

**Гармонизация правовых основ выпуска в обращение и эксплуатации маломерных судов как фактор взаимодействия в сфере цифровых информационных технологий государств – членов ЕАЭС (проблемные аспекты)**

**В. Б. Левитин**

кандидат юридических наук, доцент кафедры государственно-правовых и уголовно-правовых дисциплин РЭУ им. Г. В. Плеханова.  
Адрес: ФГБОУ ВО «Российский экономический университет имени Г. В. Плеханова»,  
117997, Москва, Стремянный пер., д. 36.  
E-mail: levitinvb@rambler.ru

**Harmonization of Legal Bases for Release into Circulation and Exploitation of Small Vessels as a Factor of Interaction in the Field of Digital Information Technologies of the EEA Member States (Problematic Aspects)**

**V. B. Levitin**

PhD of Law, Associate Professor of the Department of State Legal and Criminal Legal Disciplines of the PRUE.  
Address: Plekhanov Russian University of Economics, 36 Stremyanny Lane,  
Moscow, 117997, Russian Federation.  
E-mail: levitinvb@rambler.ru

**Аннотация**

В статье рассматриваются проблемные аспекты интеграционных процессов, связанных с реализацией положений Технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов»; анализируются возможности повышения эффективности информационного взаимодействия стран – членов ЕАЭС с использованием цифровых технологий; вносятся предложения по модернизации правовой модели «транспортной недвижимости», совершенствованию национальных систем государственной регистрации средств водного транспорта. В работе говорится о полноценном решении проблемы с помощью введения в действие положений Регламента в рамках гармонизации национального гражданского законодательства, а также изменении редакции статьи 130 Гражданского кодекса Российской Федерации (статья 130 Гражданского кодекса Республики Беларусь и статьи 117 Гражданского кодекса Республики Казахстан). Предлагаемому правовому решению мерой могло бы быть принятие странами – членами Евразийского экономического союза консолидированного нормативного правового акта, закрепляющего экономически обоснованные, единые и четкие критерии отнесения судов к категории маломерных, их классификации, освидетельствования и регистрации, создающего условия для эффективного использования цифровых информационных технологий в сфере транспортной безопасности.

**Ключевые слова:** гармонизация законодательства, унификация законодательства, технический регламент, маломерное судно, транспортная недвижимость, система государственной регистрации транспортной недвижимости, цифровые информационные технологии, информационное взаимодействие, интеграционные процессы в ЕАЭС.

**Abstract**

The article deals with the problem aspects of integration processes, related to the implementation of the provisions of the Technical regulations of the Customs Union "On the Safety of Small-sized Vessels"; the possibilities of increasing the efficiency of information interaction among the EEU member countries using digital technologies are analyzed; proposals to modernize the legal model of "transport real estate", to improve national systems of state registration of watercraft are made. The work speaks of a full-fledged solution to the problem through the implementation of the provisions of the Regulation in the framework of the harmonization of national civil legislation, as well as the revision of Article 130 of the Civil Code of the Russian Federation (Article 130 of the Civil Code of the Republic of Belarus and Article 117 of the Republic of Kazakhstan). The adoption of a consolidated normative legal act by the member states of the Eurasian Economic Union that establishes economically justified, unified and clear criteria for classifying vessels as small-sized, and of their classification, survey and registration, which creates

conditions for the effective use of digital information technologies in the field of transport security, could be the proposed legal solution.

**Keywords:** harmonization of legislation, unification of legislation, technical regulations, small-sized vessel, transport real estate, state registration of transport real estate, digital information technologies, information interaction, integration processes in the EEU.

Одним из важнейших условий повышения эффективности интеграционных процессов Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан, обусловленных их совместным вхождением как в состав Таможенного союза, так и в Евразийский экономический союз, является единое нормативное правовое закрепление долговременных договоренностей на уровне соответствующих властных структур относительно общей стратегии проводимых преобразований в различных сферах экономики, сбалансированности отдельных этапов их реализации, универсальных критериев оценки эффективности функционирования управленческих механизмов, административных процедур, способов и приемов технического регулирования, информационного взаимодействия и т. д. [1. – С. 223]. Это в полной мере касается не только транспортной деятельности в целом, но и безопасности эксплуатации морских и речных судов, используемых физическими и юридическими лицами в основном для активного отдыха и занятия спортом в частности.

Как известно, нормативной правовой основой сотрудничества Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан по реализации интеграционных процессов в данной сфере служит «Договор о Евразийском экономическом союзе», заключенный в Астане 29 мая 2014 г. (далее – Договор), предусматривающий широкий спектр мер информационного взаимодействия, а также технического регулирования на территории государств – членов Союза и в частности в сфере транспортной безопасности.

Пунктом 2 статьи 23 Договора предусмотрено, что информационное взаимодействие при реализации общих процессов в рамках Союза осуществляется с использованием интегрированной информационной системы Союза, обеспечивающей интеграцию территориально распределенных государственных информационных ресурсов и информацион-

ных систем. В настоящее время функционирует Интегрированная информационная система внешней и взаимной торговли Союза (ИИСВВТ), тесно сопрягаемая с мероприятиями по реализации «Цифровой повестки Союза» и охватывающая все сферы интеграционной деятельности.

Одной из важнейших целей создания Системы являются обеспечение эффективного регулирования внешней и взаимной торговли на таможенной территории, осуществление транспортного и других видов государственного контроля с использованием информационных телекоммуникационных технологий при перемещении товаров и транспортных средств через таможенную границу (пункт 2.1 Концепции создания ИИСВВТ, утвержденной решением Межгоссовета ЕвразЭС от 19 ноября 2010 г. № 60).

Техническое регулирование по определению неотделимо от информационного, в том числе с использованием цифровых информационных технологий взаимодействия стран – членов Союза, предусматривающих создание интегрированных банков данных, их единого хранилища, особых инструментов обобщения и анализа и т. д.

Общеизвестно, что именно цифровые технологии позволяют в рамках функционирования государственных регистрационных систем, аккумулирующих гигантские объемы информации, в том числе конфиденциального характера, обеспечить наибольшие возможности снижения рисков несанкционированного доступа к информации, ее искажения и утраты.

Согласно подпунктам 2, 3 статьи 51 Договора, в число важнейших принципов осуществляемого Союзом технического регулирования входят:

– установление единых обязательных требований в технических регламентах Союза или национальных обязательных требований в законодательстве государств-членов к про-

дукции, включенной в единый перечень продукции, в отношении которой устанавливаются обязательные требования в рамках Союза;

– применение и исполнение технических регламентов Союза в государствах-членах без изъятий.

Одним из важнейших нормативно-технических документов в сфере транспортной безопасности является Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 026/2012 «О безопасности маломерных судов», принятый Решением Совета Евразийской экономической комиссии от 15 июня 2012 г. № 33 и распространяющий свое действие на территории всех стран – участников ЕАЭС (далее – Технический регламент, Регламент).

Введение в действие Регламента предполагает утверждение целого комплекса единых, универсальных организационно-технологических материалов (стандартов, типовых форм свидетельств, сертификатов и т. п.), рассчитанных на широкое использование цифровых информационных технологий (решение Евразийской экономической комиссии от 13 мая 2014 г. № 72 «О порядке введения в действие технического регламента Таможенного союза "О безопасности маломерных судов"»).

Технический регламент имеет целью установление на единой таможенной территории Таможенного союза единых обязательных для применения и исполнения требований к маломерным судам, спасательным средствам и (или) оборудованию для маломерных судов обеспечения свободного перемещения маломерных судов, спасательных средств и (или) оборудования для маломерных судов, выпускаемых в обращение на единой таможенной территории Таможенного союза.

Область распространения положений Регламента ограничена как верхним пределом – судно длиной не более 20 метров и допустимое количество людей на борту не более 12 человек, так и нижним – судно массой свыше 100 кг, исключая суда, построенные или оборудованные для рыболовства, перевозки грузов, буксировки, проведения поиска, разведки и добычи полезных ископаемых, строительных, путевых, гидротехнических и других подобных работ, лоцманской и ледо-

кольной проводки, а также осуществления мероприятий по защите водных объектов от загрязнения и засорения (пункт «З» статьи 5 Регламента).

Полномасштабная реализация закрепленного Техническим регламентом обширного перечня достаточно конкретных и зачастую весьма жестких требований к конструкции, оснащению и экипажу маломерного судна предполагает перманентные усилия сторон по гармонизации принципов и подходов национальных правовых систем России, Беларуси и Казахстана к регламентации разнообразных аспектов обеспечения эксплуатационной безопасности указанных средств водного транспорта, подлежащих оценке в ходе четко регламентированных процедур классификации, освидетельствования и государственной регистрации маломерного судна. Поэтому степень согласованности либо разобщенности существующих в настоящее время правовых и нормативно-технических решений относительно содержания правовой категории «маломерное судно» в законодательстве стран – членов указанных международных объединений имеет важнейшее значение [2. – С. 172].

Необходимым условием реализации положений Регламента является выработка универсального для законодательства стран – членов ЕАЭС понятия *маломерного судна*, включающего четкие и определенные признаки конструктивной характеристики судна, поддающиеся точному измерению, приемлемые и достаточные для построения системы цифровых алгоритмов, используемых в информационных технологиях, в процессе осуществления процедур классификации, освидетельствования и регистрации судна и т. д.

На первый взгляд, исходные правовые конструкции, определяющие правовые рамки содержания категории маломерных судов и их вещно-правовой статус в России, Беларуси и Казахстане, несмотря на некоторые терминологические отличия, по существу полностью тождественны. Согласно части 2 пункта 1 статьи 130 Гражданского кодекса Российской Федерации (ГК РФ) (части 2 пункта 1 статьи 130 Гражданского кодекса Республики Беларусь, части 2 статьи 117 Гражданского кодекса Республики Казахстан), морские суда и суда внутреннего плавания, в

том числе маломерные, которые подлежат государственной регистрации, являются разновидностью категории недвижимых вещей, условно именуемой «транспортной недвижимостью» либо приравнены к данной группе имущественных объектов.

Законодательство стран – членов Союзов закрепляет сходные и в основном совпадающие с положениями Регламента формулировки понятия, предельные размерения корпуса и пассажироместимости судна, необходимые и достаточные для его отнесения к категории маломерного.

В пункте 3 статьи 7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее – КТМ) и абзаце 17 статьи 3 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ) в редакции Федерального закона Российской Федерации от 23 апреля 2012 г. № 36-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части определения понятия маломерного судна», пункте 2 Указа Президента Республики Беларусь 25 июля 2013 г. № 332 «Об отдельных вопросах функционирования Государственной инспекции по маломерным судам и внесении дополнений и изменений в некоторые указы Президента Республики Беларусь» под маломерными судами понимают суда длиной не более 20 метров с допустимым количеством людей на борту не более 12 человек независимо от их потребительского либо иного назначения.

Аналогичные по закреплённым параметрам судна правовые нормы содержат пункт 59-1 Закона Республики Казахстан от 17 января 2002 г. № 284-II «О торговом мореплавании» и пункт 45 Закона Республики Казахстан от 6 июля 2004 г. № 574-II «О внутреннем водном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 13 июня 2017 г.), исключающие из категории маломерных суда профессионально-коммерческого использования. Данная конструкция полностью соответствует требованиям Регламента, однако ведет к существенному ограничению круга средств водного транспорта данной категории по сравнению с правовой моделью маломерного судна, закреплённой в российском и белорусском законодательстве, которые такой оговорки не содержат.

Однако на этом единообразии и совместимости с положениями Регламента правовых моделей категории «маломерное судно» в законодательстве России, Беларуси и Казахстана практически полностью исчерпывается.

Прежде всего особенности средств и методов правового регулирования данной сферы транспортной деятельности в перечисленных выше случаях касаются различий юридической силы нормативных правовых актов, определяющих правовой режим эксплуатации маломерных судов, объясняемых спецификой государственного устройства стран – членов Союза [8. – С. 27]. Так, в Российской Федерации базовые положения регламентации государственных регистрационных процедур в отношении маломерных судов закреплены в федеральном законодательстве.

При этом Федеральный закон РФ от 21 июля 1997 г. № 122-ФЗ «О государственной регистрации прав на недвижимое имущество и сделок с ним», детализирующий предписание статьи 131 ГК РФ, исключил морские суда и суда внутреннего плавания, включая маломерные, из круга имущественных объектов, подлежащих обязательной государственной регистрации на общих основаниях, предусмотрев необходимость принятия специального федерального закона (часть 2 пункта 1 статьи 33 Федерального закона № 122-ФЗ в ред. от 29.12.2015 г.), который до сих пор не издан.

Действующий в настоящее время в Российской Федерации порядок классификации, освидетельствования и государственной регистрации маломерных судов носит дифференцированный характер, поскольку предполагает использование соответствующих правовых норм КТМ, КВВТ и целого ряда нормативных правовых актов подзаконного характера, в том числе постановлений Правительства Российской Федерации, а также ведомственных нормативных правовых актов Минтранса России и МЧС России, определяющих порядок реализации компетенции Государственной инспекции по маломерным судам.

Что касается Республики Беларусь и Республики Казахстан, то законодателям этих унитарных государств удалось избежать указанной «многослойности» нормативно-

правовой базы путем перевода процесса регламентации системы классификации, освидетельствования и государственной регистрации маломерных судов на подзаконный уровень, однако указанные нормативные правовые акты стран – членов ЕАЭС содержат достаточно разноречивые требования как материально-правового, так и процедурного характера, например в части периодичности освидетельствования маломерных судов.

Сравнительный анализ свидетельствует, что наиболее проблемным моментом для полноценной интеграции национальных систем контроля за выпуском в обращение маломерных судов является различие подходов нормотворческих структур стран – членов Союза к выработке единых критериев классификации маломерных судов, определяющих «пороговые» значения содержания данной правовой категории.

В России признаки, при наличии которых судно не подлежит государственной регистрации, а следовательно, не относится к категории маломерных, закреплены непосредственно в нормативных правовых актах законодательного уровня (пункт 1.1 статьи 33 КТМ РФ и пункт 1.1 статьи 16 КВВТ). Согласно данным правилам, требование обязательного прохождения государственной регистрации распространяется на суда массой с полным оснащением, превышающей 200 килограмм, и мощностью двигателей (в случае установки) 8 кВт (10 л. с.) и более этого значения. Прохождения процедур допуска к эксплуатации владельцами средств водного транспорта с меньшими параметрами в настоящее время в России не предусмотрено, поскольку они считаются фактически не участвующими в мореплавании и судоходстве. При этом прогулочные и спортивные парусные суда не входят в состав категории маломерных судов и подлежат классификации по иным критериям, что существенно размывает правовые рамки понятия «маломерное судно».

В Казахстане тождественная по содержанию правовая норма содержится в нормативном правовом акте подзаконного характера – Постановлении Правительства Республики Казахстан от 14 сентября 2011 г. № 1058 «Об утверждении Правил государственной регистрации судна, в том числе маломерного суд-

на, и прав на него» (пункт 60-1 в ред. Постановления Правительства Республики Казахстан от 20 декабря 2013 г. № 1380). Указанные Правила предусматривают разграничение маломерных судов на самоходные и несамоходные суда с включением судов, имеющих парусное оснащение, в состав самоходных маломерных судов.

В Беларуси же освобождены от прохождения государственной регистрации лишь гребные лодки, байдарки и надувные суда грузоподъемностью менее 225 килограммов (пункт 1 Положения о порядке государственной регистрации и классификации маломерных судов, за исключением гребных лодок, байдарок и надувных судов грузоподъемностью менее 225 килограммов, утвержденного Постановлением Совета министров Республики Беларусь от 28 декабря 2013 г. № 1149).

Из сказанного следует, что в основу классификации судов России, Казахстана, с одной стороны, и Белоруссии, с другой, положены разные параметры судов: масса (водоизмещение) либо грузоподъемность, наличие или отсутствие двигателя и его мощность и др., различаются также количественные показатели указанных параметров. Следует лишь учесть, что грузоподъемность является более традиционным и константным параметром судна по сравнению с его массой (водоизмещением), поддающимся определенной корректировке в процессе эксплуатации судна.

К сожалению, в целом ряде случаев при категоризации судна придается определяющее значение таким особенностям конструкции и оборудования судна, которые имеют неустойчивый, ситуативный характер. Так, например, признаки наличия, как и отсутствия, подвесного лодочного мотора на судне, а также показатели его мощности достаточно просто поддаются корректировке, влияющей на изменение категории судна. Конструкции многих современных сборно-разборных и иных судов позволяют при необходимости без переоборудования судна в целом устанавливать вспомогательное парусное снаряжение, быстросъемные укрытия для отдыха и т. п., что дает возможность перевода судна в иную классификационную категорию с самостоятельными критериями допуска к эксплуатации. Указанные особенности зачастую носят

оценочный характер, далеко не всегда внятно и четко формулируются изготовителем судна в прилагаемых к изделиям товарно-сопроводительных документах (технических паспортах, инструкциях по использованию изделий и т. д.) и приводят к тому, что некоторые виды судов вообще выпадают из системы категоризации [6. – С. 46].

Как видим, отличительные признаки рассмотренных видов маломерных судов не обладают единообразными свойствами, что явно препятствует выстраиванию их общего понятийного ряда, четкой классификации и формированию единого алгоритма унифицированной правовой конструкции системы выпуска в обращение маломерных судов, пригодного для встраивания в интеграционные процессы информационного обеспечения процесса реализации положений Технического регламента с использованием цифровых технологий [4. – С. 47].

Необходимо также иметь в виду, что статья 5 Регламента содержит целый ряд специальных требований к маломерным судам, которые должны соблюдаться их владельцами в процессе эксплуатации и утилизации, в том числе уже после прохождения процедур классификации, освидетельствования и государственной регистрации. Это обстоятельство предполагает учет особенностей национальных систем аттестации судоводителей на право управления маломерными судами стран – членов Союза, которые должны обладать соответствующими знаниями положений Регламента и навыками их практического применения.

Исследование показывает, что критерием обязательности прохождения судоводителем аттестации на право управления маломерным судном служат показатели мощности установленной на нем силовой установки, и в этой сфере в странах – членах ЕАЭС имеются весьма существенные различия. В России и Казахстане пороговым значением лодочного мотора, требующим наличия у владельца удостоверения на право управления маломерным судном, является показатель его мощности – 8 кВт (10 л. с.), в Беларуси – 3,68 кВт (5 л. с.) (пункт 32 Правил аттестации судоводителей на право управления маломерным судном, утвержденных Приказом и. о.

Министра по инвестициям и развитию Республики Казахстан от 17 апреля 2015 г. № 457).

В качестве позитивного момента следует отметить, что для решения интеграционных задач Договором предусмотрено использование всего спектра современных правовых инструментов в этой области, включая как гармонизацию положений национальных правовых систем, т. е. сближение законодательства государств-членов, направленное на установление сходного (сопоставимого) нормативного правового регулирования в отдельных сферах», так и их унификацию, рассматриваемую с позиции сближения законодательства государств-членов, направленное на установление идентичных механизмов правового регулирования в отдельных сферах, определенных настоящим Договором (раздел I, статья 2 Договора). Думается, в используемом Договором контексте текущие содержательные моменты обоих терминов практически совпадают, а различия в обоих случаях касаются лишь конечных целей нормотворчества, поэтому на современном этапе интеграционных процессов может с успехом использоваться весь арсенал рассмотренных правовых инструментов.

Вместе с тем выявленные в результате анализа расхождения в указанных сферах свидетельствуют о том, что просто отдать предпочтение в неизменном виде какой-либо одной из рассмотренных национальных систем допуска к эксплуатации маломерных судов не представляется возможным [5. – С. 22]. Вполне очевидно, что предпринимаемые в странах – членах ЕАЭС меры по корректировке правового режима обращения на рынке маломерных судов направлены на фрагментарное решение проблемы в целом.

По нашему мнению, в ходе интеграционных процессов в России, Беларуси и Казахстане в рамках перехода к реализации положений Технического регламента и обеспечению транспортной безопасности в целом должно быть найдено взаимоприемлемое, компромиссное решение, основанное на формировании модернизированной правовой модели системы допуска к эксплуатации морских судов и судов внутреннего плавания, предусматривающей значительно более уз-

кий круг судов, включаемых в категорию «транспортной недвижимости».

Следует напомнить, что возникновение правовой конструкции «транспортной недвижимости» в современном законодательстве стран – членов ЕАЭС явилось результатом не вполне удачной, на наш взгляд, попытки совмещения в единое целое двух достаточно разнородных и имеющих различную целевую направленность правовых моделей.

Одна из них устанавливает правовые рамки вещно-правового статуса указанных транспортных средств как разновидности недвижимого имущества и объекта налогообложения, другая – в основном регламентирует особый режим их практического использования, наличие у владельца соответствующего допуска к эксплуатации транспортного средства в качестве одного из видов источника повышенной опасности.

Таким образом, в данной правовой конструкции критерий нуждаемости в прохождении процедуры государственной регистрации совершенно неоправданно служит правообразующим фактором отнесения морского судна или судна внутреннего плавания к категории недвижимого имущества, поскольку является достаточно абстрактным [7. – С. 4].

Поскольку направленность регламентированной гражданским законодательством стран – членов ЕАЭС государственной регистрационной системы определяется необходимостью установления особого вещно-правового статуса того или иного вида имущества в качестве объекта недвижимости, представляется, что критерии нуждаемости в прохождении соответствующих регистрационных процедур должны быть самым тесным образом связаны с особенностями его экономико-стоимостной характеристики [4. – С. 48].

С этих позиций одним из основных критериев нуждаемости в прохождении государственной регистрации средств водного транспорта следует прежде всего считать обобщающий коэффициент их инвестиционной привлекательности как объектов «транспортной недвижимости», формируемый на основе соотношения учетно-статистических и среднерыночных показателей коммерческой значимости сопоставимых видов недвижимого имущества, в значительной степени опреде-

ляющей общее состояние инвестиционного климата на общей территории Союза. Методика вычисления указанного коэффициента может базироваться на учете совокупности частных индикаторов, отражающих такие свойства конкретного судна, как продолжительность периода окупаемости его продажной цены, сроки службы и полной амортизации, объем затрат на ремонт, содержание и обслуживание, уровень ликвидности и т. д. [8. – С. 67–68].

Что касается учета особенностей технико-эксплуатационной характеристики средства водного транспорта как разновидности источника повышенной опасности, то эта задача, по нашему мнению, должна решаться с помощью реализации регистрационных механизмов, альтернативных по отношению к системе государственной регистрации недвижимого имущества.

Применительно к гражданскому законодательству Российской Федерации необходимо иметь в виду, что система регистрации различных видов имущества, закрепленная в статье 131 ГК РФ, предусматривает целый ряд регистрационных процедур, имеющих разные цели и различную правовую природу.

Как известно, наряду с государственной регистрацией прав на недвижимое имущество в предусмотренных законом случаях могут осуществляться специальная регистрация или учет отдельных видов недвижимого имущества (пункт 2 статьи 131 ГК РФ), а также регистрация прав на движимые вещи (пункт 2 статьи 130 ГК РФ), которые также могут обладать атрибутами государственных регистрационных процедур (например, сопровождаться выдачей государственного номерного знака на автотранспортное средство).

Полагаем, что именно с помощью специальных регистрационно-учетных процедур должно осуществляться удостоверение основных свойств технико-эксплуатационной характеристики транспортных средств, таких как предусмотренная конструкцией судна максимальная скорость передвижения, предельно-допустимые изготовителем (но не фактически существующие, как это имеет место в настоящее время) мощность двигателя, проектная пассажироместимость и т. д.

Исходя из этого, адекватные критерии нуждаемости в прохождении специальной регистрации указанных выше транспортных средств могут быть выработаны лишь на основе учета таких показателей, которые достаточно полно отражают качественно-количественные параметры процесса реализации учетно-регистрационных процедур и контрольно-надзорных функций сотрудниками соответствующих государственных органов.

Сложившаяся противоречивая ситуация, на наш взгляд, во многом объясняет стремление законодателя России и Казахстана повысить, по сравнению с требованиями Регламента, пороговые значения категории маломерного судна с целью приблизить эти значения к традиционным в общемировой практике воззрениям на содержание правовой категории «недвижимое имущество», абстрагируясь в значительной мере от подтверждаемой реальными жизнями возможности разрастания криминогенных рисков, связанных с освобождением от обязательности прохождения регистрационных процедур весьма обширного круга мелких судов [9. – С. 64].

Представляется, что эта тенденция в целом мало результативна, поскольку предполагает сохранение в составе «транспортной недвижимости» категории маломерных судов, абсолютное большинство которых по своим эксплуатационно-стоимостным характеристикам никак не соответствуют устоявшимся в экономическом обороте признакам «недвижимости».

Непреложным остается положение отечественной цивилистики о том, что критерии отнесения тех или иных видов имущества к категории недвижимости не могут избираться произвольно. Нельзя не согласиться с мнени-

ем В. П. Мозолина о наличии связи с землей как имманентном качестве не только традиционных, но и мобильных объектов недвижимости, в том числе средств водного транспорта, которая проявляется в том, что для их эксплуатации необходимо наличие специально оборудованных земельных участков с находящимися на них постройками и оборудованием (порты, причалы и т. п.) [4. – С. 93].

Вместе с тем очевидно, что значительные резервы для согласованного странами – членами ЕАЭС решения задач по реализации интеграционных процессов в данной сфере содержатся в расширении возможностей дальнейшей диверсификации как самой категории «транспортной недвижимости», так и соответствующих регистрационных процедур.

Полноценное решение проблемы введения в действие положений Регламента возможно в рамках гармонизации национального гражданского законодательства с помощью изменения редакции статьи 130 ГК РФ (статья 130 ГК Республики Беларусь и статьи 117 Республики Казахстан) путем исключения категории маломерных судов из содержания понятия «транспортная недвижимость».

Корреспондирующей предлагаемому правовому решению мерой могло бы быть принятие странами – членами Евразийского экономического союза консолидированного нормативного правового акта, закрепляющего экономически обоснованные, единые и четкие критерии отнесения судов к категории маломерных, их классификации, освидетельствования и регистрации, создающего условия для эффективного использования цифровых информационных технологий в сфере транспортной безопасности.

### Список литературы

1. *Вертинская Т. С.* Институциональные факторы экономической интеграции регионов стран – членов ЕАЭС // Россия: тенденции и перспективы развития. Ежегодник : сборник трудов. – М., 2017. – С. 220–225.
2. *Гвоздева Е. И., Алексахина В. Г.* Интеграционные процессы между Россией, Беларуссией и Казахстаном – основной механизм сотрудничества в рамках Таможенного союза // Перспективы, организационные формы и эффективность развития сотрудничества вузов стран Таможенного союза и СНГ : сборник научных трудов Международной научно-практической конференции. – Королев : Технологический университет, 2013. – С. 170–174.

3. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть первая. Научно-практический комментарий / отв. ред. Т. Е. Абова, А. Ю. Кабалкин, В. П. Мозолин. – М. : БЕК, 2009.
4. *Зудинова К. Ю., Балабина Л. А.* Возможности расширения международного сотрудничества в секторе маломерного судостроения путем разрешения проблем реализации технического регламента // Новое слово в науке: перспективы развития. – 2014. – № 2 (2). – С. 248–251.
5. *Кузьминых В. Е.* Опыт и перспективы развития таможенного союза между Россией, Беларуссией и Казахстаном // Запад-Россия-Восток : политическое, экономическое и культурное взаимодействие : материалы VI Международной научно-практической конференции. – Тольятти : ТСГУ 2012. – С. 220–224.
6. *Пастухова Н. Б.* О формировании правовой системы союзного государства, образуемого Россией и Беларуссией // Право и образование. – 2002. – № 6. – С. 172–179.
7. *Ревенко Н. С.* Проблематика интеграционного взаимодействия в деятельности аналитических центров стран – членов ЕАЭС // Вопросы новой экономики. – 2016. – № 4 (40). – С. 33–39.
8. *Терениченко А. А.* Пути гармонизации нормативной правовой базы России и других стран-членов ЕАЭС в сфере регулирования экономической деятельности // Аграрное и земельное право. – 2016. – № 6 (138). – С. 59–62.
9. *Хромова Н. М.* О криминализации нарушений при пользовании маломерными судами на водных объектах // Законодательство и экономика. – 2016. – № 11. – С. 28–40.