

Морское судно как объект вещных прав в российском и зарубежном законодательстве

Резюме. Проанализирован правовой режим морского судна, понимаемого в качестве вещи, участвующей в гражданском обороте. Установлена значительная дифференциация определений морского судна в различных источниках международного морского права, внутреннего российского и зарубежного права. Раскрыта правовая природа морского судна в российском частноправовом регулировании как условной недвижимости, признаваемой таковой по закону в силу публично-правовой процедуры государственной регистрации. Показано различие между движимыми и недвижимыми вещами с точки зрения момента перехода права собственности в обязательственных отношениях ввиду смешанного правового режима судов в российском гражданском законодательстве, допускающего их как недвижимый, так и движимый вещный статус. Продемонстрирована двойственность правового регулирования частноправовых отношений в сфере торгового мореплавания, включающего нормы и источники как гражданского, так и международного и внутреннего морского права (публичного и частного). Проведен сравнительно-правовой анализ норм зарубежного законодательства о морском судне как объекте вещных прав, выявлено отличие российских законодательных подходов от подходов в правовых системах, пребывающих в сфере влияния английского морского права, в которых морское судно во всех случаях признается движимой вещью.

Ключевые слова: морское судно; торговое мореплавание; вещное право; недвижимое имущество; движимое имущество; право собственности; объекты гражданского оборота

Для цитирования: Коваль В. Н., Годованик Е. В. Морское судно как объект вещных прав в российском и зарубежном законодательстве. *Lex russica*. 2026. Т. 79. № 7. С. 113–123. DOI: 10.17803/1729-5920.2026.236.7.113-123

A Marine Vessel as an Object of Property Rights in Russian and Foreign Legislation

Vladimir N. Koval

Evgeniy V. Godovanik

Sevastopol State University

Sevastopol, Russian Federation

Abstract. The paper analyzes the legal regime of a marine vessel, understood as a thing involved in civil transactions. A significant differentiation of definitions of a marine vessel has been established in various sources of international maritime law, domestic Russian and foreign law. The paper reveals the legal nature of a marine vessel in Russian private law regulation as a conditional immovable property, recognized as such by law by virtue of the public law procedure of state registration. The difference between movable and immovable things is shown from the point of view of the moment of transfer of ownership rights in binding relations due to the mixed legal regime of courts in Russian civil legislation, allowing for their both immovable and movable property status. The duality of the legal regulation of private law relations in the field of merchant shipping is demonstrated,

including the norms and sources of both civil and international and domestic maritime law (public and private). A comparative legal analysis of the norms of foreign legislation on a seagoing vessel as an object of property rights has been carried out, and the difference between Russian legislative approaches and approaches in legal systems under the influence of English maritime law, in which a seagoing vessel is recognized as a movable thing in all cases, has been revealed.

Keywords: sea vessel; merchant shipping; property law; immovable property; movable property; property rights; objects of civil transactions

Cite as: Koval VN, Godovanik EV. A Marine Vessel as an Object of Property rights in Russian and Foreign Legislation. *Lex russica*. 2026;79(7):113-123. (In Russ.). DOI: 10.17803/1729-5920.2026.236.7.113-123

Введение

Преимущественное внимание в цивилистических исследованиях традиционно уделяется различным видам обязательств, юридически обеспечивающих динамику морских отношений и удовлетворение потребностей развития масштабного и сложного гражданского оборота в этой сфере. При этом основу для построения системы обязательственных и многих публично-правовых морских отношений составляют вещные права, определяющие принадлежность материальных объектов, используемых в процессе торгового мореплавания.

Среди таких объектов наиболее распространенным в обязательственном гражданском обороте является морское судно. Вместе с тем вопросы о дефиниции морского судна, его отнесении к недвижимым либо движимым вещам, моменте первичного возникновения вещного права и производного перехода права собственности актуальны как для современного российского гражданского, так и для специального морского права, требуют доктринального разрешения и обобщения полученных результатов, в том числе с применением сравнительно-правового исследования подходов к определению понятия и выявлению признаков морского судна в законодательстве зарубежных стран, а также в универсальных источниках международного морского права.

Теоретической базой для проработки данного вопроса послужил анализ последних публикаций. Фундаментальное значение имеют труды выдающихся ученых как в сфере цивилистики, так и в области морского публичного и частного права: Р. С. Бевзенко, С. А. Васильева, В. Н. Гуцуляка, Д. К. Лабина, С. В. Очуренко, А. С. Скаридова, Е. А. Суханова, М. А. Тай, Ю. К. Толстого и др. В то же время, с учетом достаточно широкого тематического спектра проблем исследований, необходим отдельный анализ изучения вещно-правовой природы

морского судна в сравнительном ракурсе рассмотрения российского и зарубежного законодательства, а также научных позиций, высказанных относительно оснований и критериев участия морского судна в гражданском обороте.

В статье использовалась система общих и специальных методов научного познания, традиционно применяемых в частноправовых исследованиях: формально-догматический метод применялся при обобщении понятий и признаков морского судна в международных конвенциях по торговому мореплаванию; сравнительно-правовой метод — для сопоставления правового статуса морского судна как объекта вещного права в гражданском и морском праве Российской Федерации и зарубежных стран, относящихся к сферам влияния различных правовых семей; формально-юридический метод — для анализа вещных прав на морское судно в действующем российском законодательстве; посредством системно-структурного метода выявлено расположение норм о морском судне как объекте гражданского оборота в российском и зарубежном законодательстве, а также международном морском праве.

Цель статьи заключается в осуществлении доктринального исследования правового режима морского судна как объекта вещных прав в российском и зарубежном частноправовом регулировании с определением общих и особенных характеристик, специфики участия морских судов в гражданском обороте.

Для достижения цели ставились задачи: исследовать понятие и признаки морского судна в международном морском праве, российском и зарубежном гражданском и морском (публичном и частном) законодательстве; выявить особенности морского судна как объекта вещного права — недвижимой вещи в действующем российском законодательстве; проанализировать вопрос о моменте возникновения правового статуса недвижимой вещи и права собственности (первичного и производного) на морское

судно; провести сравнительно-правовой анализ российского и зарубежного законодательства в части определения понятия и признаков морского судна, его вещной объективации, а также установления частноправовой природы морского судна с точки зрения его отнесения к той или иной категории вещей (недвижимых или движимых).

Основная часть

Правовой режим морского судна находится в нескольких взаимосвязанных плоскостях, что объясняется сложностью, многогранностью и специфическим характером морских правоотношений, а также межотраслевой парадигмой частноправового регулирования имущественных отношений в морской сфере.

Первая система, регулирующая правовой режим морского судна как объекта гражданского оборота и вещи материального мира, — это международное морское право, в широком смысле включающее в себя публично-правовые и частноправовые нормы.

В контексте международного морского публичного права «морское судно» — терминологический феномен, к определению которого так и не было выработано унифицированного подхода. При этом необходимо учитывать и отсылки в некоторых конвенциях к тому обстоятельству, что понятие морского судна приводится исключительно для целей соответствующей специальной конвенции.

Подобная формулировка содержится в ст. 1 (6) Международной конвенции о спасании 1989 г.¹, где указывается, что «для целей настоящей Конвенции “судно” означает любое судно или плавучее средство либо любое сооружение, способное осуществлять плавание».

В приведенном случае на первый план выводится функциональный критерий правового режима морского судна — его плавучесть, т.е. способность осуществлять плавание. Недостатком такого определения представляется отнесение

к судам любых плавучих средств либо сооружений, способных осуществлять плавание, что противоречит как очевидной логике (при абсолютизированном подходе к определению критерия плавучести не останется другого выхода, как совершенно парадоксальным образом считать морским судном плот или любую другую плавучую конструкцию малой устойчивости), так и российским правовым нормам, поскольку Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ) от 30.04.1999 № 81-ФЗ² исходит из телеологической (целевой) доминанты нормативного конструирования, называя в качестве критерия не технически-эксплуатационную (функциональную) способность продержаться определенное время на воде, а использование в целях торгового мореплавания (ст. 7).

Как представляется, два вышеуказанных фактора следует рассматривать комплексно, субсидиарно, поскольку морское судно, которое используется для торгового мореплавания, естественным образом обладает и физическим качеством плавучести (водной устойчивости), а любое иное предположение лишило бы предмет исследования логического смысла в практических условиях морской деятельности.

На указанную дихотомию функционального и телеологического квалифицирующих критериев обращает внимание и авторитетный коллектив ученых, представляющих севастопольскую научную школу морского права, по мнению которых, обобщающему положению существующих профильных конвенций, «судно представляет собой плавучее сооружение, которое предназначено для транспортных, промысловых и прочих целей»³.

В правиле 3 Международных правил предупреждения столкновения судов в море 1972 г.⁴ установлено, что термин «судно» означает все виды плавучих средств, включая неводоизмещающие суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

Приведенная нормативная дефиниция имеет колоссальное методологическое значение

¹ Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <https://pravo.gov.ru> (дата обращения: 27.04.2025).

² Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <https://pravo.gov.ru> (дата обращения: 27.04.2025).

³ Международное морское право: публичное и частное : учебник / кол. авт. ; под ред. Д. К. Лабина, В. Н. Коваля. М. : Кнорус, 2023. С. 188.

⁴ Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <https://pravo.gov.ru> (дата обращения: 27.04.2025).

для формирования полного представления о содержании и структуре международного морского права, поскольку обосновывает тезис о целесообразности включения в его рамки еще и некоторых отдельных норм международного воздушного права (в частности, о гидросамолетах, рассматриваемых в вопросах предупреждения столкновения судов в море в качестве морских судов, которые формально соответствуют обоим изложенным выше их признакам — как плавучести на воде, так и способности использоваться в определенных целях, связанных с торговым (в более широкой трактовке — транспортным) мореплаванием).

Понятие морского судна в международном морском праве, выработанное хотя и дифференцированно и фрагментированно, но тем не менее с выделением общих для всех конвенционных источников признаков, в своих важнейших формулировках закономерно перешло в терминологический инструментарий отечественного внутригосударственного морского права, кодифицированным источником которого является КТМ РФ.

В соответствии с ч. 1 ст. 7 КТМ РФ морское судно определяется как самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.

Как можно заметить, под действие КТМ РФ подпадают именно торговые (коммерческие) суда, в отличие от государственных судов, используемых в специальных целях (военно-морских, спасательных и т.п.), в отношении которых принимается отдельное публично-правовое регулирование, не предусматривающее их свободного участия в гражданском обороте⁵.

Однако сам термин «торговое мореплавание», как представляется, не совсем адекватно отражает правовую природу всех регулируемых Кодексом отношений.

Например, отношения государственного управления, как и многие другие публичные отношения, урегулированные Кодексом, скорее являются не отношениями, возникающими из торгового мореплавания, как формулируется в ч. 1 ст. 1 КТМ РФ, а отношениями, возникаю-

щими в сфере торгового мореплавания или в связи с его осуществлением.

Кроме того, даже некоторые виды экономических отношений, входящие в сферу этой деятельности в силу прямого указания в ч. 1 ст. 2 КТМ РФ, далеко не всегда согласуются с характеристикой их как торговых.

Примечательно, что на некоторую условность термина «торговое мореплавание» обращалось внимание еще в период разработки действующего КТМ РФ⁶. При этом продолжение использования этого термина, скорее всего, обосновывается его традиционностью и общепотребительностью для обозначения объема общественных отношений, которым посвящены предписания данного кодифицированного нормативного акта.

Вместе с тем, несмотря на указанные замечания, как термин «торговое мореплавание», так и анализируемые общие положения КТМ РФ отражают концептуальную частноправовую, цивилистическую основу этих отношений.

Управленческие и другие публично-правовые отношения возникают в сфере торгового мореплавания, для того чтобы обеспечить безопасность и экологичность судоходства, увеличить его роль в достижении общего экономического роста, а также в силу того, что деятельность в сфере торгового мореплавания объективно нуждается в государственной поддержке, включая и коммерческие вопросы, такие как сфера государственных закупок морских судов.

Например, постановлением Правительства РФ от 28.02.2023 № 318⁷ в качестве публично-правовой нормы императивного характера была установлена минимальная доля закупок судов и судового комплектующего оборудования российского происхождения.

Другим показательным примером соотношения и пересечения публично-правовых и частноправовых норм являются федеральные налоговые льготы, предоставляемые судоходной и судостроительной отраслям в особых условиях обеспечения реального экономического суверенитета и национальных интересов

⁵ Толстой Ю. К. О концепции развития гражданского законодательства // Журнал российского права. 2010. № 1. С. 35.

⁶ Ланцева В. Ю. Понятие морской торговли в Российской империи // Известия Сочинского государственного университета. 2014. № 2. С. 173–175.

⁷ Постановление Правительства РФ от 28.02.2023 № 318 «Об изменении и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <https://pravo.gov.ru> (дата обращения: 27.04.2025).

Российской Федерации в Мировом океане. Так, Федеральным законом от 24.06.2023 № 261-ФЗ «О внесении изменений в часть вторую Налогового кодекса Российской Федерации»⁸ предусмотрена ставка 0 % для судоремонтных предприятий при условии направления высвобождаемых средств на модернизацию мощностей. Средство реализации указанной льготной меры на правоприменительном уровне — заключение инвестиционных соглашений, содержащих перечень мероприятий по развитию и модернизации собственных производственных мощностей, а также инвестиционное обязательство о направлении на модернизацию не менее 20 % выручки на протяжении семи лет.

С учетом имманентного частноправового характера вещной объективации морских судов, абсурдным был бы противоположный вывод о том, что имущественные отношения в сфере торгового мореплавания существуют для обеспечения функционирования управленческой надстройки в морской отрасли.

Таким образом, без имущественных гражданско-правовых отношений публично-правовое регулирование торгового мореплавания утрачивает какой-либо смысл, а поэтому основополагающими стоит признать именно гражданско-правовые отношения, а морское судно рассматривать прежде всего как объект вещных прав.

В доктрине морского права существуют и более расширенные определения понятия «морское судно», поскольку научные исследования не связаны юридико-техническим требованием лапидарности, предъявляемым к стилистике международных договоров и внутреннего законодательства⁹.

Так, выдающийся российский ученый, специалист в области международно-правовых проблем торгового мореплавания В. Н. Гуцуляк определяет морское судно как «плавучее транспортное средство, несущее флаг регистра-

ции, имеющее название или номер, укомплектованное экипажем и обеспеченное судовыми документами в соответствии с нормами международного морского права»¹⁰. С точки зрения профессора А. С. Скаридова, морское судно представляет собой искусственное сооружение, приспособленное для передвижения в водной среде в водоизмещающем состоянии с использованием силы ветра или энергии, вырабатываемой судовой энергетической установкой¹¹.

Из приведенных определений можно выделить следующие сущностные признаки морского судна как объекта международно-правового регулирования, имеющие важнейшее значение для дальнейшего анализа его частноправовой природы:

а) водная среда эксплуатации, выражаемая в критерии плавучести судна (пространственный признак);

б) предназначение — осуществление морских перевозок грузов и пассажиров и решение других эксплуатационных задач: научно-исследовательских, очистительно-экологических, информационно-вещательных, наблюдательных, военно-морских и т.д. (телеологический признак).

Вместе с тем для отнесения судна к категории морских торговых телеологический признак сужается, поскольку должен соответствовать именно целям торгового мореплавания согласно открытому, динамично изменяющемуся в зависимости от объективных фактических условий научно-технического и экономического развития списку, приведенному в ст. 2 КТМ РФ. Значение эксплуатационно-телеологического признака подчеркивает С. В. Очкурено, по справедливому утверждению которого «одним из основных юридических признаков деятельности в сфере торгового мореплавания является ее связь с использованием судов»¹².

В силу указанного перечня к морским торговым судам фактически относятся все применяе-

⁸ Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <https://pravo.gov.ru> (дата обращения: 27.04.2025).

⁹ Давыдова М. Л. Языковые правила юридической техники: разумность, обязательность, эффективность // Юрислингвистика. 2023. № 27. С. 49–55 ; Васильев С. А. Правотворчество с позиции теории соотношения субъектов конституционного права // Lex russica. 2023. Т. 76. № 2. С. 9–21.

¹⁰ Гуцуляк В. Н. Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1999. С. 9.

¹¹ Скаридов А. С. К вопросу о детерминации морских автономных средств применительно к правовому регулированию коммерческого судоходства // Океанский менеджмент. 2022. № 1. С. 44.

¹² Очкурено С. В. Место абсолютных гражданских прав в системе правового регулирования отношений торгового мореплавания // Lex russica. 2021. Т. 74. № 1. С. 23.

мые в гражданских целях (кроме военно-морского флота и некоторых других категорий судов специального использования в публичных интересах общества и государства), соответствующие другим, прежде всего техническим, критериям, основной из которых — плавучесть судна независимо от его самоходности.

Гражданская объективация судна связана с его включенностью в гражданский оборот и определяется положениями Гражданского кодекса РФ о праве собственности и других вещных правах на недвижимое и движимое имущество. При этом важнейшее значение имеют момент и условия возникновения и прекращения у объекта материального мира гражданско-правового статуса морского судна, а также наступления правовых последствий обозначенных юридических фактов.

Особенность морского судна как объекта вещных прав, согласно ГК РФ, состоит в дихотомии его правового режима. Во-первых, объект рассматривается как недвижимая либо движимая вещь (в российском гражданском законодательстве формально-юридически возможны оба варианта¹³), обладает теми общими свойствами, которые присущи недвижимости или движимому имуществу. Во-вторых, кроме общих свойств недвижимой вещи, объект имеет специальные признаки морского судна, принимающего участие в торговом мореплавании как виде экономической деятельности, регулируемой, помимо гражданско-правовых, еще и специальными нормами международного и внутреннего морского права, публичного и частного.

Исходя из такого концептуального понимания морского судна как объекта гражданского оборота, следует отметить, что, как правило, оба статуса (и морского судна, и объекта недвижимого/движимого имущества) присущи объекту одновременно, будучи взаимообусловленными.

В то же время на практике встречаются и другие варианты, при которых один из двух указанных элементов правового статуса в определенный момент может отсутствовать.

Так, Федеральный арбитражный суд Дальневосточного округа в постановлении от 22.08.2011 по делу № А59-4400/2010¹⁴ пришел к выводу, что объект утратил характеристики

судна, но признание судна конструктивно погибшим не влечет автоматически утрату им статуса недвижимого имущества (в соответствии с фактическими обстоятельствами дела, судно конструктивно погибло, однако для целей определения процедуры проведения Территориальным управлением Федерального агентства по управлению государственным имуществом по Сахалинской области торгов, с которых предполагалась его продажа, оно по-прежнему являлось недвижимостью).

Таким образом, морское судно, технически утратившее эксплуатационное предназначение, и прежде всего характеристику достаточной плавучести, всё равно остается недвижимой вещью, если оно имело такой статус ранее, при нормальной эксплуатации.

Что касается момента возникновения у морского судна, подходящего под технические характеристики, статуса недвижимой вещи, в цивилистической науке существует несколько альтернативных подходов.

Во-первых, возможно принять в качестве критерия момент первой связи судна с морским дном как водным аналогом устоявшейся в цивилистической доктрине категории устойчивой связи сухопутной недвижимой вещи с землей (первый спуск на воду на судостроительном предприятии, что свидетельствует о получении судном эксплуатационной способности в контексте задач торгового мореплавания, реализуемых исключительно на определенной природной поверхности земного ландшафта, которой выступает акватория независимо от ее публично-правового режима).

Во-вторых, предлагается учитывать момент кадастрового учета вещи, что актуально для земельных участков, но не подходит для объектов так называемой условной недвижимости (недвижимости по закону, а не по устойчивой связи с землей), к которой относятся и морские суда.

В-третьих, как момент наступления правового статуса недвижимости у морского судна рассматривается его регистрация в качестве недвижимой вещи (инкорпорация), что представляется правильным и справедливым подходом, отражающим особенность правового статуса судна как недвижимой вещи по закону, детерминированной именно фактом регистра-

¹³ Тай М. А. Морское судно в системе объектов вещных прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006.

¹⁴ Архив решений арбитражных судов и судов общей юрисдикции. URL: <https://sudrf.cntd.ru> (дата обращения: 27.04.2025).

ции в этом качестве, а не какими-либо иными обстоятельствами. С такой позицией солидарен и Р. С. Бевзенко, по мнению которого указанный подход на сегодняшний день является единственно применимым с учетом даже отсутствия прямого указания об этом в действующем законодательстве¹⁵.

Одну из важных проблем составляет и тот факт, что требования по обеспечению безопасности мореплавания, экологические и другие административные требования, исходя из необходимости их всеобщего исполнения, не могут быть связаны только с возникновением права собственности на материальные объекты торгового мореплавания. Например, регистрация судна и прав на него в бербоут-чартерном реестре в соответствии со ст. 38 КТМ РФ влечет возникновение права плавания под флагом Российской Федерации и по правовым последствиям близка к регистрации права собственности на судно.

При этом большая часть относительных правоотношений, касающихся судна, будет возникать уже на основе прав фрахтователя. Даже применительно к гражданско-правовым отношениям фрахтователя с третьими лицами достаточно спорным является вопрос о производности всех его прав от договора бербоут-чартера, а публичные правоотношения по поводу использования судна от содержания договора в большинстве случаев зависят вообще не будут.

Обобщенный анализ действующего законодательства РФ позволяет выделить основные объекты вещных прав, использование которых подлежит специальному регулированию, связанному с отношениями торгового мореплавания:

- морское судно;
- коммерческие и некоммерческие грузы, перевозка которых осуществляется морскими судами;
- водные объекты (моря и их отдельные части, реки, ручьи, каналы и пр.);
- водные биологические ресурсы;
- объекты рыболовства, возникающие в результате добычи (вылова) водных биоресурсов;
- объекты, возникающие при разработке минеральных и других неживых ресурсов морского дна и его недр;

— объекты инфраструктуры морского порта, включая портовые гидротехнические сооружения, морские терминалы и пр.;

— земли и земельные участки, входящие в территорию морского порта, а также другие земельные участки;

— акватории морских портов;

— морские гидротехнические сооружения, не входящие в объекты инфраструктуры морских портов;

— искусственно сооруженные объекты, выставляемые в море и на морском дне;

— затонувшее в море имущество;

— внутренние морские воды, территориальное море и прилежащая зона РФ;

— континентальный шельф и исключительная экономическая зона РФ;

— открытое море.

Нетрудно заметить, что данный перечень представляет собой произвольную выборку из законодательных актов разной правовой природы, что влечет нарушение не только юридических, но и логических правил классификации, отдельные элементы которой пересекаются между собой. Здесь присутствуют материальные объекты, правовой режим которых определяется нормами различных отраслей публичного и частного права. При этом комплексное правовое определение объекта торгового мореплавания и составление согласованного перечня их видов, универсального для всех отраслей права, попросту невозможны.

Причем во всех вышеуказанных случаях речь идет не об индивидуализированных земельных участках, участках недр или водных объектах, как это предлагалось в законопроекте о вещном праве, а о праве государственной собственности на соответствующие природные ресурсы.

Необходимо обратить внимание и на ту особенность частноправового регулирования вещных прав на морское судно, что право собственности не регулирует обязательственные отношения по купле-продаже объекта этой собственности, но условием или юридическим фактом, необходимым для совершения этой сделки, является наличие права собственности у продавца.

Аналогичным образом необходимым юридическим фактом для возникновения отно-

¹⁵ Бевзенко Р. С. Основные начала российского права недвижимости : лекция. Ч. 2: Единый объект недвижимости и принцип единства судьбы здания и земельного участка // URL: <https://m-lawbooks.ru/index.php/my-account/courses/lect-12252-11155/> (дата обращения: 02.05.2025).

сительных публично-правовых отношений по выполнению требований к безопасности мореплавания, экологических и иных требований чаще всего выступает право собственности, ограниченное вещное право или факт (состояние) владения обязанным лицом определенным материальным объектом.

В связи с этим стоит обратить внимание на общие обязанности собственника вещи 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 нести бремя содержания имущества, если иное не предусмотрено законом (ст. 210 ГК РФ).

Потребности реализации особых подходов к регулированию обязательственных морских отношений заранее обеспечены диспозитивностью гражданско-правового регулирования, что позволяет формулировать без коллизий внутри системы гражданско-правового регулирования не только отдельные правовые нормы, но даже специальные принципы правового регулирования (например, принцип ограниченной ответственности грузоперевозчика).

Вместе с тем сфера гражданско-правового регулирования отношений торгового мореплавания чрезмерно расширена общими положениями КТМ РФ.

Так, в части 2 ст. 1 КТМ РФ указывается, что к имущественным отношениям, не регулируемым или не полностью регулируемым данным Кодексом, применяются правила гражданского законодательства РФ. Из буквального содержания указанного положения, например, следует, что к имущественным отношениям по бюджетному финансированию деятельности федерального органа исполнительной власти в области транспорта должны применяться нормы гражданского, а не финансового законодательства РФ.

Такой вывод с формально-догматической точки зрения является не вполне правильным, поскольку к имущественным отношениям, основанным на административном или ином властном подчинении одной стороны другой, в том числе налоговым и другим финансовым и

административным отношениям, гражданское законодательство не применяется, если иное не предусмотрено законодательством (п. 3 ст. 2 ГК РФ). Следовательно, бланкетная норма ч. 2 ст. 1 КТМ РФ нуждается в уточнении путем указания на возможность ее применения только к не урегулированным КТМ РФ имущественным отношениям, основанным на юридическом равенстве сторон.

Особый интерес в контексте определения дальнейших путей совершенствования гражданско-правового статуса морского судна как объекта вещного права в отечественном частноправовом регулировании отношений торгового мореплавания представляет рассмотрение зарубежного опыта цивилистической объективации морских судов с выявлением общего и частного, а также тех элементов, которые потенциально могли бы быть позаимствованы российским законодателем.

В англосаксонской правовой семье (правовые системы Великобритании, США, Новой Зеландии и других воспринявших английское морское право государств), в отличие от российского гражданского и морского законодательства, морское судно считается движимым имуществом¹⁶.

Отнесение судна к движимому либо недвижимому имуществу имеет огромное правоустанавливающее значение с точки зрения момента возникновения права собственности, особенно в разрезе обязательственных частноправовых отношений по поводу определенной вещи.

Как подчеркивает Е. А. Суханов, для движимых вещей, в соответствии с положениями действующего российского гражданского законодательства, правоустанавливающим документом, порождающим право собственности на объект, является договор об отчуждении (абз. 1 п. 2 ст. 218 ГК РФ), в то время как возникновение у приобретателя права собственности на недвижимую вещь связано с его государственной регистрацией (п. 2 ст. 223, п. 1 ст. 551 ГК РФ), а не с оформлением сторонами договорного обязательства между собой (в отличие от немецкого гражданско-правового регулирования, в котором сделка считается главным основанием для перехода права собственности на вещь, включая объекты недвижимости)¹⁷.

¹⁶ Кузьмин А. В., Федоров Н. В. Особенности правового регулирования морской перевозки грузов по английскому праву // Океанский менеджмент. 2022. № 2. С. 40.

¹⁷ Суханов Е. А. Кодификация законодательства о вещном праве // Кодификация российского частного права / под ред. Д. А. Медведева. М. : Статут, 2008. С. 87.

В правовых системах, относящихся к континентальной правовой семье, также существуют особенности как специального морского определения морского судна, так и возникновения вещных прав на него как объект гражданско-правового оборота.

В статье 1 Кодекса частного морского права Греции дано следующее определение понятия судна: «любое судно с регистровым тоннажем не менее 10 т, предназначенное для плавания в море при помощи собственных средств приведения в движение»¹⁸.

В Республике Корея при определении понятия морского судна также применяются критерии его использования в морском судоходстве в целях участия в торговом мореплавании или иной деятельности, приносящей прибыль, и условие самоходности (в отличие от определения судна в российском законодательстве, не выдвигающем обязательных требований к его самоходности, что позволяет рассматривать в качестве морских судов, например, гребные галеры, приводимые в действие физической силой членов экипажа).

Если обратиться к подходу корейского морского законодательства, то передвижные установки и неподвижные конструкции (платформы), не обладающие самоходностью, не будут признаны судами. В связи с этим в корейской правоприменительной практике в определенный период даже считалось, что баржи, используемые только для перевозки товаров, не попадают под понятие судна, однако в итоге было принято решение о расширении сферы применения положений о морских судах на баржи (ст. 1–2 Закона о судах Республики Корея)¹⁹.

Как можно заметить, в греческом и корейском законодательстве отсутствует критерий плавучести судна, что также, помимо различного отношения к функциональному признаку самоходности, отличает концептуальные подходы к определению морского судна от принятых в действующем российском гражданском и морском законодательстве.

Заключение

В результате исследования особенностей определения и частноправового регулирования статуса морского судна как объекта вещных прав

в российском и зарубежном законодательстве приходим к выводам:

1. Дефиниция морского судна в международном морском праве, российском и зарубежном законодательстве имеет значительную дифференциацию, непосредственно воздействующую на момент его объективации в качестве вещи, принимающей участие в гражданском обороте на основе частноправового регулирования. При этом объективными критериями являются плавучесть судна и его целевое предназначение в торговом мореплавании. В то же время законодательство некоторых государств предполагает еще и признак самоходности как один из критериев отнесения объектов к морским судам, что порождает научно-практическую дискуссию о правовом режиме несамоходных морских установок (таких как искусственные платформы), имеющих безусловное экономически-хозяйственное применение в акватории Мирового океана.

2. Морское судно в российском гражданском праве рассматривается как недвижимая (преимущественно) или движимая вещь, при этом в первом случае момент производного приобретения права собственности связывается с публично-правовым институтом государственной регистрации, а во втором — с заключением сторонами гражданско-правового договора, в частноправовом порядке обуславливающего переход правомочий собственника.

3. Дискуссионным вопросом в российской науке является первичное приобретение морским судном правового режима недвижимости (соприкосновение с водой (морским дном) в качестве аналога земли как естественной средой эксплуатации, постановка на кадастровый учет, государственная регистрация). Правильным представляется подход, предлагающий считать морское судно недвижимой вещью с момента государственной регистрации, что соответствует интерпретации судов как объектов *условной недвижимости* (по закону), а не *природной* (по связи с землей / водой / морским дном). *Условность* данного объекта недвижимости подтверждается и отсутствием у недвижимого статуса морского судна универсального (общепризнанного) характера в зарубежном законодательстве, учитывая их однозначное отнесение в правовых системах, относящихся к сфере влияния английского морского права, к движимым вещам.

¹⁸ Karatzas T. B., Ready N. P. The Greek Code of Private Maritime Law. Martinus Nijhoff Pub., 1982. P. 4.

¹⁹ In Hyeon Kim. Transport Law in South Korea. 3rd ed. Wolters Kluwer, 2017. P. 44.

4. Морское судно входит в систему материальных объектов торгового мореплавания, включающую в себя и многие другие объекты как искусственного (антропогенного), так и естественного (природного) происхождения. При этом главная отличительная особенность судов торгового мореплавания — их безусловная способность выступать объектами граждан-

ского оборота, что предопределяет законодательную дихотомию их частноправового регулирования, объединяющую в себе источники и нормы как гражданского права (общее частноправовое регулирование), так и международного и внутреннего морского права (смешанное, публично-правовое и частноправовое регулирование).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Бевзенко Р. С. Основные начала российского права недвижимости : лекция. Ч. 2: Единый объект недвижимости и принцип единства судьбы здания и земельного участка // URL: <https://m-lawbooks.ru/index.php/my-account/courses/lect-12252-11155/> (дата обращения: 02.05.2025).

Васильев С. А. Правотворчество с позиции теории соотношения субъектов конституционного права // Lex russica. 2023. Т. 76. № 2. С. 9–21.

Гуцуляк В. Н. Международно-правовые проблемы современного торгового мореплавания : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М., 1999. 34 с.

Давыдова М. Л. Языковые правила юридической техники: разумность, обязательность, эффективность // Юрислингвистика. 2023. № 27. С. 49–55.

Кузьмин А. В., Федоров Н. В. Особенности правового регулирования морской перевозки грузов по английскому праву // Океанский менеджмент. 2022. № 2. С. 36–41.

Ланцева В. Ю. Понятие морской торговли в Российской империи // Известия Сочинского государственного университета. 2014. № 2. С. 173–175.

Международное морское право: публичное и частное : учебник / кол. авт. ; под ред. Д. К. Лабина, В. Н. Коваля. М. : Кнорус, 2023. 412 с.

Очкуренко С. В. Место абсолютных гражданских прав в системе правового регулирования отношений торгового мореплавания // Lex russica. 2021. Т. 74. № 1. С. 18–31.

Скаридов А. С. К вопросу о детерминации морских автономных средств применительно к правовому регулированию коммерческого судоходства // Океанский менеджмент. 2022. № 1. С. 44–46.

Суханов Е. А. Кодификация законодательства о вещном праве // Кодификация российского частного права / под ред. Д. А. Медведева. М. : Статут, 2008. С. 72–93.

Тай М. А. Морское судно в системе объектов вещных прав : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2006. 36 с.

Толстой Ю. К. О концепции развития гражданского законодательства // Журнал российского права. 2010. № 1. С. 31–38.

In Hyeon Kim. *Transport Law in South Korea*. 3rd ed. Wolters Kluwer, 2017. 206 p.

Karatzas T. B., Ready N. P. *The Greek Code of Private Maritime Law*. Martinus Nijhoff Pub., 1982. 300 p.

REFERENCES

Bevzenko RS. Lecture «The basic principles of Russian real estate law. Part 2: A single real estate object and the principle of the unity of the fate of the building and the land plot». Available at: <https://m-lawbooks.ru/index.php/my-account/courses/lect-12252-11155/> [cited 02.05.2025].

Davydova ML. Linguistic rules of legal technique: Reasonableness, commitment, effectiveness. *Yurislingvistika [Legal Linguistics]*. 2023;27:49-55. (In Russ.).

Gutsulyak VN. International legal problems of modern merchant shipping. The author's abstract of Dr. Diss. (Law). Moscow; 1999. (In Russ.).

In Hyeon Kim. *Transport Law in South Korea*. 3rd ed. Wolters Kluwer; 2017.

Karatzas TB, Ready NP. *The Greek Code of Private Maritime Law*. Martinus Nijhoff Pub.; 1982.

Kuzmin AV, Fedorov NV. Features of the legal regulation of maritime cargo transportation under English law. *Okeanskiy menedzhment*. 2022;2:36-41. (In Russ.).

Labin DK, Koval VN, (eds). International maritime law: Public and private. A textbook. Moscow: Knorus Publ.; 2023. (In Russ.).

Lantseva VYu. The concept of maritime trade in the Russian Empire. *Izvestiya Sochinskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2014;2:173-175. (In Russ.).

Ochkurenko SV. The Place of absolute civil rights in the system of legal regulation of relations in merchant shipping. *Lex russica*. 2021;74(1):18-31. (In Russ.).

Skaridov AS. On the issue of the determination of marine autonomous vehicles in relation to the legal regulation of commercial shipping. *Okeanskiy menedzhment*. 2022;1:44-46. (In Russ.).

Sukhanov EA. Codification of the legislation on property law. In: Medvedev DA, (ed.). *Codification of Russian private law*. Moscow: Statut Publ.; 2008. P. 72–93. (In Russ.).

Tay MA. A marine vessel in the system of objects of property rights. The author's abstract of Cand. Diss. (Law). Moscow; 2006. (In Russ.).

Tolstoy YuK. On the concept of civil legislation development. *Zhurnal Rossiyskogo Prava [Journal of Russian Law]*. 2010;1:31-38. (In Russ.).

Vasiliev SA. Lawmaking in the context of the theory of correlation between subjects of Constitutional Law. *Lex russica*. 2023;76(2):9-21. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Коваль Владимир Николаевич, доктор юридических наук, доцент, директор Юридического института, профессор кафедры гражданского права и процесса Севастопольского государственного университета д. 33, Университетская ул., г. Севастополь 299053, Российская Федерация
v.n.koval@sevsu.ru

Годованик Евгений Валентинович, доктор юридических наук, доцент, заведующий кафедрой «Международное, морское и таможенное право» Севастопольского государственного университета д. 33, Университетская ул., г. Севастополь 299053, Российская Федерация
evgodovanik@mail.sevsu.ru

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Vladimir N. Koval, Dr. Sci. (Law), Associate Professor, Director of the Law Institute, Professor, Department of Civil Law and Procedure, Sevastopol State University, Sevastopol, Russian Federation
v.n.koval@sevsu.ru

Evgeny V. Godovanik, Dr. Sci. (Law), Associate Professor, Head of the Department of International Maritime and Customs Law, Sevastopol State University, Sevastopol, Russian Federation
evgodovanik@mail.sevsu.ru

Материал поступил в редакцию 23 мая 2025 г.

Статья получена после рецензирования 8 июня 2025 г.

Принята к печати 15 июня 2026 г.

Received 23.05.2025.

Revised 08.06.2025.

Accepted 15.06.2026.