речами зі статусом нерухомості, зокрема щодо реєстрації, обтяжень і захисту речових прав.

3. Гармонізувати норми Цивільного кодексу України, Кодексу торговельного мореплавства України та Закону України «Про морські порти України», забезпечивши їх системну узгодженість у частині визначення правового статусу судна як об'єкта цивільних прав.

Підбиваючи підсумки, слід зазначити, що реалізація положень Концепції рекодифікації цивільного законодавства України щодо правової природи морських суден як об'єкта права власності та інших речових прав дасть можливість сформувати цілісну, системну та сучасну модель цивільно-правового регулювання, здатну забезпечити баланс приватних і публічних інтересів, правову визначеність та стабільність морського цивільного обігу.

Список використаної літератури

1. Кодекс торговельного мореплавства від 23.05.1995. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
2. Правила охорони внутрішніх морських вод і територіального моря від забруднення та засмічення : затв. постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996 № 269. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-%D0%BF#Text>.
3. Правила визначення придатності за станом здоров'я осіб для роботи на судах : затв. наказом Міністерства здоров'я України від 19.11.1996 № 347. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0108-97#Text>.
4. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text.
5. Найробіська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден 2007 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_046#Text.
6. Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control. URL: <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj>.

7. Про морські порти України : Закон України від 17.05.2012. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>.
8. Цивільний кодекс України: громадське обговорення та рекодифікація. URL: https://www.rada.gov.ua/files/codex_knygy.html.
9. Цивільний кодекс України від 16.01.2003. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
10. Постанова Південно-західного апеляційного господарського суду від 19.11.2025 у справі № 915/1310/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/132005791>.

References

1. *Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy vid 23.05.1995* [Merchant Shipping Code of Ukraine of 23.05.1995] (1995). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> [in Ukrainian].
2. Cabinet of Ministers of Ukraine (1996, February 29). *Pravyly okhorony vnutrishnikh morskyykh vod i terytorialnoho moria vid zabrudnennia ta zasmichennia: zatv. postanovoïu Kabinetu Ministriv Ukrainy No. 269* [Rules for the protection of internal sea waters and the territorial sea from pollution and littering: Approved by the Resolution of the Cabinet of Ministers of Ukraine No. 269]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/269-96-%D0%BF#Text> [in Ukrainian].
3. Ministry of Health of Ukraine (1996, November 19). *Pravyly vyznachennia prydatnosti za stanom zdorovia osib dlia roboty na sudnakh: zatv. nakazom Ministerstva zdorovia Ukrainy No. 347* [Rules for determining the fitness for health of persons to work on ships: Approved by the Order of the Ministry of Health of Ukraine No. 347]. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0108-97#Text> [in Ukrainian].
4. *Mizhnarodna konventsïia pro riatusvannia 1989 roku* [International Convention on Salvage, 1989]. (1989). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_045#Text [in Ukrainian].
5. *Nairobiiska mizhnarodna konventsïia pro vydalennia zatonulykh suden 2007 roku* [Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007]. (2007). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_046#Text [in Ukrainian].
6. European Parliament and Council of the European Union (2009, April 23). *Directive 2009/16/EC on port State control*. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj>
7. *Pro morskî porty Ukrainy: Zakon Ukrainy vid 17.05.2012* [On sea ports of Ukraine: Law of Ukraine of 17.05.2012] (2012). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4709-17> [in Ukrainian].
8. *Tsyvilnyi kodeks Ukrainy: hromadske obhovorennia ta rekodyfikatsïia* [Civil Code of Ukraine: Public discussion and recodification] (n.d.). Verkhovna Rada of Ukraine. https://www.rada.gov.ua/files/codex_knygy.html [in Ukrainian].
9. *Tsyvilnyi kodeks Ukrainy vid 16.01.2003* [Civil Code of Ukraine of 16.01.2003] (2003). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> [in Ukrainian].
10. Pivdenno-zakhidnyi apeliatsiïnyi hospodarskyi sud [South-Western Appellate Economic Court] (2025, November 19). *Postanova u spravi No. 915/1310/24* [Resolution in case No. 915/1310/24]. Yedynyi derzhavnyi reïestr sudovykh rishen. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/132005791> [in Ukrainian].

Дата надходження статті: 21.11.2025

Дата прийняття статті: 18.12.2025

Опубліковано: 30.12.2025

O. M. Borshchevska, PhD in Law, Associate Professor

Odesa National Maritime University

Department of National and International Law

34 Mechnykova St, Odesa, 65029, Ukraine

Member of the Committee on Constitutional Justice and Human Rights

of the Odesa Region Bar Council

e-mail: elennika2098@gmail.com

ORCID iD: <https://orcid.org/0000-0003-2549-429X>

**THE CIVIL LAW NATURE OF A MARITIME VESSEL
AS AN OBJECT OF OWNERSHIP AND OTHER REAL RIGHTS
IN THE LIGHT OF THE CONCEPT OF RECODIFICATION
OF CIVIL LEGISLATION OF UKRAINE**

Summary

The article is devoted to the study of the civil-law nature of a sea vessel as an object of ownership in the context of the renewal of Ukrainian civil legislation. The relevance of the topic is determined by the processes of recodification of the Civil Code of Ukraine, which envisage a rethinking of the fundamental categories of property law, in particular the concept of a thing, the structure of ownership, the limits of exercising the owner's powers, and the role of public interests in private-law regulation. A sea vessel belongs to the objects of civil rights characterised by a complex legal regime that combines private-law and public-law elements, conditioned by the specific nature of maritime activities, the international character of navigation, and increased requirements for safety and environmental protection.

The article analyses the essence of the civil-law nature of a sea vessel as an object of ownership with due regard to the provisions of the Concept of Recodification of Civil Legislation of Ukraine, as well as the alignment of relevant theoretical approaches with the norms of the Merchant Shipping Code of Ukraine and the Law of Ukraine "On Seaports of Ukraine".

It is substantiated that the absence of a universal statutory definition of the notion of a "vessel" necessitates its civil-law qualification as an individually determined movable thing subject to a special legal regime which, in terms of formalisation and publicity, approaches the regime of immovable property.

It is proved that public-law restrictions established by maritime and port legislation and by international conventions do not alter the civil-law nature of a vessel but define the limits of exercising ownership, thereby implementing its social function.

Conceptual principles of the civil-law status of a sea vessel are formulated, which may be used for the further development of Ukrainian property law. A definition of the civil-law nature of a sea vessel is proposed on the basis of the fundamental principles of property law set out in the Concept of Recodification of Civil Legislation, namely: the principle of the private-law nature of a sea vessel; the principle of a special property-law regime of a sea vessel; the principle of publicity of property rights to a sea vessel; the principle of the social function of ownership of a sea vessel; and the principle of systemic coherence between civil and maritime legislation.

Keywords: sea vessel, civil-law status, property law, ownership, recodification of civil legislation, maritime law, environmental safety, environmental protection, international maritime safety.