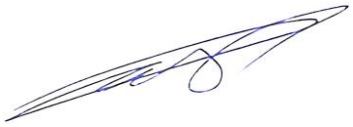
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
«ИНСТИТУТ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА И СРАВНИТЕЛЬНОГО
ПРАВОВЕДЕНИЯ ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ»

На правах рукописи



Клюев Виталий Владимирович

СОВРЕМЕННОЕ РОССИЙСКОЕ ПУБЛИЧНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО: СИСТЕМА, СТРУКТУРА, ФУНКЦИИ

Специальность 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
доктора юридических наук

Москва — 2026

Работа выполнена в Федеральном государственном научно-исследовательском учреждении «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации»

Научный консультант: ***Синицын Сергей Андреевич***
доктор юридических наук, профессор Российской академии наук, заместитель директора ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации»

Официальные оппоненты: ***Бажина Мария Анатольевна***
доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского права им. В. С. Якушева ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В. Ф. Яковлева»

Вайпан Виктор Алексеевич
доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации, профессор кафедры предпринимательского права юридического факультета ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»

Россинский Борис Вульфович
доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации, профессор кафедры административного права и процесса имени Л. Л. Попова ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА)»

Ведущая организация: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»

Защита состоится «25» февраля 2027 г. в «13.00» часов на заседании диссертационного совета 02.1.002.02, созданного на базе ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации», по адресу: 117218, г. Москва, ул. Б. Черемушкинская, д. 34, зал заседаний диссертационного совета.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации» по адресу: 117218, г. Москва, ул. Б. Черемушкинская, д. 34 и на сайте: https://izak.ru/science/dissertatsionnye-sovety/dissertatsii/.

Автореферат разослан «___» января 2027 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
доктор юридических наук, профессор Н.А. Поветкина

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Морское право является первоисточником для торгового права в целом, поскольку зародилось с появлением торговых отношений при перемещении грузов на морских лодках, парусных и впоследствии механических морских судах. Морское право до настоящего времени сохраняет статус основы правовой конструкции общественных отношений, возникающих при осуществлении деятельности по перемещению грузов в пространстве. По данным Организации Объединенных Наций (ООН), более 80 % всего объема мировой товарной торговли осуществляется по морю, а к 2050 году спрос на морские грузовые перевозки вырастет еще в три раза[1]. По данным Минтранса России, более 70 % российских внешнеторговых грузов перевозится именно морским транспортом, при этом в экспорте показатель превышает 80 %[2].

Эволюция регулирования морской деятельности привела к тому, что морское право в последнее столетие существенным образом кодифицировалось и на международном, и на национальном уровнях, появились новые правовые институты и публичные инструменты, публичные органы во многих аспектах проявляются как субъекты правоотношений, влияя существенным образом и на традиционные морские частные общественные отношения[3]. Таким образом, в морском праве к настоящему времени сформировалась его публичная часть, однако ввиду относительной новизны этого феномена, публичная сторона морского права пока не получила научного осмысления и должной систематизации.

Актуальность изучения и научного обоснования системы, структуры и функций формирующегося российского публичного морского права

---

[1] См.: Более 80 процентов всего объема мировой торговли осуществляется по морю // ООН : сайт. URL: https://news.un.org/ru/story/2018/11/1343431 (дата обращения: 11.09.2025).

[2] См.: Трансарктический транспортный коридор – будущее мировой морской торговли // Минтранс России : сайт. URL: https://mintrans.gov.ru/press-center/news/12259?utm_referrer=korabel.ru%2Fnews%2Fcomments%2Ftransarkticheskiy_transportnyy_koridor_-_buduschee_mirovoy_morskoy_torgovli_647734.html (дата обращения: 25.05.2026).

[3] См.: *Клюев В. В.* Генезис российского морского права // Образование и право. 2025. № 9. С. 107–113.

подтверждается положениями Морской доктрины Российской Федерации, декларирующими в качестве одного из наивысших приоритетов государства – защиту национальных интересов России в Мировом океане[4]. При этом, основная роль в обеспечении решения этой приоритетной задачи отводится публичным институтам на основе анализа состояния и тенденций развития морской деятельности[5].

В целях публичного регулирования морской деятельности создан значительный массив правовых актов. Отсутствие системной, научно обоснованной доктрины российского публичного морского права затрудняет законопроектный и нормотворческий процессы в этой сфере, а также правоприменение уже принятых нормативных правовых актов в их системной взаимосвязи, что объективно приводит к необходимости формулирования доктринальных подходов к структуре, системе и функциям российского публичного морского права.

Реализация национальных публично-правовых функций осуществляется публично-правовыми институтами, форма существования которых определяет фундаментальный элемент регулирования морской деятельности, обеспечивающий соблюдение как международных, так и национальных публичных стандартов и предписаний. Ошибки, несоответствие формы организации публичного управления в области морской деятельности природе общественных отношений в этой сфере, приводят к системным проблемам, влекущим не только экономические и имиджевые потери государства и его национальных субъектов на международной арене морских перевозок и иной деятельности в Мировом океане, но и создающим условия для возникновения аварий и катастроф с морскими судами, причинения вреда окружающей среде,

[4] См.: Указ Президента РФ от 31.07.2022 № 512 "Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации".

[5] Здесь и далее в диссертации под морской деятельностью понимается исключительно гражданская (не военная) деятельность в морских пространствах, за исключением отдельных исторических фрагментов, обусловленных неразрывной связью торгового и военного мореплавания и единства их правового регулирования.

и, что не менее важно, ведущим к снижению транспортного суверенитета страны. В доктрине российского публичного морского права отсутствует ясная модель государственного управления морской деятельностью, обеспечивающего комплексный подход ко всем ее видам. Необходимость реформирования государственного управления морской деятельностью подтверждается попытками разработки соответствующих законопроектов. Однако несостоятельность данных законопроектов объясняется отсутствием системного анализа предлагаемых решений и научного осмысления природы публичного управления морской деятельностью.

Нестабильность геополитических процессов последних лет существенно повышает необходимость обеспечения транспортного суверенитета страны, и прежде всего в сфере морских перевозок, что должно обеспечиваться обновлением публичного регулирования этой сферы с учетом международных тенденций регионализации и суверенизации применения морского права, повышения роли национальных правовых режимов, распространяющих свое действие не только на прибрежные воды государства, но и на всю акваторию Мирового океана.

Систематизация российского публичного морского права, как доктринального феномена в правовой системе Российской Федерации, выявление функций российского публичного морского права и их структурирование позволит не только лучше осмыслить его природу, но и по итогам проведенного анализа сформировать объективно обоснованные рекомендации по структурной трансформации и модернизации нормативного массива российского публичного морского права.

Степень изученности проблемы. Научное исследование проблем морского права проводилось учеными советского периода, заложившими основы терминологии и доктринальных положений в рассматриваемой сфере, большинство из которых остаются актуальными и сегодня. В середине прошлого столетия активные исследования морского права проводились и зарубежными

учеными исходя из существенного влияния международного морского права на национальное регулирование общественных отношений, возникающих при осуществлении морской деятельности. Наиболее значимые работы в области морского права принадлежат А. Л. Маковскому и В. Ф. Мешере, а также Ю. Г. Барсегову, Д. К. Бекяшеву, В. В. Гаврилову, А. Л. Колодкину, М. И. Лазареву, и таким зарубежным ученым, как Дж. Краска, Т. Л. МакДорман, М. Х. Нордквист, Ш. Розен, Д. Ротвелл, Е. Танака, Т. Тревес. Большинство научных исследований в области морского права концентрировалось на проблемах статуса и юрисдикции морских пространств, на урегулировании споров между государствами в части морских пространств, соответственно предметом таких исследований были отношения между государствами в парадигме совокупного восприятия международного и национального правовых режимов в области морской деятельности как некого единого правового механизма, что не вполне соответствует природе общественных отношений в этой сфере.

Историческое развитие общественных отношений в области морской деятельности и генезис их правового регулирования исследовались в работах теоретиков права и экономики, таких как М. О. Акишин, Н. Ю. Бодровцева, Н. А. Бутакова, Н. Ю. Ерпылева, Н. М. Карамзин, В. А. Колесников, В. А. Косовская, В. Ю. Ланцева, К. А. Максимович, И. Е. Павлов, И. З. Фархутдинов, Р. Ченслор, А. Н. Шармоянц, Г. Ф. Шершеневич, Ю. Б. Шубников.

Современное морское право в различных его аспектах представлено в работах таких ученых-юристов, как А. И. Абдуллин, А. Н. Александров, И. О. Анисимов, К. А. Бекяшев, П. Н. Бирюков, Ю. В. Боброва, Н. А. Бутакова, В. Я. Васильев, С. А. Васильев, В. А. Винокуров, А. Н. Вылегжанин, С. А. Вязмитинова, Л. Н. Галенская, А. Н. Глушко, П. А. Гудев, В. Н. Гуцуляк, А. С. Джавадова, Д. В. Дубасов, И. В. Евграфова, А. И. Землин, Т. Н. Иванова, В. Н. Коваль, А. Л. Колодкин, С. И. Ладыка, Т. А. Литвин, Н. Г. Маркалова,

А. П. Никитина, С. В. Очкуренко, Е. С. Палкина, И. А. Пономаренко, Д. Ю. Руди, Л. И. Серебренникова, С. А. Синицын, А. С. Скаридов, Л. Л. Федоров, Цао Липин, В. Е. Чеботарев.

Вопросы, связанные, прямо или косвенно, с российским публичным морским правом, а именно: общие вопросы транспортного права, более узкие направления правовых исследований в области регулирования деятельности с использованием автомобильного, железнодорожного и авиационного видов транспорта, интеллектуальных транспортных систем, а также общенаучные юридические исследования, представлены в работах следующих авторов: Ю. С. Безбородов, В. А. Егизаров, А. С. Емельянов, С. И. Кондратьев, В. П. Куприяновский, Е. В. Марьин, Д. Е. Намиот, А. А. Пахомов, В. М. Редкоус, А. Х. Саидов, С. Л. Ситников, Л. Е. Стровский, В. И. Топровер, О. Д. Третьякова, Т. Я. Хабриева.

Исследовательская деятельность в сфере морского права в настоящее время преимущественно концентрируется на изучении международного морского права, общих частных аспектов морского права, а также на детальном анализе конкретных вопросов, таких как регулирование правоотношений, связанных с договорами морской перевозки, страхованием ответственности перевозчика за груз, различными формами фрахтования морских судов, разрешением споров по исполнению контрактов на морскую транспортировку грузов, расчетами компенсаций за ущерб, возникающий в процессе морских перевозок, и вопросами общей аварии и морских происшествий. В научной литературе не встречается работ, посвященных комплексному исследованию российского публичного морского права.

Объектом исследования является совокупность общественных отношений, возникающих при осуществлении морской деятельности, в которых субъектами таких общественных отношений являются публичные институты или их представители, либо в указанных общественных отношениях присутствует публичный интерес.

Предмет исследования образует совокупность источников российского и международного публичного морского права. Структурно предмет исследования дифференцируется на три взаимосвязанных блока, включающих национальные нормативные правовые акты, универсальные и региональные международные договоры, обязательные и рекомендательные инструменты профильных международных организаций, а также обычаи в области мореплавания и морепользования. Предметом настоящего исследования являются также научные концепции, теоретические модели и правовые позиции, сформулированные в трудах российских и зарубежных ученых-юристов. Правоприменительную основу предмета составляют материалы судебной и административной практики, содержащие механизмы реализации, толкования и преодоления коллизий норм российского публичного морского права.

Цель диссертационного исследования: на основе комплексного догматического анализа общественных отношений, возникающих при осуществлении морской деятельности, выявить системные закономерности и эволюцию публичного регулирования этих общественных отношений, разработать доктринальные положения формирования системы, структуры и функций российского публичного морского права, а также сформулировать научно обоснованные предложения по совершенствованию публичного управления морской деятельностью.

Задачи диссертационного исследования:

- на основе анализа исторических свидетельств выявить объективные предпосылки генезиса российского публичного морского права, в том числе в его взаимодействии с международным публичным морским правом;
- сформулировать подходы и принципы обособления комплексных правовых образований с целью определения пределов общественных отношений, регулируемых российским публичным морским правом;
- используя доктрину отраслевой дифференциации права, определить системное место российского публичного морского права в структуре

национальной правовой системы, установив характер его доктринальных и нормативных взаимосвязей со смежными отраслями публичного права;

- концептуализировать онтологическую природу российского публичного морского права, выделив специфические общественные отношения, и систематизировать функции публичного морского права;

- сформировать систематизированное представление архитектоники российского публичного морского права, определив его структурные элементы и взаимосвязи между ними;

- выявить объективные тенденции развития российского публичного морского права, базируясь на экстраполяции его генезиса, технологических новациях и геополитических реалиях в области морской деятельности;

- систематизировать источники российского публичного морского права;

- осуществить эмпирический анализ судебной и правоприменительной практики в сфере публичного морского права, выявив доминирующие тренды и сформулировав рекомендации по преодолению выявленных коллизионных узлов;

- проанализировать функции и структуру национального публичного морского права иностранных государств, выявив общие тенденции и тренды;

- систематизировать соотношение российского публичного морского права и международного публичного морского права, определить механизмы их взаимодействия и взаимосвязи;

- диагностировать системные противоречия между современной российской правовой доктриной и объективной необходимостью обеспечения приемлемого уровня конвергенции российского публичного морского права с международным публичным морским правом;

- обосновать теоретико-правовую дефиницию и структурные элементы категории «публичный интерес» в морском праве, разработав критерии его идентификации и механизмы правового балансирования с частными интересами субъектов морской деятельности;

- выявить системные проблемы и нормативные лакуны в механизмах публичного администрирования морской деятельности, обусловленные трансформацией современной геополитической парадигмы и потребностями обеспечения национального морского суверенитета;

- аргументированно доказать актуальность структурной трансформации системы публичного администрирования морской деятельности, опираясь на комплексный анализ выявленных правовых коллизий, внутренних противоречий и существующих упущений в рамках российского публичного морского права;

- предложить возможные стратегии, направленные на реформирование системы публичного управления морской деятельностью;

- сформировать предложения по законодательному урегулированию выявленных проблем при организации публичного управления морской деятельностью и проблем реализации функций морской администрации.

Методология исследования. Среди методов, применявшихся при проведении исследовательской работы, следующие:

- философский метод, опирающийся на диалектический способ познания, с выявлением сущности и противоречий в рассматриваемых явлениях в динамике их развития. Применяемый философский метод исследования предполагает достижение объективности выводов и формирования причинно-следственных связей с минимизацией субъективизма автора исследования, хотя полностью такового избежать невозможно;

- формально-логический метод, использование принципов формальной логики, абстрагирующейся от существа конкретного содержания, и позволяющей формировать структурные цепи умозаключений формализованного характера. Абстракция формально-логического метода будет крайне востребована при определении роли и места публичного морского права в правовой системе;

- общенаучный системно-структурный (системный) метод, заключающийся в анализе и декомпозиции целостного морского права на его структурные элементы с последующим синтезом публичного морского права из элементов с выявлением связей между этими элементами. Интегрированное применение данного комплекса методов обеспечивает не только строгую догматическую оценку действующих норм, но и позволяет раскрыть глубинные функциональные связи элементов системы морского права. Итогом такой методологической конфигурации выступает выработка концептуально выверенных научных положений, которые в дальнейшем транслируются в плоскость нормотворчества;

- исторический (ретроспективный) метод позволяет выявить объективные предпосылки, тенденции и эволюционные процессы в исследуемых общественных отношениях, связанных с ними правовых нормах и правовых конструкциях. Именно историческая эволюция морского права ведет к появлению сущности публичного морского права. Исторический метод позволил установить происхождение публичного морского права на национальном уровне вопреки укоренившемуся стереотипу об исключительно международном происхождении морского права в целом и его публичного начала в частности;

- формально-юридический метод использован для анализа норм законодательства и нормативных правовых актов морского права в их буквальном истолковании и формальной трактовке для выявления буквальных несоответствий и доктринальных расхождений, а также для анализа формалистического подхода в правоприменении;

- догматический метод, исследование догмы позитивного права, в совокупности с формально-юридическим методом исследования позволили определить противоречивость в системности позитивных норм морского права с предложениями по адаптации юридической догматики в рассматриваемой области для устранения системных противоречий;

- процесс формирования уникальной авторской интерпретации позитивного морского права требует глубокого анализа, осуществляемого посредством многогранной совокупности методов толкования. Этот метод, объединяющий лексический, систематический, телеологический, доктринальный и аутентичный подходы, позволяет не только установить смысловую природу конкретных терминов, норм и правовых конструкций, но и обеспечить их целостное восприятие в рамках доктрины;

- в работе использован сравнительно-правовой метод, который подразумевает тщательный сравнительный анализ и сопоставление разнообразных правовых норм, в первую очередь касающиеся изучения и сопоставления национальных систем и доктрин морского права, принятых в разных странах, а также анализа соотношения национального регулирования и обширного массива международных инструментов[6] морского права;

- при применении указанных выше общих методов научного познания использованы такие приемы исследования, как структурирование, описание, анализ, синтез результатов работы.

Теоретическую основу исследования составляют труды российских и иностранных ученых по соответствующим направлениям. В области теории морского права использованы работы российских ученых: А. И. Абдуллина, А. Н. Александрова, И. О. Анисимова, Ю. Г. Барсегова, М.А. Бажиной, Д. К. Бекяшева, К. А. Бекяшева, П. Н. Бирюкова, Ю. В. Бобровой, Н. А. Бутаковой, В.А. Вайпан, В. Я. Васильева, С. А. Васильева, В. А. Винокурова, А. Н. Вылегжанина, С. А. Вязмитиновой, В. В. Гаврилова, Л. Н. Галенской, А. Н. Глушко, П. А. Гудева, В. Н. Гуцуляка, А. С. Джавадовой, Д. В. Дубасова, И. В. Евграфовой, А. И. Землина, Т. Н. Ивановой, В. Н. Коваль, А. Л. Колодкина, С. И. Ладыки, М. И. Лазарева, Т. А. Литвина,

[6] Здесь и далее под международными правовыми инструментами понимаются международные акты различных форм и конструкций, порождающие обычные и договорные международные обязательства государств, частных лиц и юридических субъектов, а также международных правительственных и неправительственных организаций.

А. Л. Маковского, Н. Г. Маркаловой, В. Ф. Мешеры, А. П. Никитиной, С. В. Очкуренко, Е. С. Палкиной, И. А. Пономаренко, Б.В. Россинского, Д. Ю. Руди, Л. И. Серебренниковой, С. А. Синицына, А. С. Скаридова, Л. Л. Федорова, Цао Липина, В. Е. Чеботарева и иностранных исследователей: Дж. Краски, Т. Л. МакДормана, М. Х. Нордквиста, Ш. Розена, Д. Ротвелла, Е. Танака, Т. Тревеса. В области структуры и систематизации отраслей права использованы труды Д. М. Азми, А. М. Асадова, М. И. Байтина, Ю. Ю. Ветютнева, А. В. Кротова, А. В. Кудашкина, Н. А. Останина, С. В. Очкуренко, С. В. Полениной, Н. В. Разуваева, А. Я. Рыженкова, А. М. Саввина, Е. В. Уфимцевой, А. А. Фатьянова. Анализ исторического развития морского права и его элементов проведен на основе теоретических разработок М. О. Акишина, Н. Ю. Бодровцевой, Н. А. Бутаковой, Н. Ю. Ерпылевой, Н. М. Карамзина, В. А. Колесникова, В. А. Косовской, В. Ю. Ланцевой, К. А. Максимовича, И. Е. Павлова, И. З. Фархутдинова, Р. Ченслора, А. Н. Шармоянца, Г. Ф. Шершеневича, Ю. Б. Шубникова. Теоретическую основу исследования по отдельным направлениям составили работы Ю. С. Безбородова, В. А. Егизарова, А. С. Емельянова, С. И. Кондратьева, В. П. Куприяновского, Е. В. Марьина, Д. Е. Намиота, А. А. Пахомова, В. М. Редкоуса, А. Х. Саидова, С. Л. Ситникова, Л. Е. Стровского, В. И. Топровера, О. Д. Третьяковой, Т. Я. Хабриевой.

Нормативную базу исследования составляют Конституция Российской Федерации, федеральные законы, регулирующие правовой статус морских пространств, торговое мореплавание, деятельность в морских портах Российской Федерации, нормативные правовые акты Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти, изданные во исполнение указанных федеральных законов. Кроме того, при проведении диссертационного исследования использованы универсальные международные договоры в области морской деятельности, включая Конвенции и Кодексы, принятые под эгидой Международной морской организации (далее — ИМО)

и Международной организации труда (далее — МОТ), а также двусторонние международные договоры Российской Федерации (см.: *прил. 2*, *прил. 3*).

Эмпирическую основу исследования составили материалы, использованные при подготовке проектов федеральных законов и нормативных правовых актов, российские и иностранные ноты и отчеты о работе комитетов и подкомитетов ИМО и МОТ, а также юридические доктрины, изложенные в актах Конституционного Суда РФ, Верховного Суда РФ, материалы международных судебных инстанций в части рассмотрения споров по разграничению морских пространств и иных подобных споров, аналитические материалы региональных соглашений о государственном портовом контроле и решения их руководящих органов, аналитические и статистические данные международных и национальных органов и организаций, программные и стратегические документы Российской Федерации в области морской деятельности.

Научная новизна исследования. Диссертационная работа представляет первое в российской правовой науке исследование публичного начала в российском морском праве, формулирующее целостную концепцию российского публичного морского права, включающую его системную структуру и функции. Исследование базируется на анализе непрерывного исторического развития общественных отношений в области морской деятельности во взаимосвязи с публичным регулированием этой детальности, становлением и эволюцией российской государственности.

Научная обоснованность предлагаемой теоретической концепции российского публичного морского права определяется целостным представлением о природе общественных отношений, возникающих при осуществлении морской деятельности, во взаимосвязи с публичными интересами, субъектном составе публичных отношений, системе институтов российского публичного морского права. Исходя из особенностей предмета российского публичного морского права в диссертации теоретически

обоснованы объективные тенденции расширения сферы регулирования общественных отношений в области морской деятельности, связанные с развитием коммуникационных возможностей, автоматизацией и цифровизацией морской техники, появлением инновационных технологий, в том числе автономного судоходства, предопределяющих эволюцию объекта правового регулирования.

Автором диссертации предлагается новый подход к доктрине соотношения российского публичного морского права и международного морского права, заключающийся в пересмотре парадигмы поглощения одного другим, что постулировалось теоретиками морского права до настоящего времени. Российское публичное морское право и международное публичное морское право, взаимодействуют, оказывая влияние друг на друга, но являются самостоятельными сущностями.

Настоящая диссертационная работа является первым теоретическим исследованием в области российского публичного морского права, и предлагает новое направление в правовой науке, позволяющее обеспечить эффективную реализацию стратегических задач государства в осуществлении морской деятельности. Научная новизна работы нашла отражение в положениях, выносимых на защиту.

Положения, выносимые на защиту:

1. Доказано, что российское публичное морское право представляет собой самостоятельный обособленный правовой комплекс, по следующим основаниям:

а) предмет российского публичного морского права образуют общественные отношения, возникающие в связи с осуществлением деятельности в морской среде (в акватории, толще воды и на дне), при этом доминирующим, системообразующим видом такой деятельности является мореплавание;

б) генезис российского публичного морского права неразрывно связан с процессами становления и экспансии российской государственности, что

обусловило его историческую преемственность и способность к адаптации в условиях меняющихся геополитических реалий;

в) имеется развитая институциональная инфраструктура в виде специализированных публичных субъектов, наделенных исключительной компетенцией в сфере регулирования морской деятельности, и значительного нормативного массива, базирующегося на кодифицированном акте (Кодекс торгового мореплавания РФ), дополненном взаимосвязанными подзаконными актами;

г) в силу глубокой взаимосвязи с международным публичным морским правом, отраслевые методы регулирования опираются на принципы добросовестности, «хорошей морской практики» и морские обычаи;

д) классические методы государственного принуждения (административного или уголовного характера) в данной сфере обладают низкой эффективностью, что обусловило формирование уникального, специфичного для отрасли механизма обеспечения соблюдения норм — системы государственного портового контроля.

2. Показано, что истоки российского морского права, в том числе его публично-правовой ветви, лежат в его собственной, уникальной истории. Установлено, что оно возникло и развивалось, не будучи производным от международного морского права или правовых систем других государств, демонстрируя историческую преемственность правовых доктрин в условиях смены политических формаций государства. Обосновано, что несмотря на постоянную рецепцию норм международного морского права, национальная система публичного морского права сохраняла свою обособленность, во многом обусловленную уникальным географическим положением России и ее геополитическими интересами. Проведенный в диссертации ретроспективный анализ подтверждает, что российское публичное морское право эволюционировало от разрозненных казуистичных предписаний к цельной, системной конструкции, и именно этот массив исторического опыта

послужил фундаментом для адаптации системы регулирования общественных отношений в области морской деятельности к современным геополитическим и технологическим реалиям.

3. Показано, что функции российского публичного морского права имеют особенности, обусловленные влиянием международного регулирования и субъектным составом правоотношений. Определено, что в силу международных универсальных норм, публичные функции в морском праве заключаются одновременно в соблюдении положений международного универсального договора по отношению к его сторонам, и в обеспечении исполнения такого договора субъектами, находящимися в юрисдикции государства, в случае исполнения функций государства флага[7]. При исполнении функций государства порта и прибрежного государства обеспечивается исполнение международного универсального договора субъектами, находящимися в юрисдикции иностранных государств (суда под иностранными флагами, иностранные члены экипажа), напрямую, без взаимодействия, в общем случае, с государством, в юрисдикции которого находится субъект публичного морского права, на основе своего национального законодательства.

4. Обоснована авторская систематизация архитектоники морского права, сложность структуры которой продиктована вариативностью и множественностью юрисдикционных связей субъектов общественных отношений, возникающих при осуществлении морской деятельности. Показано, что в зависимости от правового статуса участников, материальных объектов, географического фактора и договорных конструкций, одни и те же материальные правоотношения могут одновременно охватываться регулятивным воздействием нескольких публичных юрисдикций, эта коллизионная подвижность характерна прежде всего для публичной сферы морского права. Совершая переход через морские пространства с различным

[7] См.: *Клюев В. В.* О некоторых особенностях публичного морского права иностранных государств в части исполнения функций государства флага // Транспортное право и безопасность. – 2025. – № 3(55). – С. 190-197.

правовым статусом, морское судно последовательно или одновременно подпадает под полную либо частичную юрисдикцию различных государств. Установлено, что исторически системообразующим предметом морского права выступали общественные отношения, возникающие из торгового мореплавания, однако с развитием технологий освоения ресурсов Мирового океана сфера приложения морского права расширилась на общественные отношения, возникающие при осуществлении и иных видов морской деятельности. В диссертации обосновывается, что несмотря на расширение предмета российского публичного морского права, торговое мореплавание, на которое приходится до 90 % глобального грузооборота, остается доминирующим видом деятельности на море, выступая логистическим и правовым базисом для иных морских операций, физически не реализуемых без поддержки судоходства.

5. Выделены следующие свойства российского публичного морского права[8]:

а) предметная специфика: регулированию подлежат отношения, порождаемые деятельностью в морских пространствах. При этом фактическое местонахождение субъектов не является строго обязательным признаком — правоотношения могут возникать и на суше, однако их правовая природа неразрывно связана с морской средой;

б) коллизионность: один и тот же субъект правоотношений находясь в мультиюрисдикционном правовом пространстве может быть подвержен противоречивым правовым нормам различных правовых режимов, одновременно применимых к нему;

в) императивно-диспозитивный дуализм: морское право представляет собой комплекс, синтезирующий публичные и частноправовые методы, а также неразрывно связывающий внутригосударственные и международно-правовые инструменты;

[8] См.: *Клюев В. В.* О структуре современного морского права // Журнал российского права. — 2026. — Т. 30, № 3. — С. 134–148.

г) фактическая наднациональность: международное публичное морское право де-факто обладает наднациональными чертами, несмотря на отсутствие формального закрепления термина «наднациональное регулирование» в классическом понимании;

д) динамическая юрисдикция: публично-правовые отношения в морской сфере характеризуются отсутствием жесткой детерминации юрисдикционной привязки, которая может трансформироваться в зависимости от обстоятельств – недетерминированная мультиюрисдикционность;

е) регулятивный примат международного публичного права: интегрируясь в национальные правовые системы, международные публично-правовые нормы обладают более широким регулятивным потенциалом и не всегда подчиняются внутригосударственным императивам;

ж) имплементационная специфика: внедрение международных норм в национальные правопорядки неизбежно порождает уникальные правоприменительные практики, специфичные для каждой юрисдикции, включая российскую, так условия государственной регистрации судов уникальны для российской правовой системы и отличаются от аналогичных условий других стран.

6. Выявлены основные тенденции развития российского публичного морского права:

- формализация и алгоритмизация действий субъектов общественных отношений в области торгового мореплавания с целью минимизации влияния человеческого фактора как на аварийность, так и на эффективность работы морского судна. При этом достижение высокого уровня формализации и алгоритмизации регулирования поведения субъектов морского права, исключение в связи с этим в максимальной степени использования когнитивных функций этих субъектов в операционной деятельности приводит к побочному эффекту невозможности исполнения субъектами большого количества инструкций и формализованных требований в связи с ограничением пропускной

способности когнитивных функций, исключение которых было целью создания регулятивной модели;

- увеличивающийся переход от частноправовых методов регулирования к публичным методам через вовлечение публичных институтов в разработку формализованных, все более детализированных правовых норм и инструкций, и возложение на публичные институты функций по обеспечению и контролю исполнения субъектами норм и правил, изначально частноправового характера.

7. Систематизированы источники российского публичного морского права, состоящие из имплементированных норм универсальных и двусторонних международных договоров, национальных законодательных актов и нормативных правовых актов Правительства РФ и федеральных органов исполнительной власти, распорядительных актов публичных субъектов морского права. Выявлено, что конституционная норма о примате международных договоров Российской Федерации над национальным законодательством не реализуема непосредственно в силу различий юридической техники международного договора и российского законодательства. Так, универсальные международные договоры могут содержать рамочные нормы, требующие от стороны договора принятия технических или административных решений, но российское законодательство не содержит положений, позволяющих выполнить эти требования[9]. Кроме того, понятийный аппарат международных договоров отличается от понятийного аппарата, принятого в российской правовой системе. Так, например, правовая конструкция задержания судна в морском порту адресована различным юридическим основаниям: по международному праву судно подлежит задержанию при невыполнении требований в области безопасности мореплавания и защиты морской среды, а по российскому законодательству

[9] См.: *Клюев В. В.* Правовые уроки проверки российских морских властей международными аудиторами // Российский научный вестник. 2025. № 1. С. 261–266.

судно задерживается капитаном морского порта на основании имущественных претензий.

8. Выявлена двойственность задач в сфере российского публичного морского права. С одной стороны, суды защищают частные интересы сторон морской деятельности, а с другой — представляют публичную сторону, обеспечивая необходимую правовую поддержку безопасности мореплавания, охране человеческой жизни и защите окружающей среды, а также соблюдению международных обязательств государства. Предметом судебных разбирательств являются споры частных сторон между собой и возражения субъектов публичного морского права против действий или бездействия публичных субъектов. В сферу судебной практики вовлечены лоцманская деятельность, государственный портовый контроль, вопросы компенсации ущерба при авариях, действия должностных лиц при оформлении приходов и отходов судов в морских портах. Судебная практика демонстрирует отсутствие централизованного и единого порядка исполнения публичных функций субъектами публичного морского права.

9. Выявлены общие тенденции иностранных юрисдикций в регулировании общественных отношений, возникающих при осуществлении морской деятельности:

а) базовыми категориями международного морского права и национальных юрисдикций выступают «внутренние воды» и «территориальное море». Для каждого государства чрезвычайно важно определить пределы действия своего суверенитета, а во избежание потенциальных международных споров на законодательном уровне обеспечить определение исходных линий и морских границ. Анализ норм законодательства ряда государств подтверждает существование тесной взаимосвязи между категориями внутренних вод и территориальных морей, что не может игнорироваться на уровне международного публичного права. Границы между этими двумя категориями находятся там, где заканчивается национальная юрисдикция государства

и начинаются международные воды. При рассмотрении вопросов, связанных с претензиями государств на расширение своих территориальных вод, необходимо учитывать потенциальное возникновение обоснованных споров с сопредельными государствами, что требует неукоснительного соблюдения предписаний международного публичного права. С позиции международного публичного права внутренние воды предоставляют государству максимальные возможности для осуществления контроля, в то время как режим территориального моря предполагает необходимость учета прав других государств и руководства принципами международного права. Это создает баланс между суверенитетом и благоприятным партнерством на международной арене;

б) к настоящему времени при определении пространственных морских пределов учитываются концепции установления прямых и нормальных исходных морских линий. Концепция нормальных линий существует в виде международного обычая и до сих пор не имеет полноценного международного закрепления, что позволяет государствам совершенно различным образом подходить к ее установлению. Определенные проблемы существуют при установлении исходных морских линий в приполярных районах. В сложившейся ситуации во внимание нужно принимать не фактор наибольшего отлива, а признак неподвижности ледяного образования на береговой линии. Возможно, уже в обозримом будущем подобная практика найдет свое реальное прикладное применение;

в) анализ национальных подходов к определению морских пространственных пределов демонстрирует всеобщую приверженность установленным Морской конвенцией 12 морским милям. Тем не менее практика отдельных стран подтверждает законодательное расширение суверенных пределов государств в одностороннем порядке. Важной задачей в установлении правового режима территориального моря является гармонизация национальных законов и международных стандартов;

г) при определении международного правового статуса морских судов национальные юрисдикции демонстрируют значительные расхождения, что имеет существенные последствия. В терминологическом плане международно-правовое содержание понятия «морское судно» охватывает множество различных аспектов, однако, как показал анализ, наиболее значимым аспектом в вопросе проявления национальной юрисдикции зарубежных стран является регистрация судна на территории той или иной страны. В международном морском праве регистрация – это процедура, а не услуга, что позволяет поддерживать публичный характер взаимоотношений между государствами[10]. Условия регистрации судов, устанавливаемые различными государствами, имеют тенденцию к расширению пределов экстратерриториальности с возможностью применения силы для обеспечения безопасности.

10. Объективно доказано, что, с одной стороны, международное публичное морское право и российское публичное морское право находятся в состоянии диалектического единства, с другой стороны, это единство не сводится к механической субординации, поскольку российская правовая система сохраняет суверенную автономию в процессе имплементации и трансформации международных норм. Показано, что нормы международного публичного морского права транслируются в российское публичное морское право путем адаптации к особенностям национальной правовой системы (имплементация), и, зачастую, не прямым копированием правовых норм и конструкций. Установлено, что имеет место и обратный процесс, в котором российский правотворческий опыт непосредственно влияет на архитектуру новых международных инструментов, в частности, национальные нормы об автономном судоходстве стали базисом для разработанного ИМО Международного кодекса безопасности морских автономных надводных судов (Кодекс МАНС). Показано, что наряду с воздействием на международный

[10] См.: *Клюев В. В.* О некоторых особенностях публичного морского права иностранных государств в части исполнения функций государства флага // Транспортное право и безопасность. – 2025. – № 3(55). – С. 190-197.

нормотворческий процесс, государство обладает правом неприменения отдельных международных предписаний. Таким образом, при рассмотрении вопроса взаимосвязи международного морского публичного права и национального морского публичного права предложено исходить из их конвергенции в понимании того, что имплементация международных норм в национальном морском праве является частным случаем конвергенции[11].

11. Сформулирована дилемма между необходимостью имплементации норм универсальных международных договоров и положениями национальной правовой доктрины, заключающаяся в том, что законодательство об обязательных требованиях является абсолютным препятствием для прямой имплементации международных норм публичного морского права в российском публичном морском праве. Показано, что институт принуждения к выполнению требований обязательного характера на международном уровне, реализованный через призму имиджевого и экономического воздействия, концептуально отличается от института принуждения в Российской Федерации, построенного на административных, уголовных или фискальных мерах.

12. Обосновано, что категория публичного интереса является базовым элементом системы правового регулирования морской деятельности и аккумулирует в себе государственные, муниципальные и общественные приоритеты, проецируясь на внутригосударственный, межгосударственный и глобальный уровни. Установлено, что через механизм публичного интереса происходит институционализация ключевых потребностей социума в области морской деятельности. В позитивном праве эти установки детализируются, в первую очередь, нормами КТМ РФ и профильными федеральными законами.

Определено, что локальный (муниципальный) интерес концентрируется на вопросах обустройства прибрежных зон, модернизации портовой инфраструктуры и экологического благополучия, а императивность данного

[11] См.: *Клюев В. В.* О структуре современного морского права // Журнал российского права. — 2026. — Т. 30, № 3. — С. 134–148.

вектора многократно усиливается в макрорегионах, чья экономика критически зависима от моря (Арктическая зона, Приморье, Северный Кавказ), где морехозяйственная деятельность выступает драйвером социального развития территорий.

Показано, что общественный интерес неопределенного круга лиц, т.е. всего общества, формирует необходимость правового обеспечения экологической безопасности морехозяйственной деятельности, сохранения биоразнообразия, и что эта категория публичного интереса служит основой для введения публично-правовых ограничений в рыболовстве, недропользовании и мореплавании, поскольку речь идет о сохранении естественных экосистем и защите здоровья людей.

На международном уровне российский публичный интерес встраивается в запрос мирового сообщества на универсальное регулирование морской деятельности – базируясь на общих принципах свободы открытого моря и мирного использования океана, Россия, участвуя в универсальных и двусторонних договорах, обеспечивает достижение собственных стратегических целей при поддержании глобальной стабильности в Мировом океане. Определено, что данный баланс критически важен при формировании правовых режимов в Арктике, на Каспии и в иных стратегически значимых акваториях.

Установлено, что публичный интерес определяет правовые пределы дозволенного, внутри которых реализуется частная инициатива, тем самым обеспечивая необходимый компромисс между индивидуальной свободой и коллективной безопасностью.

Показано, что публичный интерес в контексте российского морского права выполняет ряд взаимосвязанных функций:

- определяет допустимые рамки поведения субъектов морской деятельности;

- является регуляторным инструментом согласования национальных, муниципальных и общественно значимых потребностей;

- выступает в качестве фундаментальной ценностной парадигмы, которая неразрывно связана с принципами устойчивого развития, гарантией безопасности и справедливым распределением преимуществ, получаемых от эксплуатации морских пространств.

Сформулирован вывод о том, что публичный интерес в морском праве следует рассматривать как многоуровневую и динамичную категорию, которая интегрирует стратегические приоритеты государства, социально-экономические задачи регионов и базовые права общества, а его нормативное закрепление и судебная конкретизация обеспечивают предсказуемость и устойчивость правовой системы, а также позволяют эффективно защищать национальные интересы в условиях усиливающейся конкуренции за ресурсы и коммуникации Мирового океана.

13. Выявлена специфика реализации публичных начал в российском морском праве, вытекающая из фрагментарности и институциональной разобщенности субъектов, наделенных властными полномочиями. Установлено, что существующая архитектура публичного администрирования морской деятельностью несет в себе системное противоречие, заключающееся в нормативном отчуждении Правительства РФ и профильных федеральных органов исполнительной власти от прямого исполнения международных морских конвенций, стороной которых они являются. Указанное противоречие является следствием действия законодательства об обязательных требованиях, которое, игнорируя экстерриториальную и географически рассредоточенную природу морской деятельности, фактически блокирует оперативную имплементацию технических норм ИМО.

На фоне этого наблюдается концентрация властно-распорядительных функций в статусе капитана морского порта — должностного лица, которое не входит в классическую систему органов государственной власти.

Одновременно, отдельные публичные функции делегированы квазигосударственным структурам, чьи правила де-факто носят императивный характер. В то же время ключевой принцип международного морского права, заключающийся в обеспечении «реальной связи» судна с государством флага, остается без надлежащего институционального обеспечения.

Доказано, что нормативное регулирование, определяющее статус субъектов публичного морского права, характеризуется концептуальной недостаточностью, при которой отсутствует систематизация как в части разграничения правовой природы субъектов публичного морского права, так и в части четкой функциональной делимитации их полномочий, что неизбежно порождает коллизии в правоприменительной практике.

14. Систематизированы проблемы публичного администрирования морской деятельности, заключающиеся в следующем:

а) нетипичное для российской правовой доктрины распределение публичных функций в сфере морской деятельности, выражающееся в наделении капитана морского порта чрезмерными властными полномочиями, традиционно не свойственными подобному правовому субъекту, и, как следствие, в умалении роли и компетенции администраций морских портов;

б) управление морской деятельностью характеризуется отсутствием доминирующей вертикальной иерархии административно-властных полномочий, в отличие от большинства отраслей публичного права;

в) фактическая децентрализация управления морской деятельностью под предлогом географических особенностей различных морских бассейнов страны и привязка такого управления исключительно к морским портам;

г) нормативная неурегулированность в обеспечении непрерывной связи между публичными субъектами и морским судном как ключевым квазисубъектом публичного морского права, в результате которой за границами внутренних морских вод и территориального моря взаимодействие судна

с государством флага фактически не реализуется ни одним публичным субъектом;

д) отсутствие в системе органов власти явно выраженной публично-правовой структуры с функциями морской администрации государства;

е) несоответствие компетенций административного управления, установленных в универсальных международных договорах, и фактических компетенций органов публичного управления морской деятельностью в доктрине национального морского права.

15. Сформулированы четыре потенциальных стратегии реформирования системы публичного управления морской деятельностью:

1) Инерционная стратегия предполагает сохранение действующей распределенной модели с точечной корректировкой ведомственных функций. При реализации этой стратегии общее формальное управление функциями морской администрации осуществляет Правительство РФ, распределяя полномочия, вытекающие из универсальных международных договоров, между органами власти. Нормотворческая деятельность остается в полном объеме закреплённой за Правительством РФ и министерствами, а правоприменение и фактическое взаимодействие с субъектами публичного морского права обеспечивает институт капитанов морских портов. Данная конструкция порождает институциональный разрыв и не способна обеспечить исполнение функций морской администрации в полном объеме, и, в частности, реализовать концепцию реальной связи государства с судном;

2) Стратегия полной централизации базируется на идее концентрации властных функций и может быть реализована либо через создание обособленного ведомства, либо через наделение одного из структурных подразделений существующего министерства специфическими полномочиями морской администрации. Реализация данного подхода потребует масштабной реорганизации, формирования сети территориальных органов и консолидации функций нормотворчества, контроля и оперативного управления. Вместе с тем,

создание классического федерального органа исполнительной власти вступает в доктринальное противоречие с концепцией административной реформы 2004 года, требующей разделения функций по выработке государственной политики и функций по управлению государственным имуществом и оказанию государственных услуг[12];

3) Стратегия частичной централизации предполагает укрупнение существующих администраций морских портов посредством их слияния в единую организацию с сохранением организационно-правовой формы федерального государственного бюджетного учреждения (ФГБУ). Однако с точки зрения административно-правовой доктрины данный путь концептуально не вполне состоятелен. По правовому статусу ФГБУ предназначено для оказания государственных услуг и управления имуществом, либо для реализации функций учредителя. Такая структура по своей природе не может являться носителем властных, публично-правовых полномочий (таких как задержание судов, выдача конвенционных свидетельств или дипломирование моряков);

4) Инновационная стратегия, наиболее перспективная с доктринальной точки зрения, связана с использованием новой для отечественного правопорядка организационно-правовой формы — публично-правовой компании (ППК). Учреждение ППК, создаваемой специальным федеральным законом, обеспечит консолидацию портовых сборов для целей полного самофинансирования, централизацию судовых реестров и создание непрерывного контура связи с флотом, что полностью отвечает как национальным интересам, так и стандартам ИМО[13].

Теоретическая значимость диссертационной работы заключается в разработке автором нового для российской правовой науки феномена – российское публичное морское право, ранее не имевшего четкого научного

[12] См.: *Клюев В. В.* Морская администрация Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. – 2025. – № S2. – С. 8-57.

[13] Там же.

определения и структуры. Представленное исследование систематизирует разрозненные научные знания в области публичного управления морской деятельностью, формирует новое научное видение взаимодействия международного и национального публичного регулирования морской деятельности, открывает перспективы новых научных исследований более детальных явлений и сущностей в рамках обоснованной доктрины целостного российского публичного морского права.

Практическая значимость. Работа является результатом анализа разработки значительного массива правовых актов и международных инструментов в области российского и международного публичного морского права. Сформулированные в диссертации теоретические положения использованы автором в разработке более 70 проектов федеральных законов, большинство из которых приняты и применяются. Кроме того, концептуальные подходы, изложенные в диссертации, применялись при подготовке автором большого массива публичных нормативных правовых актов (более одной тысячи) и значительного количества официальных представлений в Международную морскую организацию, оказавших влияние на формирование международных норм и правил глобального применения, инновационного развития морской деятельности, обеспечив устойчивую конвергенцию положений российского публичного морского права и разрабатываемых международных норм. Практическим результатом исследования также является набор законодательных инициатив автора диссертации, направленных на систематизацию национальной системы управления морской деятельностью и на устранение выявленных пробелов и противоречий законодательства концептуального характера в области торгового мореплавания.

Достоверность результатов работы подтверждается использованной методологией исследования, прежде всего системностью и логическим построением проведенных работ. Доктринальные положения, сформулированные в диссертации использованы автором в практической

законопроектной и нормотворческой деятельности, в результате которой приняты и вступили в силу более 60 федеральных законов (см. *прил. 1*) и более 1 тыс. нормативных правовых актов[14], входящих в настоящее время в правовой массив российского публичного морского права. Достоверность исследования также подтверждается публикациями в научных изданиях основных положений диссертационной работы.

Апробация результатов исследования. Автором настоящей диссертации опубликовано 73 научных труда в области морской деятельности, в том числе 37 работ в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации (ВАК). Основные положения диссертационной работы нашли отражение в 34 публикациях автора, среди которых 26 — в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК по научной специальности 5.1.2 Публично-правовые (государственно-правовые) науки.

Результаты диссертационного исследования докладывались автором на научных конференциях различного уровня, в том числе: Международная конференция по автономному судовождению, Международная выставка судостроения, машинного оборудования и морских технологий, Гамбург, 4 сентября 2018 г.; Юбилейный X Петербургский международный юридический форум, Санкт-Петербург, 29 июня 2022 г.; IX Международный Арктический форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: Правовые аспекты», Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, Санкт-Петербург, 25 ноября 2022 г.; Всероссийская научная конференция «Искусственный интеллект: формирование новых правовых режимов», Университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА), Москва, 7 апреля 2023 г.; X Международный Арктический правовой форум «Сохранение и устойчивое

[14] Здесь имеются в виду нормативные правовые акты (постановления и распоряжения Правительства РФ, приказы Министерства транспорта РФ), как изданные вновь, так и изданные взамен действующих, и изданные в целях внесения изменений в действующие нормативные правовые акты, а также акты об отмене (признании утратившими силу) действующих актов.

развитие Арктики: Правовые аспекты», Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, Санкт-Петербург, 1 ноября 2024 г.; Московский юридический форум, Московский государственный университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА), Москва, 24–26 марта 2025 г.; Первый Конгресс «Транспорт и право», ФГАОУ ВО «Российский Университет транспорта» РУТ (МИИТ), Юридический институт, Москва, 3–4 апреля 2025 г.; XIII Петербургский международный юридический форум, Санкт-Петербург, 19–21 мая 2025 г.; XVIII Сессия Европейско-Азиатского правового конгресса, Екатеринбург, 6 июня 2025 г.; Круглый стол «Совершенствование законодательства, регулирующего осуществление перевозок нефти и нефтепродуктов морским и внутренним водным транспортом, правила плавания, безопасность судоходства и ответственность за их нарушение», Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, Москва, 26 августа 2025 г.; Вторая международная конференция «Устойчивая морская индустрия», Джедда (Саудовская Аравия), 3–4 сентября 2025 г.; XI Международный Арктический правовой форум 2025 «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: правовые аспекты», Санкт-Петербург, 13–14 ноября 2025 г.; Поволжский юридический конгресс, ФГБОУ ВО «Ульяновский государственный университет» (УлГУ), Ульяновск, 14 ноября 2025 г.; Международная научно-практическая конференция «Современное транспортное право: вызовы, проблемы, решения (к 100-летию О.Н. Садикова)», Москва, 17–18 ноября 2025 г.; 34-я Ассамблея Международной морской организации (ИМО), Лондон, 26 ноября 2025 г.; Международная научно-практическая конференция «Современные угрозы для международного торгового судоходства и варианты реагирования на них в рамках международного морского права», Москва, Московский государственный институт международных отношений (университет) МИД России (МГИМО), 17 июня 2026 г.; XIV Петербургский международный юридический форум,

Санкт-Петербург, 24 – 26 июня 2026 г.; 5-й Международный морской саммит, Стамбул, 3 июля 2026 г.

Структура диссертации определяется задачами диссертационного исследования, и целями, поставленными во введении. Работа содержит введение, четыре главы, включающие 14 параграфов, заключение, библиографический список и приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** обосновывается актуальность темы диссертационного исследования, определяется объект, предмет, цель и задачи исследования, указывается методологическая основа диссертации, теоретическая, нормативная и эмпирическая основа исследования, излагается научная новизна, формулируются положения, выносимые на защиту, теоретическая и практическая значимость работы, степень достоверности результатов исследования, а также приводятся данные об апробации результатов исследования, его структуре.

В первой главе «Доктринальные положения российского публичного морского права» исследуются история развития публичного морского права, в том числе зарождение и становление российского публичного морского права, как самостоятельного института, определяется место российского публичного морского права в правовой системе, формулируется структура публичного морского права.

В первом параграфе **«Генезис российского публичного морского права»** исследуются история зарождения и развития российского публичного морского права и изменяющиеся государственные подходы к регулированию морских пространств и морской деятельности в них. Российское публичное морское право изначально появилось в форме двусторонних торговых соглашений, но при этом, обладало признаками публичного права, предписывая нормы поведения субъектов, являвшихся подданными государства.

Обладая уникальностью и существенной самостоятельностью российское публичное морское право развивалось во взаимодействии с международными правовыми инструментами и институтами, как потребляя идеи от других государств (до появления универсальных международных правовых инструментов), так и оказывая влияние на формирование международного морского права. Также сформулированы возможные направления дальнейшего развития российского публичного морского права: цифровизация и автоматизация технологических процессов и процессов административного управления морской деятельностью обуславливают появление новых субъектов правоотношений, формируют новые, ранее не известные методы управления и взаимоотношений между субъектами, вводят механизмы дистанционного или иногда виртуального взаимодействия, что требует адекватного правового оформления, развитие правового инструментария с фокусом на регулирование на уровне технологических решений взамен существующих прямых запретов и ограничений, существенное развитие получит принцип целевого регулирования на основе технологической нейтральности, пересмотр в ближайшее время роли национального регулирования морской деятельности, прежде всего в прибрежных водах.

Второй параграф **«Эволюция публичного морского права»** посвящен анализу смысловой эволюции публичного морского права под влиянием изменяющихся общественных отношений, технологического развития морского судоходства, появления новых видов морской деятельности, изменяющимся пониманием государственности и роли государства при регулировании общественных отношений, возникающих при осуществлении морской деятельности в различных морских пространствах. Рамочность и правовая неопределенность, присущие регулированию морской деятельности на начальных этапах, эволюционировали в большую детерминированность, формализацию и алгоритмизацию. Одним из стимулов алгоритмизации регулирования морской деятельности послужила повсеместная автоматизация отдельных процессов

управления морским судном и судоходством. Формализация и алгоритмизация правового регулирования морской деятельностью направлены на снижение влияния человеческого фактора в целях сокращения аварийности и повышения эффективности деятельности. При этом достижение высокого уровня формализации и алгоритмизации регулирования поведения субъектов, исключение в связи с этим в максимальной степени использования когнитивных функций этих субъектов в операционной деятельности приводит к побочному эффекту невозможности исполнения субъектами большого количества инструкций и формализованных требований в связи с ограничением пропускной способности все тех же когнитивных функций, исключение которых было целью создания императивной регулятивной модели. Вторая тенденция, связанная с формализацией и алгоритмизацией моделей поведения субъектов общественных отношений в области торгового мореплавания, это увеличивающийся переход от частноправовых методов регулирования к публичным методам через вовлечение публичных институтов в разработку формализованных, все более детализированных правовых норм и инструкций, и возложение на публичные институты функций по обеспечению и контролю исполнения субъектами норм и правил, казалось бы частноправового характера.

В третьем параграфе **«Структура морского права»** разработаны подходы к структурированию морского права. Предметом морского права изначально являлись отношения, возникающие из торгового мореплавания, но с развитием технологий по использованию ресурсов Мирового океана, морское право распространилось и на отношения в иных видах деятельности в море. При этом торговое мореплавание, обеспечивая до 90 % мировой торговли, остается доминирующим видом деятельности на море, с которым соотносится морское право. Кроме того, осуществление иных видов деятельности без поддержки деятельности в области торгового мореплавания, представляется физически не реализуемым. Показано, что морское право обладает признаками наднационального регулирования, как в географическом смысле (открытое море),

так и при осуществлении судоходства между государствами (например, режим государственного портового контроля), хотя формально таковым не признается. В структуре российского публичного морского права выделены институты права (правовые институты), в виде взаимоувязанных подсистем правовых норм, регулирующих схожие по содержанию или однородные общественные отношения. К таким институтам отнесены институт правового режима морских пространств, институт морского судна, как квази-субъекта морского права.

В четвертом параграфе **«Место морского права, российского публичного морского права в правовой системе Российской Федерации»** обосновано, что морское право базируется на материальном единстве его предмета — совокупности общественных отношений в сфере морской деятельности. Именно это единство, а не формально-юридические признаки, обусловливает интеграцию разнородных по своей природе норм. Публично-правовые институты (например, определение правового режима морских пространств, обеспечение безопасности мореплавания, охрана морской среды) и частноправовые институты (договоры морской перевозки, фрахтования судна на время, морского страхования) функционируют в неразрывной связи. анализ по установленным в правовой доктрине критериям – историческому, институциональному, научно-теоретическому, а также специфики предмета, метода, источников и правоприменительной практики – однозначно свидетельствует о том, что морское право является сформировавшейся самостоятельной отраслью в системе права. Его комплексность, понимаемая как интеграция норм различных классических отраслей для регулирования единой сферы общественных отношений, не отменяет, а, напротив, подчеркивает его системную обособленность. Эта отрасль обладает собственным предметом, методом, принципами, понятийным аппаратом, источниками и институтами, что в совокупности отвечает всем теоретическим требованиям, предъявляемым к правовой отрасли. Уникальность морского права заключается в его изначально наднациональном характере, который предопределил гармоничное сочетание

международно-правовых и внутригосударственных регуляторов в рамках единой функциональной системы, эффективно обслуживающей потребности мирового сообщества в освоении и использовании Мирового океана.

Во второй главе «Особенности регулирования в современном публичном морском праве» проанализирована правовая система России в области морского и внутреннего водного транспорта, проведен анализ базовых положений федеральных законов и нормативно-технических актов, а также затронуты международные аспекты регулирования применительно к публичному морскому праву.

В первом параграфе **«Источники публичного морского права»** показано, что на протяжении многих столетий главным источником морского права был международный обычай. Он складывался из практических правил морепользования, которые вырабатывались и закреплялись в результате длительного применения, а также признавались различными государствами в качестве обязательных. Их устойчивость и универсальность объяснялись тем, что море, как пространство, не имеет государственных границ в привычном понимании и потому требовало общепринятых норм, выработанных на основе практики и добросовестного поведения участников морской деятельности. С развитием международных отношений, усилением торговых и транспортных связей и усложнением морской деятельности постепенно на первый план вышли международные договоры. Они позволили не только кодифицировать устоявшиеся обычаи, но и создать новые нормы, учитывающие современные вызовы — вопросы охраны морской среды, использования континентального шельфа, научных исследований и др. Договоры обладают большей степенью определенности и юридической силы, чем обычаи, и потому именно они стали основным источником международного публичного морского права. Под национальными источниками публичного морского права понимаются официальные нормативные правовые акты, исходящие от государства и обладающие общеобязательной юридической силой. Их основная функция

заключается в установлении правового режима морских пространств, определении правил плавания и использования акваторий, наделении компетентных органов властными полномочиями, а также закреплении обязанностей участников морской деятельности. В отличие от международных источников, имеющих универсальный характер, национальные акты адаптированы к конкретным условиям конкретного государства и выражают специфику его правовой политики. Российское публичное морское право базируется, прежде всего, на Кодексе торгового мореплавания РФ (КТМ РФ), который концептуально продолжает аналогичные Кодексы СССР. Важнейшим свойством КТМ РФ, с одной стороны, является его совместимость с международным публичным морским правом, с другой стороны, слабая адаптивность к изменениям в международных публично-правовых документах. Установлено, что в последнее время появилась тенденция «раскодифицирования» российского морского публичного права, что затрудняет как законотворческую деятельность и правоприменение. Специфичным для российского публичного морского права источником являются правила классификационных обществ, обладающих свойствами публичного регулирования.

Во втором параграфе **«Тенденции судебной практики в области российского публичного морского права»** делается вывод о том, что количество и сущность исковых требований, рассматриваемых в судебных инстанциях, свидетельствуют об имеющейся противоречивости существующей доктрины российского публичного морского права. Суды все чаще принимают решения базируясь на защите публичных интересов, даже в частно-правовых спорах. Безопасность мореплавания обычно рассматривается как главный публичный интерес, от которого находится в зависимости не только жизнь и здоровье экипажей морских судов, но и устойчивость международных торговых связей, обеспечение транспортного суверенитета страны. В ряде судебных дел выявлены коллизии между решениями различных контрольных и надзорных органов по одинаковым или схожим случаям.

В третьем параграфе **«Публичное морское право иностранных юрисдикций: сравнительно-правовой аспект»** приведен анализ норм законодательства ряда государств, регулирующих общественные отношения в сфере морской деятельности. Функции национального публичного морского права иностранных государств концентрируются на осуществлении юрисдикции в отношении морской деятельности в национальных морских водах и в осуществлении юрисдикции отношении судов и их экипажей. Существует тесная взаимосвязь между категориями внутренних вод и территориальных морей, что не может игнорироваться на уровне международного публичного морского права. Границы между этими двумя категориями находятся там, где заканчивается национальная юрисдикция государства и начинаются международные воды. Достаточно ярко различия в национальных юрисдикциях проявляются при определении международно-правового статуса морских судов. Терминологически международно-правовое содержание понятия «морское судно» охватывает множество аспектов, однако, как показал анализ, наиболее значимым аспектом в вопросе проявления национальной юрисдикции зарубежных стран является регистрация судна на территории той или иной страны. Значительно различается подход государств к применению критерия экстратерриториальности, в том числе в отношении зарегистрированных под их флагами судов. регистрация морского судна должна рассматриваться как процедура для осуществления суверенитета и последующего контроля государством над судном. Если трактовать ее как услугу, оказываемую государством иностранному судовладельцу, то очевидно, что государство, равно как и сам судовладелец, устраняются от ответственности, пытаются избежать финансовых, публичных последствий регистрации судов и из публичного правового поля переходят в частноправовые коммерческие отношения на основе договора — одна сторона (государство флага) продает услуги по регистрации судна под флагом, другая сторона (судовладелец) покупает и оплачивает (зачастую в форме тоннажного сбора) такие услуги. Такой подход противоречил

бы международному публичному морскому праву.

В четвертом параграфе **«Конвергенция международных правовых инструментов и российского публичного морского права»** сформулирован подход к взаимосвязи и взаимодействию российского публичного морского права и международного публичного морского права, заключающийся в двунаправленном движении. Международное публичное морское право и российское публичное морское право находятся во взаимозависимости, но такая взаимозависимость не является в полной мере соподчиненной. Международное публичное морское право транслируется в российское публичное морское право путем адаптации к особенностям российской правовой системы, и, зачастую, не прямым копированием правовых норм и конструкций. Существует и обратный процесс влияния российского морского публичного морского права на международные нормы на этапе формирования таких международных норм (примером служит влияние российского законодательства об автономном судоходстве на разработку Международного кодекса безопасности морских автономных надводных судов). И наконец, российское морское право имеет возможность неприменения международных норм, выразив свою волю явным образом (примером является неприсоединение России к поправкам VI Приложения МАРПОЛ в части запрета тяжелых сортов нефти в Арктике). Таким образом, при рассмотрении вопроса взаимодействия международного морского публичного права и российского морского публичного права необходимо исходить из их конвергенции в понимании того, что имплементация международных норм в российском морском праве является частным случаем конвергенции.

В третьей главе «Публично-правовое регулирование морской деятельности» приводится анализ существующей системы административного управления морской деятельностью в Российской Федерации с выделением категорий публичного интереса в морском праве, субъектного состава и системы обеспечения исполнения правовых норм.

В первом параграфе «**Публичный интерес в морском праве»** обосновано, что деятельность в морской сфере не может регулироваться исключительно частноправовыми методами. Публичный интерес выступает фундаментальной категорией, объединяющей национальные и общественные потребности, закрепленные в нормативных актах различного уровня и реализуемые в институциональной практике государства. Его сущность заключается в приоритете защиты суверенитета, безопасности и устойчивого развития над частными интересами, в сочетании национального и международного правового регулирования, а также в обеспечении справедливого и рационального использования морских пространств и ресурсов в интересах всего общества. Публичный интерес в морском праве России выполняет сразу несколько ключевых функций. Он является правовым критерием, позволяющим установить границы допустимого поведения субъектов в морской сфере; регуляторным механизмом, обеспечивающим согласование национальных, муниципальных и общественных потребностей; и одновременно ценностной категорией, закрепляющей приоритеты устойчивого развития, безопасности и справедливого использования морских пространств.

Во втором параграфе «**Субъекты российского публичного морского права**» предлагается дифференцировать публичные субъекты – субъекты реализующие публичные функции, и субъекты публичного морского права – субъекты, на которые направлено регулирование публичного морского права. Спектр публичных субъектов российского морского права обширен и не имеет единой организационно-правовой формы: от федеральных органов, до специфических должностных лиц (капитанов морских портов) и частно-правовых структур (классификационные общества). Такое разнообразие форм, функций и методов реализации полномочий публичными субъектами в однородных общественных отношениях существенно затрудняет и правотворчество, и правоприменение. Предложена методология аналогии «диалога» при рассмотрении взаимодействия публичных субъектов и субъектов

публичного морского права. Следуя это методологии публичным субъектам противопоставляются субъекты публичного морского права целостно, но дифференцировано. Структура субъектов публичного морского права также весьма сложна и неоднозначна[15]. Основным квазисубъектом морского права является судно, на которое возлагается обязанность быть зарегистрированным, осуществлять движение в соответствии с правилами мореплавания, исполнять иные функции. От имени судна, точнее говоря, в отношении судна, субъектные обязанности и права могут исполнять собственник судна и / или его судовладелец. Судовладелец может делегировать свои полномочия капитану судна или судовому агенту. Собственник и владелец могут быть одним лицом, но с точки зрения публичного морского права эти два субъекта разграничены в правоотношениях, в которых они участвуют. Особый субъект в морском публичном праве, который требует отдельного рассмотрения, это перевозчик. Зачастую правоприменители отождествляют перевозчика и судовладельца, что не вполне справедливо. Распространенной практикой, закрепленной в законодательстве, является агентирование судов в морских портах. Судовой агент представляет интересы судовладельца и судна в отношениях с публичными властями на основании договора агентирования, распространяющегося на конкретный морской порт или на географический регион. терминология и правовой статус участников публичного морского права нуждаются в тщательной систематизации и уточнении. Например, законодательство не дает четкого разграничения и полного определения прав и обязанностей таких участников, как собственник судна, судовладелец, перевозчик, тайм-чартерный фрахтователь и капитан. Разработка новых законодательных актов в связи с появлением инновационных технологий в различных областях транспорта ведет к разнородным понятиям и внутри российской правовой системы. Так, автономные транспортные

[15] См.: *Клюев В. В.* Субъекты публичного морского права // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № 4 (56). — С. 105–119.

средства приобретают самые различные правовые определения, по сути, регулируя схожие общественные отношения[16]. В отношении судов под государственным флагом РФ, находящихся за границами морского порта, публичные функции не соотнесены ни с одним публичным субъектом морского права.

В третьем параграфе «**Проблемы эффективного применение положений российского публичного морского права**» указывается, что в России сформировалась система обеспечения исполнения норм публичного морского права, состоящая из трех основных компонентов: контрольно-надзорная деятельность в соответствии с законодательством о государственном и муниципальном контроле и надзоре; государственный портовый контроль судов в морских портах; классификация и освидетельствование судов. Сложный механизм государственного регулирования морской деятельности в России представлен разветвленной сетью профильных органов, осуществляющих обеспечение исполнения правовых норм. Безопасность судоходства находится в ведении Ространснадзора и капитанов морских портов, тогда как Росприроднадзор осуществляет экологический контроль. Сферу промысла контролируют ФСБ России и Росрыболовство, а портовая деятельность дополнительно контролируется Ростехнадзором и Росприроднадзором, Росморречфлотом. Не свойственным российской правовой системе, но общепринятым в международном публичном морском праве, является институт классификации и освидетельствования судов. Правовым феноменом в части классификации и освидетельствования морских судов является то, что классификационные общества и признанные организации фактически наделяются публичными функциями, выступают от имени публичных властей и принимают решения публичного характера формируя административно-правовой разрешительный режим допуска морских судов

[16] См.: *Клюев, В. В.* Терминология автономного транспорта // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № 2(54). — С. 114-124.

к эксплуатации, но при этом не входят в структуру публичных органов власти, могут являться исключительно коммерческими организациями, в том числе с иностранной юрисдикцией. Таким образом, функции обеспечения исполнения публичных норм морского права в Российской Федерации распределены между тремя неоднородными и не связанными в единую систему сущностями от государственного органа власти (Ространснадзор, Росприроднадзор, Росрыболовство, Росморречфлот, Ростехнадзор) и квазигосударственного должностного лица (капитан морского порта) до частноправовой структуры (классификационное общество и признанная организация). Конечная цель этих публичных субъектов — обеспечение исполнения субъектами публичного морского права обязательных требований в области безопасности мореплавания, защиты морской среды от загрязнения, трудовых отношений, транспортной безопасности. Основной проблемой созданной в России системы является слабая связанность публичных субъектов и противоречивость с общепризнанными подходами международного публичного морского права. Отсутствие системности в обеспечении выполнения международных норм публичного морского права отмечена и международными аудиторами, проводившими проверку российской морской администрации в 2024 году[17].

В четвертой главе «Проблемы публичного администрирования в российском морском праве и перспективы развития» приводится анализ существующей системы административного управления морской деятельностью, определяются и систематизируются функции публичного управления морской деятельностью, выявляются проблемы публичного управления морской деятельностью и предлагаются пути реорганизации управления морской деятельностью в стране.

В первом параграфе «**Публично-правовые функции в морском праве**» указано, что исходя из правовой природы общественных отношений, связанных

[17] См.: *Клюев В. В.* Правовые уроки проверки российских морских властей международными аудиторами. // Российский научный вестник. — 2025. — № 1. — С. 261-266.

с осуществлением морской деятельности, принимая, что морское судно является основой морской деятельности, а также с учетом положений международного правового режима морских пространств публичные функции для каждого государства в отношении морской деятельности подразделяются на три основные категории: функции государства флага, функции государства порта, функции прибрежного государства. При этом для каждой категории публично-правовых функций существует специфичный субъектный состав, как со стороны публичных субъектов, так и со стороны субъектов публичного права. Для каждой категории определён специфический субъектный состав и выявлены правовые пробелы в их реализации в Российской Федерации. Впервые доказано, что существующая российская модель исполнения функций государства флага носит фрагментарный характер: постоянная связь судна с государством флага фактически не атрибутирована ни одному публичному субъекту морского права, а мониторинг российских судов в Мировом океане ограничен техническими средствами без выработки правовых последствий. Сформулированы предложения по устранению выявленных пробелов, в том числе в части обязательного страхования гражданской ответственности судовладельцев и взаимодействия с иностранными государствами порта по результатам задержания российских судов.

Во втором параграфе «**Организация реализации функций российского публичного морского права**» проведён критический анализ существующей системы государственного управления морской деятельностью в Российской Федерации. Установлено, что действующая модель, унаследованная от советского периода и модифицированная в ходе административной реформы 2004 года, характеризуется децентрализацией полномочий, отсутствием единой морской администрации и чрезмерной концентрацией властных функций на фигуре капитана морского порта, который при этом не входит в структуру органов государственной власти и обладает фактической неподконтрольностью. На основе сравнительно-правового анализа международной практики

(специализированные агентства, департаменты в составе министерств, коммерческие администрации «удобных флагов», шведская модель самофинансирования) обоснована неэффективность российской модели, что подтверждено результатами международного аудита ИМО 2024 года. Выявлена правовая коллизия между законодательством об обязательных требованиях и международными договорами, которая фактически парализует способность Правительства РФ и Минтранса России имплементировать технические нормы ИМО.

В третьем параграфе «**Стратегии трансформации управления морской деятельностью**» на основе принципов доказательного регулирования, открытости, результативности и клиентоцентричности сформулированы и проанализированы четыре возможные стратегии реформирования системы публичного управления морской деятельностью: (1) сохранение существующей распределённой модели с точечной донастройкой; (2) концентрация функций в одном федеральном органе исполнительной власти либо создание Министерства морского флота; (3) реорганизация администраций морских портов путём их слияния в форме ФГБУ; (4) создание публично-правовой компании (ППК) «Морская администрация Российской Федерации». Обосновано, что наиболее эффективной с доктринальной точки зрения является четвёртая стратегия, позволяющая объединить публично-правовые и хозяйственные функции без дополнительных расходов федерального бюджета за счёт консолидации портовых сборов. В качестве наиболее реалистичного и оперативно применимого подхода предложено гибридное регулирование — перераспределение функций существующих субъектов с восстановлением утраченных публичных полномочий Минтранса России в части технической регуляторики и встраивание капитанов морских портов в явную вертикаль власти. Предложен пакет законопроектов, направленных на реализацию сформулированных стратегий.

В **Заключении** подводятся основные итоги диссертационного

исследования и обобщаются выводы, сделанные в ходе работы.

В **приложениях** к диссертации приводятся справочные материалы по теме исследования, включая перечень законов и законопроектов, разработку которых осуществлял автор диссертации, правовые формы организации морских администраций иностранных государств, перечни договоров РФ в области морской деятельности, а также законопроекты, разработанные автором, и предусматривающие реорганизацию управления морской деятельностью в РФ.

Основные положения настоящего диссертационного исследования опубликованы в следующих рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК по научной специальности 5.1.2 Публично-правовые (государственно-правовые) науки:

1. Гуцуляк, В. Н. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей / В. Н. Гуцуляк, В. В. Клюев // Государство и право. — 2021. — № 10 — С. 163–172.
2. Клюев, В. В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства / В. В. Клюев // Теория и практика общественного развития. — 2023. — № 8. — С. 213–220.
3. Клюев, В. В. Правовой статус автономного надводного судна в зависимости от степени автономности / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 3(47). — С. 57–70.
4. Клюев, В. В. Ответственность участников правоотношений при эксплуатации автономных надводных судов / В. В. Клюев // Образование и право. — 2023. — № 11. — С. 345 – 351.
5. Клюев, В. В. Сравнительный анализ российского законодательства об автономном судоходстве и проекта международного кодекса безопасности морских автономных надводных судов / В. В. Клюев, Н. Н. Харченко // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право. — 2023. — № 11. — С. 138–146.

6. Клюев, В. В. Развитие законодательства в области автономного судоходства в Российской Федерации / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 4(48). — С. 74–89.

7. Клюев В. В. Принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономных надводных судов / В. В. Клюев // Образование и право. — 2023. — № 12. — С. 653 – 658.

8. Клюев, В. В. Объективные предпосылки появления автономных надводных судов и правовой основы их эксплуатации / В. В. Клюев // Образование и право. — 2024 — № 1. — С. 426 – 435.

9. Клюев, В. В. Анализ правового регулирования торгового мореплавания и судоходства применительно к технологиям автономного судоходства / В. В. Клюев // Образование и право. — 2023 — № 2. — С. 103–113.

10. Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства / В. В. Клюев, С. Д. Айзинов, Ю. С. Меленас, А. С. Пинский, В. Г. Сенченко, Н. Н. Харченко, А. В. Чернышов // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1. — С. 9–269.

11. Клюев, В. В. К 25-летию Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации: история, настоящее, будущее / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 2(50). — С. 99–109.

12. Клюев, В. В. Морское право – как отрасль в Российской правовой системе / В. В. Клюев // Образование и право. — 2024. — № 6. — С. 255 – 259.

13. Клюев, В. В. Место морского права в системе отраслей российского права / В. В. Клюев // Современное право. — 2024. — № 8. — С. 45 – 51.

14. Клюев, В. В. Окончательное формирование системы правового регулирования эксплуатации автономных судов в России / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 3(61). — С. 141–148.

15. Клюев, В. В. Правовые вопросы ответственности за причинение ущерба, связанного с эксплуатацией автономных судов / В. В. Клюев // Актуальные проблемы российского права. — 2024. — № 11. — С. 123 – 135.

16. Клюев, В. В. О конвергенции международного и национального регулирования выбросов парниковых газов в морском судоходстве / В. В. Клюев // Образование и право. — 2025. — № 1. — С. 470-476.

17. Клюев, В. В. Правовые уроки проверки российских морских властей международными аудиторами / В. В. Клюев // Российский научный вестник. — 2025. — № 1. — С. 261–266.

18. Клюев, В. В. Терминология автономного транспорта / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № 2(54). — С. 114-124.

19. Клюев, В. В. Отраслевая система права применительно к публичному морскому праву / В. В. Клюев // Российский научный вестник. — 2025. — № 6. — С. 229-235.

20. Клюев, В. В. Морская администрация Российской Федерации / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № S2. — С. 8-57.

21. Клюев, В. В. Генезис российского морского права / В. В. Клюев // Образование и право. — 2025. — № 9. — С. 107-113.

22. Клюев, В. В. О некоторых особенностях публичного морского права иностранных государств в части исполнения функций государства флага / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № 3(55). — С. 190-197.

23. Клюев, В. В. Публичный интерес в морском праве / В. В. Клюев // Юридическая наука. — 2025. — № 10. — С. 382–387.

24. Клюев, В. В. Истоки российского публичного морского права / В. В. Клюев // Теория и практика общественного развития. — 2025. — № 10(210). — С. 240-245.

25. Клюев, В. В. Субъекты публичного морского права / В. В. Клюев // Транспортное право и безопасность. — 2025. — № 4 (56). — С. 105–119.

26. Клюев, В. В. О структуре современного морского права / В. В. Клюев // Журнал российского права. — 2026. — Т. 30, № 3. — С. 134–148.

Клюев Виталий Владимирович

СОВРЕМЕННОЕ РОССИЙСКОЕ ПУБЛИЧНОЕ МОРСКОЕ ПРАВО: СИСТЕМА, СТРУКТУРА, ФУНКЦИИ

Автореферат диссертации

на соискание ученой степени доктора юридических наук

Подписано в печать: ___ _____ 2026 г. Формат 60х84 ____ Усл. печ. л. 2,5. Тираж 120 экз. Заказ № _____ Отпечатано _____ _____, г. Москва, ул. _____