DOI: 10.17803/1729-5920.2021.170.1.018-031

С. В. Очкуренко*

Место абсолютных гражданских прав в системе правового регулирования отношений торгового мореплавания¹

Аннотация. Статья посвящена определению места абсолютных гражданских прав в системе правового регулирования отношений торгового мореплавания. Основными целями исследования являются выявление роли и общих юридических особенностей абсолютных гражданских прав, реализуемых в сфере торгового мореплавания, а также поиск на этой основе оптимальных направлений совершенствования гражданского законодательства, регулирующего соответствующие отношения.

Охарактеризовано взаимодействие абсолютных и относительных прав в процессе регулирования отношений торгового мореплавания. Установлено, что вещные права в силу их абсолютного характера являются правовой основой для формирования обязательственных и публично-правовых отношений. В свою очередь, на содержание вещных прав активно воздействуют публичные цели и задачи правового регулирования отношений торгового мореплавания. Например, распространение на морское судно статуса объекта недвижимого имущества обусловлено задачами обеспечения публичного порядка в сфере торгового мореплавания. Выделены основные материальные объекты вещных прав. Особое внимание уделяется особенностям вещно-правового режима морского судна и целям установления этих особенностей. Обобщены основные нормативные и доктринальные подходы к определению понятия «судно» и обоснована необходимость единого нормативного закрепления этого понятия в законодательстве Российской Федерации и в международно-правовых актах.

Проведено разграничение абсолютных и относительных отношений в сфере торгового мореплавания. Обоснована вещно-правовая природа отношений владения морским судном при его передаче в аренду, а также владения грузом, находящимся на борту судна. Сформулированы предложения о включении в Гражданский кодекс Российской Федерации отдельных положений о владении вещью, а также предложения о разработке специальных правовых норм, регулирующих ограниченные вещные права на объекты торгового мореплавания.

Ключевые слова: абсолютные гражданские права; относительные права; право собственности; вещное право; право владения; обязательственные права; торговое мореплавание; морское судно; гражданские правоотношения; цели правового регулирования.

Для цитирования: Очкуренко С. В. Место абсолютных гражданских прав в системе правового регулирования отношений торгового мореплавания // Lex russica. — 2021. — Т. 74. — № 1. — С. 18–31. — DOI: 10.17803/1729-5920.2021.170.1.018-031.

¹ Научная работа выполнена в рамках внутреннего гранта ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет», проект № 26/06-31 «Правовое регулирование финансовых, имущественных и организационных отношений в сфере торгового мореплавания».

© Очкуренко С. В., 2021

* Очкуренко Сергей Владимирович, доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой «Финансовое и банковское право» Юридического института Севастопольского государственного университета Университетская ул., д. 33, г. Севастополь, Россия, 299053
svochkurenko@sevsu.ru

The Place of Absolute Civil Rights in the System of Legal Regulation of Relations in Merchant Shipping²

Sergey V. Ochukrenko, Dr. Sci. (Law), Associate Professor, Head of the Department of Financial and Banking Law, Law Institute, Sevastopol State University
ul. Universitetskaya, d. 33, Sevastopol, Russia, 299053
svochukrenko@sevsu.ru

Abstract. The paper is devoted to the analysis of the place of absolute civil rights in the system of legal regulation of relations in merchant shipping. The main objectives of the study are to identify the role and general legal features of absolute civil rights exercised in the field of merchant shipping, as well as the search for optimal directions of improvement of civil legislation regulating the relevant relations.

The paper characterizes the interaction between absolute and relative rights in the process of regulating relations in merchant shipping. It is established that property rights, due to their absolute nature, constitute the legal basis for the formation of legally binding relations under private and public law. In turn, the content of property rights is actively affected by public goals and tasks of legal regulation of relations arising in merchant shipping. For example, the extension of the status of an immovable property to a marine vessel is preconditioned due to the tasks of ensuring public policy in the field of commercial navigation. The author highlights the main material objects of property rights. Particular attention is paid to the peculiarities of the property law regime applied to the sea vessel and the objectives of establishing these peculiarities. The author summarizes the main normative and doctrinal approaches to the definition of the concept of a "vessel" and substantiates the necessity of a single normative consolidation of this concept in the legislation of the Russian Federation and international law instruments.

The author differentiates between absolute and relative relations in the field of commercial navigation. The author substantiates the property and legal nature of the relationship arising with regard to sea vessel possession when the vessel is leased out, as well as possession of the cargo on board of the vessel. The author makes proposals concerning inclusion in the Civil Code of the Russian Federation of certain provisions on possession of a thing, as well as proposals on the development of special legal norms governing limited property rights to objects of merchant shipping.

Keywords: absolute civil rights; relative rights; property right; property law; ownership; binding rights; merchant shipping; sea vessel; civil relations; objectives of legal regulation.

Cite as: Ochukrenko SV. Mesto absol'yutnykh grazhdanskikh prav v sisteme pravovogo regulirovaniya otnosheniy torgovogo moreplavaniya [The Place of Absolute Civil Rights in the System of Legal Regulation of Relations in Merchant Shipping]. *Lex russica*. 2021;74(1):18-31. DOI: 10.17803/1729-5920.2021.170.1.018-031. (In Russ., abstract in Eng.).

Общественные отношения в сфере торгового мореплавания, ввиду их уникального своеобразия и сложности, регулируются нормами различных отраслей права, которые активно взаимодействуют в процессе регулирования этих общественных отношений. Трансграничный характер морской деятельности, необходимость решения глобальных проблем, связанных с защитой окружающей среды, обеспечением безопасности мореплавания, противодействием терроризму и другим преступным посягательствам на море, обуславливает широкое применение публично-правовых правил и методов, которые воздействуют на содержание

гражданских отношений в сфере торгового мореплавания. Однако по своей экономической сущности отношения торгового мореплавания предназначены для реализации гражданских прав и интересов различных субъектов, а поэтому нормы гражданского права играют в них ведущую роль.

При этом право собственности и ограниченные вещные права на материальные объекты, используемые в сфере торгового мореплавания, являются правовой базой, на основе которой строятся не только обязательственные, но и публично-правовые отношения в сфере торгового мореплавания. Базовое значение права

² The scientific work was carried out under the internal grant of the Federal State Institution of Higher Education "Sevastopol State University", project № 26/06-31 'Legal regulation of financial, property and organizational relations in the field of commercial navigation'.

собственности и ограниченных вещных прав в системе правового регулирования отношений торгового мореплавания, по нашему мнению, в значительной мере predetermined и обосновано абсолютным характером вещных прав. Поэтому содержание права собственности и других абсолютных вещных прав направлено не только на наиболее рациональное регулирование вещных отношений, но и на оптимальное воздействие на обязательственные отношения и отношения, которые регулируются другими отраслями права. Такое воздействие должно обеспечивать необходимые условия для достижения публичных задач и целей, находящихся за пределами сферы непосредственного воздействия гражданского права.

Проблемы правового регулирования отношений торгового мореплавания исследуются многими современными учеными. Однако вопросы права собственности на объекты торгового мореплавания в большинстве случаев рассматриваются не специально, а в связи с исследованием других международно-правовых, публично-правовых или цивилистических проблем торгового мореплавания. При этом даже в работах гражданско-правовой направленности основное внимание, как правило, уделяется обязательственным отношениям, возникающим в процессе торгового мореплавания. Исключения составляют лишь отдельные научные труды, посвященные правовому режиму морского судна³. Однако их явно недостаточно, что и обосновывает актуальность темы настоящей статьи. Следует также отметить, что проблема абсолютных вещных прав на объекты торгового мореплавания, отличных от права собственности, почти не исследовалась в современной правовой науке, но научная основа для такого исследования создана трудами многих известных цивилистов и теоретиков права.

Теоретико-методологическую основу настоящего исследования составляют научные труды российских и зарубежных ученых в сфере теории права, гражданского и морского права. Это работы классиков мировой и отечественной юриспруденции: С. С. Алексеева, М. И. Брагинского, Д. М. Генкина, Р. Иеринга, О. С. Иоффе, Ф. К. Савиньи, Е. А. Суханова, Ю. К. Толстого

и др., а также научные исследования последних лет, проведенные российскими и иностранными учеными, в частности В. В. Алтуниным, Я. Рамбергом, С. А. Синициным, М. А. Собениной, А. С. Скаридовым, О. А. Хатунцевым, М. А. Тай.

Основные цели данного исследования — выявление роли и общих особенностей абсолютных гражданских прав в системе регулирования отношений в сфере торгового мореплавания, а также поиск на этой основе оптимальных направлений совершенствования гражданского законодательства, регулирующего отношения в сфере торгового мореплавания.

Следует отметить, что в последние годы ведутся дискуссии о составе абсолютных гражданских прав. В науке обсуждаются позиции об абсолютном гражданско-правовом характере корпоративных прав, личных неимущественных прав, исключительных и других прав. Однако общепризнанным является абсолютный характер вещных прав. Поскольку именно вещные права имеют основополагающее значение для регулирования отношений в сфере торгового мореплавания, в дальнейшем будут исследоваться именно эти права.

Право собственности и ограниченные вещные права фиксируют стойкую правовую связь между субъектом и материальным объектом и устанавливают юридические правомочия собственника или другого титульного владельца по отношению ко всем третьим лицам. Вместе с тем Гражданский кодекс Российской Федерации⁴ предусматривает и общие обязанности собственника, такие как обязанность не совершать в отношении принадлежащего ему имущества действия, противоречащие закону и иным правовым актам, нарушающие права и охраняемые законом интересы других лиц (п. 2 ст. 209 ГК РФ), причиняющие ущерб окружающей среде (п. 3 ст. 209 ГК РФ), а также обязанность нести бремя содержания имущества, если иное не предусмотрено законом (ст. 210 ГК РФ). Эти обязанности настолько важны для правового регулирования всей системы общественных отношений, что нередко выносятся на конституционно-правовой уровень регулирования. Например, в ч. 3 ст. 13 Конституции Украины

³ Собенина М. А. Правовой режим морских судов и судов внутреннего плавания по гражданскому законодательству Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2013. 29 с. ; Тай М. А. Морское судно в системе объектов вещных прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 36 с.

⁴ Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) от 30.11.1994 № 51-ФЗ // СЗ РФ. 1994. № 32. Ст. 3301.

указывается: «Собственность обязывает. Собственность не должна использоваться во вред человеку и обществу»⁵. Правовая универсальность указанных обязанностей служит обоснованием научной позиции о том, что всеобщая пассивная юридическая обязанность собственника по ненарушению чужих субъективных прав хотя и является признаком абсолютного права, но по своему содержанию является не гражданско-правовой, а общей публично-охранительной регулятивной обязанностью⁶.

При этом следует учитывать, что право собственности и другие абсолютные вещные права регулируют общественные отношения в их статике, а реализация конкретных прав, вытекающих из правомочий собственника или другого титульного владельца, чаще осуществляется в обязательственных или в других относительных частных или публичных правоотношениях. Например, право отчуждать имущество, вытекающее из правомочия распоряжения, собственник осуществляет путем совершения договоров купли-продажи, мены, дарения и др. Это не означает, что право собственности регулирует обязательственные отношения купли-продажи, мены, дарения. Указанные договорные отношения основываются на праве собственности и могут возникать в силу его существования, но имеют самостоятельное юридическое содержание. Неверным будет и обратный вывод о том, что правовые институты купли-продажи, мены, дарения и другие обязательственные институты, в рамках которых осуществляется переход права собственности, в какой-либо мере регулируют право собственности или другие вещные права. Они устанавливают права и обязанности сторон договора, а вещные права в силу своей правовой природы — это абсолютные правомочия по отношению к любым третьим лицам.

Таким образом, хотя реализация многих прав, следующих из правомочий собственника или другого титульного владельца, происходит в обязательственных правоотношениях, но обязательственные отношения не могут существовать без надлежащим образом уре-

гулированной вещно-правовой основы и тем более заменять ее. Сказанное относится и ко многим публично-правовым отношениям, которые в силу принадлежности лицу определенного имущества возлагают на него конкретные публично-правовые обязанности, связанные с этим имуществом.

В гражданском законодательстве Российской Федерации недостаточно урегулированы ограниченные вещные права, отличные от права собственности. В результате формулируется позиция о том, что в отечественном гражданском праве владение признано правомочием ряда обязательственных прав, например права арендатора или хранителя вещи⁷. Однако обязательственные права по своей природе — это субъективные права, существующие только по отношению к другой стороне сделки и корреспондирующие конкретным обязанностям контрагента, причем эти права обусловлены содержанием соответствующей сделки. Они не могут быть абсолютными и не являются надлежащей базой для формулирования прав и обязанностей в других отношениях, связанных с тем же имуществом, но выходящих за пределы содержания сделки. Само же владение по своей сути — это абсолютное право, которое, как и право собственности, может быть правовым основанием для возникновения разнообразных отношений с участием владельца, которые связаны с вещью, но не со сделкой, на основании которой эта вещь была передана владельцу. Поэтому в тех случаях, когда между субъектом и материальным объектом возникает стойкая правовая связь вследствие владения определенным имуществом, необходимо не только урегулировать основания возникновения и прекращения этой связи, которые могут быть обязательственными, но и установить правовое содержание самой связи с учетом ее абсолютного характера. Следовательно, возникает необходимость в правовом регулировании ограниченных вещных прав, а не только права собственности.

Одной из сфер общественных отношений, в которых особенно остро ощущаются недостатки регулирования ограниченных вещных

⁵ Конституция Украины. Закон Украины от 28.06.1996 № 254к/96-ВР // Ведомости Верховной Рады Украины. 1996. № 30. Ст. 141.

⁶ См.: *Синицын С. А.* Общее учение об абсолютных и относительных субъективных гражданских правах : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2017. С. 24–25, 54–96.

⁷ Гражданское право : в 4 т. : учебник для студентов вузов / И. А. Зенин [и др.] ; отв. ред. Е. А. Суханов. 3-е изд. М. : Волтерс Клувер, 2005. Т. 2. : Вещное право. Наследственное право. Исключительные права. Личные неимущественные права. С. 14.

прав, является сфера торгового мореплавания. Деятельность в сфере торгового мореплавания неразрывно связана с использованием специфических объектов, вещные права на которые имеют особенности, а поэтому требуют особого внимания со стороны законодателя. К таким объектам, в частности, относятся морское судно, коммерческие и некоммерческие грузы, объекты рыболовства, объекты, возникающие в результате разработки ресурсов морского дна и его недр, объекты инфраструктуры морского порта, земельные участки и акватория в пределах территории морского порта, земельные участки, искусственные объекты и гидротехнические сооружения, не входящие в перечень объектов инфраструктуры морских портов, водные и другие природные объекты, находящиеся на территории государства, континентальный шельф и исключительная морская зона.

Следует отметить, что под объектом гражданских правоотношений понимают не только материальные объекты, но и поведение лица, которое определяют как юридический объект правоотношения. Применительно к праву собственности как к основному вещному праву таким объектом чаще всего признают пассивное поведение обязанных лиц, которые должны не нарушать абсолютного права обладателя вещи⁸.

В настоящей работе мы не ставим целью исследовать специфику всех вышеуказанных объектов, но считаем необходимым выяснить общий характер взаимодействия различных отношений в процессе торгового мореплавания и выявить роль абсолютных вещных прав в системе правового регулирования этих отношений, а также факторы, определяющие их юридическое своеобразие.

Если исходить из позиций причинности, или, как принято говорить в советской и российской правовой науке, из объективно обусловленных закономерностей общественного развития, то экономические отношения в сфере торгового мореплавания следует рассматривать как базисные отношения, которые объективно требуют соответствующего гражданско-правового регулирования. Поскольку базисные экономические отношения торгового мореплавания направлены на присвоение определенных материальных благ, то право собственности и ограниченные вещные права являются надстройкой над базисными экономическими от-

ношениями, содержание которых объективно обусловлено этими экономическими отношениями, но, в свою очередь, активно воздействует на развитие базисных отношений. Тогда обязательственные и публично-правовые отношения в сфере торгового мореплавания можно рассматривать как надстройку второго уровня, которая возникает на основе отношений собственности и других вещных прав, но также активно воздействует и подвергает определенной трансформации как вещные правоотношения, так и базисные экономические отношения торгового мореплавания.

Стремление к построению правового регулирования на основе познания объективных закономерностей развития общественных отношений является традиционным для отечественной правовой науки и в целом позитивно оценивается автором настоящей статьи. Вместе с тем следует обратить внимание и на субъективные факторы формирования права, прежде всего на цели правового регулирования. Опираясь на работы классиков мировой юриспруденции, в частности на концепцию цели в праве, сформулированную Р. Иерингом⁹, можно прийти к выводу, что объективная закономерность учитывается при выборе целей правового регулирования, но сами цели выбирает человек. При этом закономерности в социальной, в том числе в правовой, сфере не имеют жесткого действия, что оставляет широкие возможности для влияния субъективных факторов. Следует также отметить, что цели правового регулирования, определенные законодателем, только на первый взгляд представляются сугубо субъективным фактором. Более внимательный подход дает возможность увидеть объективную обусловленность сознательно выбранной и поставленной цели.

Одной из наиболее общих целей правового регулирования отношений в сфере торгового мореплавания является обеспечение правовых условий для эффективного развития этого вида экономической деятельности. Вместе с тем и правовые условия, необходимые для эффективного развития торгового мореплавания, и юридические средства их обеспечения очень разнообразны. При этом эффективное общественно полезное развитие торгового мореплавания не всегда означает количественное увеличение масштабов деятельности в сфере

⁸ См.: Иоффе О. С. Обязательственное право. М. : Юрид. лит., 1975. С. 6, 13.

⁹ Иеринг Р. Цель в праве. Избранные труды : в 2 т. СПб. : Юридический центр-Пресс, 2006. Т. 1. С. 573–593.

торгового мореплавания. В современный период особое внимание во внутригосударственном и международно-правовом регулировании отношений торгового мореплавания уделяется вопросам правового обеспечения безопасности мореплавания, защиты окружающей природной среды, противодействия терроризму, пиратству, незаконному обороту наркотиков и другим преступлениям на море. Само по себе гражданско-правовое регулирование права собственности и других вещных прав не может являться юридическим средством для решения указанных задач. Они решаются преимущественно посредством публично-правового регулирования. Однако публично-правовое регулирование при определении круга обязанных субъектов, порядка и способов проведения контрольных мероприятий и при решении многих других вопросов опирается на отношения собственности на морские суда и иные материальные объекты торгового мореплавания, а потому оказывает существенное влияние не только на порядок возникновения, изменения, прекращения, но и на само юридическое содержание вещных прав в сфере торгового мореплавания.

Как уже указывалось, трансграничный характер деятельности в сфере торгового мореплавания обуславливает необходимость совместного согласованного регулирования отношений торгового мореплавания всеми современными государствами. Поэтому унификация и гармонизация правил торгового мореплавания могут быть определены как самостоятельные цели правового регулирования, которые необходимо реализовывать как путем разработки, принятия и одобрения международных договоров, так и путем совершенствования и сближения национальных законодательств. Здесь потенциал гражданского права также является определяющим, поскольку именно гражданское право регулирует имущественные отношения, составляющие основное содержание торгового мореплавания. Кроме того, современная цивилистика практически во всех государствах имеет общие истоки в римском гражданском праве, что создает дополнительные возможности для гармонизации правового регулирования. По-

этому содержание вещных прав должно регулироваться разными государствами на основе общепризнанных правовых подходов.

Наконец, специфика содержания вещных прав на объекты торгового мореплавания во многом предопределяется особой ценностью и общественной значимостью большинства материальных объектов торгового мореплавания.

Статья 2 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации¹⁰ (КТМ РФ) определяет торговое мореплавание как деятельность, связанную с использованием судов для перевозок грузов, пассажиров и их багажа, рыболовства, проведения морских ресурсных исследований и для иных целей (перечень не является исчерпывающим). Таким образом, одним из основных юридических признаков деятельности в сфере торгового мореплавания является ее связь с использованием судов.

Согласно ст. 7 КТМ РФ под судном в настоящем кодексе понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. В указанной статье также дается определение судов рыбопромыслового флота, маломерных судов, прогулочных и спортивных парусных судов, а также морской плавучей платформы. Даже поверхностный анализ этих положений позволяет констатировать очень широкое содержание определения судна и, напротив, далеко не полный перечень видов судов, которые могут использоваться в сфере торгового мореплавания.

Большинство международных морских конвенций активно используют понятие судна, но предусматривают совершенно разные подходы к определению этого термина либо вообще не дают такого определения. Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS)¹¹ содержит важные положения для определения правового режима судов, активно использует этот термин (около 400 упоминаний), но не выделяет общих отличительных признаков и не дает дефиниции понятия «судно».

В статье 1 Конвенции по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA)¹², под судном понимается любое судно, не закрепленное по-

¹⁰ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

¹¹ Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS). Заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982 // Бюллетень международных договоров. 1998. № 1. С. 3–168.

¹² Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства (SUA). Заключена в г. Риме 10.03.1988 // Бюллетень международных договоров. 2002. № 1. С. 3–12.

стоянно на морском дне, включая суда с динамическим принципом поддержания, подводные аппараты или любые другие плавучие средства. При этом из понятия судна исключаются военные корабли, принадлежащие государству суда, используемые для военно-спомогательных, таможенных или полицейских целей, суда, выведенные из эксплуатации или поставленные на прикол.

В правиле 3 Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (COLREG)¹³ слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

Многие конвенции приспособляют понятие судна под цели своего правового регулирования. Например, в п. d ст. 1 Международной конвенции об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г.¹⁴ понятие «судно» означает любое судно, используемое для морской перевозки грузов, а в п. 1 ст. 1 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (КГО/CLC)¹⁵ под судном понимается любое морское судно и плавучее средство любого типа, фактически перевозящее нефть наливом в качестве груза. Международно-правовые акты также часто используют для определения круга регулируемых материальных объектов простое перечисление различных видов судов либо, наоборот, метод исключения отдельных видов.

В целом можно сделать вывод, что и международное, и внутреннее российское морское право при определении понятия судно, выделении его основных признаков и формулировании видовых перечней явно не учитывают всё многообразие технических средств, используемых для морских перевозок и других целей торгового мореплавания. Аналогичная ситуация наблюдается и в законодательстве других государств¹⁶.

Можно выделить следующие основные подходы к определению понятия «судно»: целевой подход, то есть определение понятия судна на основе предназначения объекта для целей торгового мореплавания; функциональный подход, предполагающий определение этого понятия исходя из технических и других объективных характеристик; и подход, который опирается на признаки регистрации, оформления правоустанавливающих, технических и разрешительных документов на объект (можно охарактеризовать как документальный или нормативный подход). Часто используются различные комбинации этих подходов.

Некоторые авторы обосновывают невозможность конструирования в науке понятий «судно» или «морское судно» как единых гражданско-правовых категорий. Например, в диссертационном исследовании М. А. Тай данное положение является первым среди вынесенных на защиту¹⁷. На наш взгляд, наука призвана создавать теоретическую базу для решения проблем правоприменения. Обоснование же невозможности решения этих проблем, а по сути, обобщение причин, по которым они не решены, не приносит существенной практической пользы и потому имеет сомнительную научную ценность. Так, суд не может отказаться от разрешения спора на том основании, что определенные отношения сторон не урегулированы или недостаточно урегулированы законодательством, а значит, и наука не должна устремляться от решения проблем правоприменения.

Среди предложенных в науке дефиниций следует отметить понятие морского судна как искусственного сооружения, приспособленного для передвижения в водной среде в водоизмещающем состоянии, с использованием силы ветра или энергии, вырабатываемой судовой энергетической установкой, предложенное профессором А. С. Скаридовым¹⁸. А. С. Собенина определяет «морское судно как объект

¹³ Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (COLREG). Заключена в г. Лондоне 20.10.1972 // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru>. 24.11.2016.

¹⁴ Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924 // СПС «Консультант».

¹⁵ Международная конвенция о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью» (КГО/CLC). Заключена в г. Брюсселе 29.11.1969 // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXI. М., 1977. С. 97–106.

¹⁶ См.: Скаридов А. С. Морское право. СПб.: Academus, 2006. С. 248–286.

¹⁷ Тай М. А. Указ. соч. С. 10.

¹⁸ Скаридов А. С. Указ. соч. С. 258–259.

недвижимости, под которым понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое или построенное для использования в целях торгового мореплавания, предназначенное для постоянного пребывания в плавучем состоянии, находящееся под юрисдикцией и контролем определенного государства и зарегистрированное в качестве морского судна в соответствующем судовом реестре»¹⁹.

Последнее определение опирается на правовой режим судна, установленный законодательством Российской Федерации и Конвенцией ООН по морскому праву (UNCLOS) как базовым международно-правовым нормативным актом.

Абзац 2 п. 1 ст. 130 ГК РФ относит морские суда к объектам недвижимости, что вызывает споры в среде ученых и практиков²⁰. Так, Концепция развития гражданского законодательства предусматривает исключение морских судов из перечня объектов недвижимого имущества²¹, но эта позиция не была воспринята законодателем²². Действительно, морское судно не обладает базовыми объективными признаками, выделяющими объекты недвижимого имущества из других материальных объектов вещных прав (прочная связь с землей и невозможность перемещения без несоразмерного ущерба), а поэтому такое отнесение можно охарактеризовать как юридическую фикцию. Однако понятие юридического лица также является фикцией, но без него невозможно современное правовое регулирование общественных отношений. Аналогичным образом распространение на морские суда правового режима недвижимости крайне необходимо для эффективного регулирования всего комплекса отношений торгового мореплавания. Именно с помощью этого правового режима могут решаться такие основные цели правового регулирования морских отношений, как обеспечение безопасности мореплавания, экологической безопасности, противодействие терроризму, незаконному обороту оружия, наркотических

средств и совершению других преступлений в морских пространствах. Сказанное объясняется тем, что как для пресечения правонарушений, так и для обеспечения действия регулятивных публично-правовых норм в сфере торгового мореплавания требуется четкое определение личности обязанного субъекта, юрисдикции, применимой к отношениям, в которые вступает этот субъект, а также точная идентификация судна и его основных характеристик. Правовой режим объекта недвижимого имущества позволяет в любой момент установить собственника судна, определить применимую юрисдикцию и обеспечить соблюдение требований как национального законодательства, так и международно-правовых норм.

Вместе с тем следует обратить внимание, что право собственности является основным, но не единственным вещным правом, в частности суда нередко используются на условиях различных видов аренды или доверительного управления. Например, статья 38 КТМ РФ предусматривает возможность государственной регистрации судна в бербоут-чартерном реестре на основании заявления фрахтователя судна по бербоут-чартеру (фрахтование судна без экипажа). По условиям и правовым последствиям такая регистрация близка к регистрации, осуществляемой собственниками судов, в частности судно получает право плавания под флагом Российской Федерации. Таким образом, ограниченное вещное право на судно, приобретенное по договору бербоут-чартера, на определенный срок порождает правовые последствия, близкие к последствиям приобретения права собственности на судно и существенно выходящие за пределы договорных отношений между судовладельцем и фрахтователем. По нашему мнению, все указанные последствия можно связать с наличием у фрахтователя абсолютного ограниченного вещного права на судно, но не с договором бербоут-чартера.

Деление гражданских правоотношений на вещные и обязательственные, а также на абсо-

¹⁹ Собенина М. А. Правовой режим морских судов ... С. 9–10.

²⁰ См.: Собенина А. С. Морские суда и суда внутреннего водного плавания в системе объектов гражданских прав // Транспортное дело России. 2012. № 6-2. С. 244–246; Семенова Е. Г. Система объектов недвижимого имущества в гражданском праве Российской Федерации // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2017. № 11. С. 26.

²¹ Концепция развития гражданского законодательства Российской Федерации (одобрена решением Совета при Президенте РФ по кодификации и совершенствованию гражданского законодательства от 07.10.2009) // Вестник ВАС РФ. 2009. № 11. Ноябрь.

²² См.: Суханов Е. А. Вещное право : научно-познавательный очерк. М. : Статут, 2017. 560 с.

лутные и относительные является основным постулатом мировой цивилистики²³, который был сформулирован еще в римском праве. Однако вопросы теории вещных и абсолютных прав, в том числе проблемы их разграничения с обязательственными и другими относительными правами, продолжают вызывать многочисленные споры в новом²⁴ и новейшем периодах развития юриспруденции²⁵. За рамки цивилистики выходит другое фундаментальное деление права — на частное и публичное, которое также уже десятки столетий находится в центре внимания. Основной причиной всех этих дискуссий является тесное взаимодействие разнородных и разноотраслевых правоотношений в таких сферах экономической деятельности, как торговое мореплавание. В результате возникают правовые комплексы, которые нередко достаточно сложно распределить по вышеуказанным классификациям, что создает почву для распространения концепций смешанных публично-частных, абсолютно-относительных или вещно-обязательственных прав и отношений.

Наиболее развернутые доводы в пользу смешанной вещно-обязательственной природы «едва ли не большинства гражданских правоотношений»²⁶ приводил профессор М. И. Брагинский в п. 1 гл. 4 фундаментального научного исследования «Договорное право». Смешение вещных и обязательственных отношений допускается и во многих других работах. Например, в учебном издании «Гражданское право» указывается, что в отечественном гражданском праве владение было признано «правомочием ряда имущественных (гражданских) прав, в том числе обязательственных (например, прав арендатора или хранителя вещи)»²⁷. Однако в

другом новейшем отечественном научном исследовании «Общее учение об абсолютных и относительных субъективных гражданских правах», напротив, обосновывается необходимость последовательного разграничения абсолютных и относительных, а также вещных и обязательственных прав²⁸, что согласуется и с мнением автора настоящей статьи, в частности, применительно к отношениям в сфере торгового мореплавания.

Формулирование «правовых мутантов» наносит вред системности юридической науки, а главное — усложняет практику правоприменения. Юрисдикционный орган при рассмотрении конкретного дела должен дать однозначную правовую квалификацию спорным правоотношениям и в зависимости от их видовой, родовой и отраслевой принадлежности применять общие положения, принципы и механизмы охраны, которые существенно отличаются для вещных и обязательственных, абсолютных и относительных прав, а тем более для частно-правовых и публично-правовых отношений. Поэтому, по нашему мнению, могут существовать тесно взаимосвязанные комплексы субъективных прав или правоотношений, как это наблюдается в сфере торгового мореплавания, но не отдельные комплексные субъективные права или правоотношения.

Применительно к материальным объектам, перевозимым морскими судами, задача четкого определения и разграничения вещных и обязательственных прав не менее актуальна, чем для определения правового режима самих морских судов.

Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов традиционно развивалось в на-

²³ Савиньи Ф. К. Обязательственное право / пер. с нем. Н. Мандро, В. Фукс. М. : Типогр. А. В. Кудрявцевой, 1876. С. 3–4.

²⁴ Генкин Д. М. Некоторые вопросы теории права собственности // Ученые записки ВЮОН. М. : Госюриздат, 1959. Вып. 9. С. 13–39 ; Толстой Ю. К. Содержание и гражданско-правовая защита права собственности в СССР / отв. ред. О. С. Иоффе Л. : Изд-во Ленингр. ун-та, 1955. 219 с.

²⁵ Алексеев С. С. Право собственности. Проблемы теории. 2-е изд., перераб. и доп. М. : Норма, 2007. 240 с. ; Хатунцев О. А. Субъективные вещные права как разновидность абсолютных имущественных прав: проблемы теории и практики : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2015. 50 с. ; Сеницын С. А. Общее учение об абсолютных и относительных субъективных гражданских правах : дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2017. 604 с.

²⁶ Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Общие положения. М. : Статут, 1997. С. 276.

²⁷ Гражданское право : в 4 т. : учебник для студентов вузов / И. А. Зенин [и др.] ; отв. ред. Е. А. Суханов. 3-е изд. М. : Волтерс Клувер, 2005. Т. 2 : Вещное право. Наследственное право. Исключительные права. Личные неимущественные права. С. 14.

²⁸ Сеницын С. А. Общее учение об абсолютных и относительных субъективных гражданских правах : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 2017. С. 38, 51–53.

правлении стимулирования повышения оборотоспособности в сфере международной торговли, связанной с морскими перевозками грузов, облегчения возможностей передачи вещных прав и поиска оптимальных путей регулирования взаимных прав и обязанностей, а также имущественной ответственности грузоотправителя, грузополучателя и перевозчика груза. На достижение указанных целей, в частности, направлены такие международно-правовые акты, как Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс 2010» (публикация МТП № 715)²⁹, Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г.³⁰ и во многом противоположная по содержанию Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 г.³¹ (Гамбургские правила).

Из пункта 1 ст. 224 ГК РФ следует, что передачей признается вручение вещи приобретателю, а равно сдача перевозчику для отправки приобретателю или сдача в организацию связи для пересылки приобретателю вещей, отчужденных без обязательства доставки. В соответствии с п. 1 ст. 223 ГК РФ право собственности у приобретателя вещи по договору возникает с момента ее передачи, если иное не предусмотрено законом или договором.

Следовательно, собственником груза в период его морской перевозки в большинстве случаев является грузополучатель, который, несмотря на переход к нему права собственности, еще никогда не осуществлял фактического господства над вещью, то есть владения ею. Кроме того, в период морской перевозки собственник груза и (или) грузополучатель может быть неоднократно изменен, например путем передачи коносамента на предъявителя. Однако владельцем груза в период нахождения его на борту судна остается перевозчик. Поэтому в случаях, когда грузом, находящимся на судне, причинен ущерб третьим лицам или окружающей природной среде, даже при отсутствии нарушений правил перевозки такого груза

морским транспортом ответственным лицом по общему правилу следует признать перевозчика, если он не докажет вину грузоотправителя или грузополучателя (например, сокрытие ими опасных свойств груза). Отметим, что в обязательственных отношениях, связанных с морской перевозкой грузов, широко применяются правила, ограничивающие ответственность перевозчика³², но эти правила регулируют исключительно отношения сторон договора и поэтому неприменимы для изложенных случаев. Предложенный здесь вариант распределения ответственности за причинение ущерба третьим лицам в результате владения грузом является дискуссионным как *de lege lata*, так и *de lege ferenda*.

Однако очевидно, что в период перевозки груза может возникнуть множество обстоятельств, когда вследствие защиты других охраняемых законом прав и интересов капитан судна, действуя от имени перевозчика, не только может, но и обязан выйти за пределы любых условий договора перевозки груза, вплоть до распоряжения грузом путем его уничтожения. По нашему мнению, правовым основанием для таких действий может быть только ограниченное абсолютное вещное право. Наконец, право владения перевозчика может быть противопоставлено требованиям третьих лиц, в том числе не исключена и его защита по отношению к собственнику груза, подобно тому, как арендатор имеет право предъявления негаторного иска к арендодателю.

Указанные вопросы не могут быть надлежащим образом решены нормативным регулированием и условиями договора перевозки груза независимо от его вида, так как любой договор предназначен для регулирования отношений между его сторонами и лишь в отдельных аспектах может затрагивать отношения сторон с третьими лицами. Поэтому считаем, что необходимо отдельное правовое регулирование отношений владения грузом и другим имуществом, находящимся на судне, которое должно

²⁹ См.: Рамберг Я. Международные коммерческие транзакции = International commercial transactions / пер. с англ. Н. Г. Вилковой. 4-е изд. М.: Инфотропик Медиа, 2011. 896 с.

³⁰ Международная конвенция об унификации некоторых правил о коносаменте 1924 г. Заключена в г. Брюсселе 25.08.1924 // СПС «КонсультантПлюс».

³¹ СПС «КонсультантПлюс».

³² Алтунин В. В. Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2005. 28 с.; Хихинашвили Л. Г. Вопросы ответственности перевозчика при морской перевозке груза // Российский внешнеэкономический вестник. 2019. № 7. С. 125–132.

учитывать договорные либо внедоговорные основания его возникновения, но не может исчерпываться регулированием обязательственных отношений.

Право владения, возникающее в силу отдельных видов обязательств, по нашему мнению, является не правомочием обязательственных прав арендатора, хранителя вещи или перевозчика по договорам морских перевозок грузов, а самостоятельным вещным правом, возникающим на основе этих договоров. Аналогичным образом право собственности возникает на основе договоров купли-продажи, мены, дарения, но это не означает, что оно является элементом обязательственных отношений по этим договорам. Следует обратить внимание, что книга 3 «Вещное право» Германского гражданского уложения начинается именно с положений, отдельно регулирующих право владения, а уже далее в части третьей этой книги содержатся положения, регулирующие право собственности³³. Поэтому целесообразным представляется рассмотрение вопроса о расширении перечня ограниченных вещных прав, регулируемых положениями разд. II «Право собственности и другие вещные права» ГК РФ. Такие изменения предусмотрены в Концепции развития гражданского законодательства и поддерживаются многими учеными³⁴, хотя существуют и противоположные мнения³⁵. На основе обновленных общих положений Гражданского кодекса РФ могут быть сформулированы специальные правила, учитывающие специфику материальных объектов торгового мореплавания.

В качестве альтернативного варианта может быть рассмотрено предложение О. А. Хатунцева о закреплении открытого перечня субъективных вещных прав (то есть об отказе от принципа *Numerus clausus*)³⁶, что также позволит формулировать специальные вещно-правовые положения в комплексном морском законодательстве, но несколько противоречит задачам построения единой системы гражданского законодательства.

Проведенное исследование позволяет сделать следующие выводы. Абсолютные гражданские права активно воздействуют на экономические отношения торгового мореплавания, являются правовой основой для развития обязательственных и относительных публично-правовых отношений в этой сфере, но сами в значительной мере формулируются под воздействием целей и задач публично-правового регулирования морских отношений. Такими целями, в частности, являются обеспечение безопасности торгового мореплавания, минимизация вредного экологического воздействия, защита окружающей природной среды, противодействие терроризму, незаконному обороту наркотиков и совершению других преступлений на море, а также гармонизация и унификация национальных законодательств. Одним из примеров обратного воздействия целей публично-правового регулирования на содержание права собственности является распространение на морское судно правового режима объекта недвижимого имущества, необходимость которого обоснована прежде всего задачами обеспечения публичного порядка в сфере торгового мореплавания.

Базовая роль права собственности и ограниченных вещных прав в системе регулирования общественных отношений в сфере торгового мореплавания предопределяется и обосновывается абсолютным характером этих прав. При этом вещные и обязательственные, абсолютные и относительные, частные и публичные отношения, возникающие в процессе использования объектов торгового мореплавания, подлежат четкому и последовательному разграничению. Правовое регулирование относительных, в частности обязательственных, отношений в сфере торгового мореплавания предназначено для установления взаимных прав и обязанностей конкретных субъектов таких отношений (сторон договора). В результате таких отношений может возникать и прекращаться право собственности и другие вещные права, осуществляться переход вещных прав.

³³ German Civil Code BGB. Book 3 «Law of Property». Division 1 «Possession». Section 854–872 // URL: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb/index.html (дата обращения: 01.08.2020).

³⁴ Суханов Е. А. О концепции развития гражданского законодательства РФ // Вестник Московского университета. Серия 11 : Право. 2010. № 5. С. 7–26.

³⁵ Толстой Ю. К. О Концепции развития гражданского законодательства // Журнал российского права. 2010. № 1. С. 34–35.

³⁶ Хатунцев О. А. Указ. соч. С. 13.

Однако нормы обязательственного права не могут регулировать содержание вещного права.

В тех случаях, когда возникает стойкая правовая связь между субъектом, не являющимся собственником имущества, и материальным объектом, которая влечет или может повлечь существенные правовые последствия для третьих лиц, регулирование такой связи должно осуществляться с помощью специальных правовых норм, устанавливающих содержание ограниченных вещных прав. В связи с вышеизложенным представляется целесообразным сформулировать в разд. II «Право собственности и другие вещные права» Гражданского кодекса РФ отдельные общие положения, регулирующие отношения владения, а также

разработать специальные правовые нормы, устанавливающие содержание абсолютных ограниченных вещных прав на такие материальные объекты, как морское судно, коммерческие и некоммерческие грузы, перевозка которых осуществляется морем. По мнению автора статьи, такое правовое регулирование способно, с одной стороны, предоставить необходимые права титульным владельцам, в том числе правовые гарантии по отношению к собственникам имущества, а с другой стороны — стать правовой основой для возложения на титульных владельцев обязанностей и ответственности, связанных с систематическим профессиональным использованием объектов торгового мореплавания.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Алексеев С. С. Право собственности. Проблемы теории. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Норма, 2007. — 240 с.
2. Алтунин В. В. Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук — Саратов, 2005. — 28 с.
3. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Общие положения. — М. : Статут, 1997. — 682 с.
4. Генкин Д. М. Некоторые вопросы теории права собственности // Ученые записки ВЮН. — М. : Госюриздат, 1959. — Вып. 9. — С. 13–39.
5. Гражданское право : в 4 т. : учебник для студентов вузов / И. А. Зенин [и др.] ; отв. ред. Е. А. Суханов. — 3-е изд. — М. : Волтерс Клувер. — 2005. — Т. 2. : Вещное право. Наследственное право. Исключительные права. Личные неимущественные права. — 496 с.
6. Иеринг Р. Цель в праве // Избранные труды : в 2 т. — СПб. : Юридический центр-Пресс, 2006. — Т. 1. — С. 573–593.
7. Иоффе О. С. Обязательственное право. — М. : Юрид. лит., 1975. — 880 с.
8. Рамберг Я. Международные коммерческие транзакции = International commercial transactions / пер. с англ. Н. Г. Вилковой. — 4-е изд. — М. : Инфотропик Медиа, 2011. — 896 с.
9. Савиньи Ф. К. Обязательственное право. / пер. с нем. Н. Мандро, В. Фукс. — М. : Типогр. А. В. Кудрявцевой, 1876. — 620 с.
10. Семенова Е. Г. Система объектов недвижимого имущества в гражданском праве Российской Федерации // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2017. — № 11. — С. 24–29.
11. Сеницын С. А. Общее учение об абсолютных и относительных субъективных гражданских правах : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. — М., 2017. — 61 с.
12. Сеницын С. А. Общее учение об абсолютных и относительных субъективных гражданских правах : дис. ... д-ра юрид. наук. — М., 2017. — 604 с.
13. Скаридов А. С. Морское право. — СПб. : Academus, 2006. — 969 с.
14. Собенина А. С. Морские суда и суда внутреннего водного плавания в системе объектов гражданских прав // Транспортное дело России. — 2012. — № 6-2. — С. 244–246.
15. Собенина М. А. Правовой режим морских судов и судов внутреннего плавания по гражданскому законодательству Российской Федерации : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2013. — 29 с.
16. Суханов Е. А. Вещное право : научно-познавательный очерк. — М. : Статут, 2017. — 560 с.
17. Суханов Е. А. О концепции развития гражданского законодательства РФ // Вестник Московского университета. Серия 11 : Право. — 2010. — № 5. — С. 7–26.
18. Тай М. А. Морское судно в системе объектов вещных прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2006. — 36 с.

19. Толстой Ю. К. О Концепции развития гражданского законодательства // Журнал российского права. — 2010. — № 1. — С. 31–38.
20. Толстой Ю. К. Содержание и гражданско-правовая защита права собственности в СССР / отв. ред. О. С. Иоффе. — Л. : Изд-во Ленингр. ун-та, 1955. — 219 с.
21. Хатунцев О. А. Субъективные вещные права как разновидность абсолютных имущественных прав: проблемы теории и практики : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. — М., 2015. — 50 с.
22. Хихинашвили Л. Г. Вопросы ответственности перевозчика при морской перевозке груза // Российский внешнеэкономический вестник. — 2019. — № 7. — С. 125–132.

Материал поступил в редакцию 25 сентября 2020 г.

REFERENCES

1. Alekseev SS. Pravo sobstvennosti. Problemy teorii [Ownership. Problems of theory]. 2nd ed. Moscow: Norma Publ.; 2007 (In Russ.).
2. Altunin VV. Otvetstvennost morskogo perevozchika za nevypolnenie obyazatelstv po perevozke gruzov v mezhdunarodnom soobshchenii : avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk [Liability of the sea carrier for non-fulfillment of obligations on the transportation of goods in international traffic: Author's Abstract]. Saratov; 2005 (In Russ.).
3. Braginskiy MI, Vitryanskiy VV. Dogovornoe pravo. Dogovory o peredache imushchestva. [Contract law. General provisions. Moscow: Statute Publ.; 1997. (In Russ.).
4. Genkin DM. Nekotorye voprosy teorii prava sobstvennosti [Some issues of the theory of property rights]. *Uchenye zapiski VIYUN [All-Soviet Institute of Law Sciences Bulletin]*. Moscow: Gosyurizdat Publ.; 1959;9:13—39 (In Russ.).
5. Zenin IA, et all. Sukhanov EA, editor. Grazhdanskoe pravo : in 4 vol. : uchebnik dlya studentov vuzov [Civil law: in 4 vol.: textbook for university students]. 3rd ed. Vol. 2: Property Law. Inheritance Law. Exclusive Rights. Moscow: Wolters Kluwer Publ.; 2005 (In Russ.).
6. Iering R. Tsel v prave [Purpose in Law] In: Selected works: in 2 Vol. Vol. 1. St. Petersburg: Yuridicheskiy tsentr-press Publ.; 2006 (In Russ.).
7. Ioffe OS. Obyazatelstvennoe pravo [Law of Obligations]. Moscow: Yuridicheskaya literatura Publ.; 1975 (In Russ.).
8. Ramberg Ya. International commercial transactions (Russian Translation). Moscow: Inforopik Media Publ., 2011 (In Russ.).
9. Savini FK. Obyazatelstvennoe pravo [Law of Obligations] (Russian Translation). Moscow: Tipogr. A. V. Kudryavtsevoi; 1876. (In Russ.).
10. Semenova EG. Sistema obektov nedvizhimogo imushchestva v grazhdanskom prave Rossiyskoy Federatsii [The system of immovable property objects in civil law of the Russian Federation]. *Humanities, Socio-Economic and Social Sciences*. 2017;11:24—29. (In Russ.).
11. Sinitsyn SA. Obshchee uchenie ob absolyutnykh i otnositelnykh subektivnykh grazhdanskikh pravakh : avtoref. dis. ... d-ra jurid. nauk [A general doctrine of absolute and relative subjective civil rights: Doctoral Dissertation: Author's Abstract]. Moscow; 2017 (In Russ.).
11. Sinitsyn SA. Obshchee uchenie ob absolyutnykh i otnositelnykh subektivnykh grazhdanskikh pravakh : avtoref. dis. ... d-ra jurid. nauk [A general doctrine of absolute and relative subjective civil rights: Doctoral Dissertation]. Moscow; 2017 (In Russ.).
13. Skaridov AS. Morskoe pravo [Law of the Sea]. St. Petersburg: Academus Publ.; 2006 (In Russ.).
14. Sobenina AS. Morskie suda i suda vnutrennego vodnogo plavaniya v sisteme obektov grazhdanskikh prav [Marine vessels and vessels of inland water navigation in the system of objects of civil rights]. *Transportnoe delo Rossii [Transport Business of Russia]*. 2012;6(2):244—246 (In Russ.).
15. Sobenina MA. Pravovoy rezhim morskikh sudov i sudov vnutrennego plavaniya po grazhdanskomu zakonodatelstvu rossiyskoy federatsii : avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk [Legal regime of sea vessels and inland navigation vessels under the civil legislation of the Russian Federation: Author's Abstract]. Moscow; 2013. (In Russ.).

16. Sukhanov EA. Veshchnoe pravo : nauchno-poznavatelnyy ocherk [Property Law: Scientific and Cognitive Essay]. Moscow: Statute Publ.; 2017. (In Russ.)
16. Sukhanov EA. O kontseptsii razvitiya grazhdanskogo zakonodatelstva RF [On the concept of development of civil legislation of the Russian Federation]. *Moscow University Bulletin. Series 11: Law*. 2010;5:7—26 (In Russ.).
18. Tai MA. Morskoe sudno v sisteme obektov veshchnykh prav : avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk [A sea vessel in the system of objects of property rights: Author's Abstract]. Moscow; 2006 (In Russ.).
19. Tolstoy YuK. O kontseptsii razvitiya grazhdanskogo zakonodatelstva [On the Concept of Civil Legislation Development]. *Journal of Russian Law*. 2010;1:31—38 (In Russ.).
20. Tolstoy YuK. Ioffe OS, editor. Soderzhanie i grazhdansko-pravovaya zashchita prava sobstvennosti v SSSR [Content and civil legal protection of property rights in the USSR]. Leningrad: Izd-vo Leningr. un-ta Publ.; 1955 (In Russ.).
21. Khatuntsev OA. Subektivnye veshchnye prava kak raznovidnost absolyutnykh imushchestvennykh prav: problemy teorii i praktiki : avtoref. dis. ... d-ra yurid. nauk [Subjective Property Rights as a Type of Absolute Property Rights: Problems of Theory and Practice: Author's Abstract]. Moscow; 2015 (In Russ.).
22. Khikhinashvili LG. voprosy otvetstvennosti perevozchika pri morskoy perevozke gruza [Carrier liability issues in the carriage of goods by sea]. *Russian Foreign Economic Bulletin*. 2019;7:125—132 (In Russ.).