

ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 02.1.002.04,
созданного на базе федерального государственного научно-
исследовательского учреждения «Институт законодательства
и сравнительного правоведения
при Правительстве Российской Федерации»
**ПО ДИССЕРТАЦИИ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ
КАНДИДАТА ЮРИДИЧЕСКИХ НАУК**

Аттестационное дело _____

Решение диссертационного совета от 24.02.2025 № 4

**о присуждении Ключеву Виталию Владимировичу
гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата
юридических наук**

Диссертация «Формирование подходов к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов» по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки принята к защите решением, оформленным протоколом от 23.12.2024 г. № 16, диссертационного совета 02.1.002.04, созданного на базе федерального государственного научно-исследовательского учреждения «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации» (117218, г. Москва, ул. Большая Черемушкинская, д. 34) в соответствии с приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 21.02.2023 № 303/нк.

Соискатель, Ключев Виталий Владимирович, 14 сентября 1962 года рождения, окончил в 1985 году Дальневосточное высшее инженерное морское училище им. адм. Г.И. Невельского (690003, г. Владивосток, ул. Верхне-Портовая, д. 50а) по специальности «судовождение на морских путях», присвоена квалификация «инженер-судоводитель», в 2023 г. окончил Российский университет транспорта (127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.) по специальности «Юриспруденция», присвоена квалификация «Магистр».

С 2023 года В.В. Ключев прикреплен для подготовки диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук без освоения программы подготовки научных и научно-педагогических кадров в аспирантуре к федеральному государственному научно-исследовательскому учреждению «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации».

Справка о сданных кандидатских экзаменах от 01.07.2024 г. № 1197-1/24-А выдана федеральным государственным научно-исследовательским учреждением «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации» (117218, г. Москва, ул. Большая Черемушкинская, д. 34).

Диссертация выполнена в Центре частного права федерального государственного научно-исследовательского учреждения «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации».

Научный руководитель – доктор юридических наук, профессор РАН, заместитель директора Федерального государственного научно-исследовательского учреждения «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации» **Синицын Сергей Андреевич**.

Официальные оппоненты:

Бажина Мария Анатольевна, доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева, ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева» (620137, г. Екатеринбург, ул. Комсомольская, 21);

Лескова Юлия Геннадьевна, доктор юридических наук, профессор, заведующая кафедрой предпринимательского, трудового и корпоративного права ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации» (119571, г. Москва, пр. Вернадского, д. 82, стр. 1);

Ведущая организация – Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Российский государственный университет правосудия» (117418, г. Москва, Новочерёмушкинская ул., д. 69)

дали положительные отзывы о диссертационной работе.

По теме диссертационного исследования В.В. Ключевым опубликовано восемь статей в изданиях, входящих в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации:

1. Ключев В.В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства // Теория и практика общественного развития. 2023 г. № 8. С. 213–220.
2. Ключев В.В. Ответственность участников правоотношений при эксплуатации автономных надводных судов // Образование и право. 2023 г. № 11. С. 345 – 351.
3. Ключев В.В. Анализ правового регулирования торгового мореплавания и судоходства применительно к технологиям автономного судоходства // Образование и право. 2023 г. № 2. С. 103 – 113.
4. Ключев В.В. Принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономных надводных судов // Образование и право. 2023 г. № 12. С. 653 – 658.
5. Ключев В.В. Место морского права в системе отраслей российского права // Современное право. 2024 г. № 8. С. 45 – 51.
6. Ключев В.В. Объективные предпосылки появления автономных надводных судов и правовой основы их эксплуатации // Образование и право. 2024 г. № 1. С. 426 – 435.
7. Ключев В.В. Морское право – как отрасль в Российской правовой системе // Образование и право. 2024 г. № 6. С. 255 – 259.

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

На диссертацию и автореферат поступили положительные отзывы. Содержащиеся в них замечания имеют дискуссионный характер и не влияют на положительную оценку диссертационной работы. В ходе публичной защиты соискателем были даны ответы и комментарии на все замечания и вопросы.

В положительном отзыве **ведущей организации**, подписанном заведующим кафедрой гражданского права Федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский государственный университет правосудия», доктором юридических наук, профессором Ананьевой Анной Анатольевной и утвержденном ректором Российского государственного университета правосудия, доктором юридических наук, профессором Кулаковым Владимиром Викторовичем отмечается актуальность диссертационного исследования В.В. Ключева. Ведущая организация в представленном отзыве обращает внимание на актуальность работы, обусловленную тем, что международное морское право и национальное морское право сталкиваются с необходимостью регулирования правоотношений, связанных с появляющимися автономными и безэкипажными судами, для чего необходимо формирование теоретических положений в области регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, и предоставление рекомендаций для последующих исследований и разработки регуляторных предложений.

Положения и выводы диссертанта существенно обогащают доктринальные суждения в области морского права, в особенности в части применения инновационных технологий, видоизменяющих сложившиеся общественные отношения. Автором предложены новые понятия субъектов морского права, сформулированы и обоснованы авторские оригинальные дефиниции автономного и полуавтономного судов, основанные на особенностях общественных отношений, определяемых методами управления такими судами. Отмечается высокий теоретический уровень работы, анализ литературы в том числе на иностранном языке, достаточный уровень личного вклада соискателя, что позволило сделать аргументированные и обоснованные выводы, свидетельствующие о новом, оригинальном исследовании, проведенном на заданную тематику.

В критической части отзыва ведущей организации отмечается следующее:

1. Автором представлены четыре возможные стратегии формирования режима ответственности в новых правовых условиях. Однако в диссертации автор не делает вывод о предпочтительности одной или нескольких предложенных стратегий для практического применения. При этом, статьей 106.7 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, вступившей в силу 1 сентября 2024 года, предусмотрена солидарная ответственность владельца автономного судна, собственника автономного судна, компетентной в области автономного судоходства организации, осуществляющей управление автономным судном, производителя оборудования и разработчика программного обеспечения, предназначенных для обеспечения автономного судовождения. Требуется дополнительное пояснение о соотношении предложенных стратегий и о

практической применимости и возможных правовых последствиях применения режима солидарной ответственности, закрепленного в законодательстве.

2. Диссертантом предлагается отойти от практики применения квазисубъектности к судну при формулировании правовых норм в отношении автономных судов (положение № 5, выносимое на защиту), что может быть поддержано. Вместе с тем автором не рассматривается применимость уже существующих правовых норм и конструкций, базирующихся на идее «квазисубъектности» судна, к автономным судам. Представляется целесообразным пояснить позицию автора по этому вопросу во время публичной защиты диссертации.

3. В положении № 9, выносимом на защиту, предлагается урегулировать общественные отношения, возникающие при эксплуатации автономных судов, на национальном уровне. При этом, автор утверждает, что возможна адаптация национального законодательства таким образом, что будет соблюдена непротиворечивость с международными правовыми инструментами. Наиболее проблемной в применении к автономным судам является норма Конвенции ООН по морскому праву 1982 года об обеспечении судна квалифицированным капитаном и экипажем достаточной квалификации и в достаточном количестве. Требуется дополнительное пояснение диссертанта во время публичной защиты диссертации о том, каким образом возможно исполнение этого требования через предложенную им адаптацию национального законодательства.

4. В работе часто используется термин «правовые инструменты». Однако из работы остается не ясным, что диссертант под ним понимает. С учетом того, что и в доктрине нет четкого понимания данной правовой категории, в рамках публичной защиты хотелось бы услышать, что автор понимает под «правовыми инструментами» применительно к его работе?

На диссертацию и автореферат поступили следующие положительные отзывы:

1. Официального оппонента, доктора юридических наук, доцента, профессора кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева» **Бажиной Марии Анатольевны**, имеющего положительный характер, но содержащего ряд дискуссионных положений:

1) Требуется дополнительное разъяснение тезис диссертанта, указанный в Положении № 1, выносимом на защиту (стр. 12 диссертационного исследования), о том, что не предоставляется возможным сформировать унифицированное регулирование автономных транспортных средств.

2) Насколько термин «автономность» должен применяться для обозначения транспортного средства, где отсутствует участие человека, и отвечает ли он заявленным потребностям в транспортной сфере, где в настоящее время для указанных целей в основном используется термин «автоматизированное транспортное средство»?

3) Видение автора четко не сформулировано в отношении вопроса о том, является ли автономное судно объектом или субъектом права.

4) Остается открытым вопрос о том, какое место в представленном автором субъектном составе занимает перевозчик.

5) При исследовании отношений, связанных с применением автономных судов, одним из основополагающих вопросов является анализ гражданско-правовых отношений в сфере применения существующих договорных конструкций, указанных в действующем законодательстве.

2. Официального оппонента, доктора юридических наук, профессора, заведующего кафедрой предпринимательского, трудового и корпоративного права ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации» **Лесковой Юлии Геннадьевны**, имеющий положительный характер, но содержащий ряд дискуссионных положений:

1) Требуется дополнительной аргументации позиция автора о том, что правовое регулирование автономных морских судов должно рассматриваться исключительно внутри отрасли морского права.

2) Диссертант в 3-м положении, выносимом на защиту, предлагает в зависимости от степени автоматизации выделять два вида автономных судов: полуавтономное и полностью автономное судно. В чем новизна этого авторского предложения в настоящее время (в январе 2025 года), если указанная классификация уже нашла отражение и закрепление в законодательстве РФ?

3) Квазисубъектность автономного судна возможна или нет, и если все-таки да, то нужны ли, по сути, такие формулировки законодателя, которые могут предположить наличие у объектов гражданских прав какого-то правового статуса?

4) Хотелось бы понять, кого все-таки автор видит в качестве ответственного лица при эксплуатации автономного транспортного средства? Возможно ли выстраивать здесь подход об ответственности различных лиц в зависимости от эксплуатации той или иной категории автономного судна, уровня его автоматизации, когда можно ставить вопрос о снижении или об исключении ответственности, и какие конкретно обстоятельства могут однозначно повлиять на поставленные ответы? Стоит ли здесь разрабатывать критерии и пределы ответственности исходя из степени автономности морских судов, которая упоминается автором на стр. 41-42 диссертации? Возможно ли здесь применить подход законодателя, сформулированный в п. 18 Постановления Правительства РФ от 26.11.2018 № 1415 (ред. от 07.02.2022) «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств»?

5) Требуется уточнения позиция автора относительно его подхода к вопросу о соотношении понятий «морское частное право», «морское право», «международное морское частное право».

На автореферат поступили положительные отзывы:

1. **Козловой Натальи Владимировны**, д.ю.н., профессора, заместителя декана по научной работе Юридического факультета МГУ им. М.В. Ломоносова. В отзыве ставится вопрос, каким образом может быть обеспечена совместимость российского и международного регулирования в области автономного судоходства после окончательного принятия международного кодекса безопасности морских автономных надводных судов?

2. **Кусбагарова Асхата Назаргалиевича**, д.ю.н., профессора кафедры гражданского и корпоративного права Санкт-Петербургского государственного

экономического университета. В отзыве поднимается вопрос о необходимости упорядочивания и систематизации субъектного состава морского права в связи с предложением новых субъектов, связанных с регулированием автономного судоходства, а также вопрос оправданности применения термина «автономность» к новому способу управления судном, заключающемуся в исключении из контура управления судном человека, находящегося на судне (экипажа), поскольку традиционная «автономность» судна без экипажа все еще зависит от запасов - бункерного топлива.

3. **Нестерова Евгения Александровича**, к.ю.н., директора Юридического института Российского университета транспорта. Отзыв критических замечаний не содержит.

4. **Миროнова Алексея Владимировича**, к.ю.н., доцента, декана факультета психологии и права ФКОУ ВО «Вологодский институт права и экономики Федеральной службы исполнения наказаний», в котором обращается внимание на необходимость конкретизировать точку зрения автора диссертационного исследования по вопросу соотношения исследуемых проблем в смежных отраслях.

Во всех поступивших отзывах на диссертацию и автореферат отмечается актуальность проведенного диссертационного исследования, обоснованность сформулированных выводов и рекомендаций, а также о высоком уровне личного вклада соискателя в развитие правовой доктрины.

Во всех отзывах отмечено, что диссертация и автореферат соответствуют Положению о присуждении ученых степеней, утвержденному постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 № 842, а ее автор – Клюев Виталий Владимирович, заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их признанным авторитетом в науке гражданского права, специализацией и сферой научных исследований в сфере гражданского права, транспортного права, морского права, наличием достаточного количества исследований в области, рассматриваемой соискателем, что позволило им определить научную и практическую значимость представленной диссертации.

Диссертационный совет отмечает, что в диссертации сформулированы новые научно-практические знания о подходах к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, а также на основании выполненного соискателем исследования рассмотрены возможные стратегии режимов ответственности в отношении автономных судов, обоснованы дефиниции автономного и полуавтономного судов, выявлены объективные предпосылки формирования регуляторных норм в отношении автономных судов на основе анализа эволюции морского права во взаимосвязи с развитием инновационных технологий в судоходстве, сформулированы предложения по развитию отечественного законодательства.

Теоретическая значимость проведенного диссертационного исследования обоснована тем, что:

1) *доказан* вывод о том, что достигнутая к настоящему времени высокая степень формализации и алгоритмизации регулирования одновременно с

высоким уровнем автоматизации процессов управления являются объективными основаниями появления технологий автономного судоходства и объективными предпосылками к формированию правовых условий для эксплуатации автономных судов;

2) обосновано, что автономное судно обладает всеми квалифицирующими признаками классического судна (это искусственное сооружение, находится на плаву, зарегистрировано в одной из юрисдикций, признаваемых ООН) и отличается от классического судна способом управления судном, включая управление движением судна в пространстве, и соответственно сформулированы дефиниции автономного и полуавтономного судов;

3) аргументировано появление новых субъектов правового регулирования, связанных исключительно с эксплуатацией автономных судов: специалисты по управлению автономными судами, образующие внешний экипаж автономного судна; внешний капитан автономного судна; специализированная в области автономного судоходства организация, осуществляющая дистанционное управление автономным судном;

4) сформулирован принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономного судоходства, заключающийся в применении к отношениям, возникающим при эксплуатации автономных судов, правовых норм, эквивалентных нормам, разработанным для регулирования отношений, возникающих при эксплуатации классических, неавтономных судов;

5) определены возможные стратегии формирования режима ответственности при эксплуатации автономных судов:

- применение существующего правового режима, при этом возникает существенная неопределенность в части субъектов ответственности ввиду отсутствия на судне таковых и принятия решений системами автоматике без явно выраженной субъектности;

- исключительная ответственность владельца автономного судна, при которой, если происходит инцидент, априори предполагается, что виноват владелец автономного судна;

- субсидиарная ответственность судовладельца и его подрядчиков, позволяющая систематизировать вопрос субъектов ответственности с самого начала жизненного цикла систем автономного судоходства, но реализуемая при очень ограниченном количестве подрядчиков судовладельца;

- солидарная ответственность субъектов, связанных с разработкой и эксплуатацией автономного судна, перечень которых определяется законодательно, позволяющая изначально, еще на стадии проектирования, предопределить будущую ответственность таких субъектов, но не решающая проблем, связанных с определением причин (вины) возникновения инцидента, повлекшего ущерб;

б) обоснован вывод о возможности адаптации существующих правовых норм таким образом, чтобы обеспечить их применимость как для автономных, так и для классических, неавтономных судов, в практической плоскости означающий, что достаточно разработать поправки к существующим правовым инструментам морского права для создания системы правового регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов.

Все вышеуказанное в совокупности расширяет понятийно-категориальный аппарат гражданского права, обогащает науку новыми знаниями. Выводы и предложения, содержащиеся в данном диссертационном исследовании, направлены на развитие и углубление теоретических положений, касающихся правового регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что полученные выводы и сформулированные предложения использованы при разработке федерального законодательства, формировании международного регулирования в области автономного судоходства, и в дальнейшем могут использоваться при преподавании учебных дисциплин, а также в научно-исследовательской, законопроектной деятельности.

Оценка достоверности результатов исследования выявила, что сделанные диссертантом выводы и полученные результаты базируются на фундаментальных разработках, выводах и предложениях ведущих российских цивилистов, специалистов в области морского права, представителей зарубежной правовой доктрины, а также основываются на всестороннем анализе нормативных правовых актов, затрагивающих аспекты правоотношений, связанных с регулированием торгового мореплавания и судоходства.

Личный вклад соискателя заключается в самостоятельном решении поставленной научной задачи, практических проблем, имеющих существенное значение для дальнейшего развития науки гражданского права и совершенствования практики правового регулирования автономного судоходства. Проведение правового исследования позволило автору систематизировать основные направления правовой мысли в отношении новых векторов развития морского права, сформулировать новые идеи и предложить варианты совершенствования законодательства с учетом международного опыта.

В ходе публичной защиты были высказаны следующие замечания и поставлены вопросы для обсуждения: д.ю.н. О.В. Гутникова (о предпочтительной, по мнению диссертанта, стратегии определения режима ответственности при эксплуатации автономных судов); д.ю.н. Хавановой И.А. (о регулировании автономных систем, использующих элементы искусственного интеллекта, применительно к автономному судоходству, о применении феномена квазисубъектности к автономному судну); д.ю.н. Воронова А.Ф. (о возможном применении рассматриваемого правового регулирования к подводным автономным аппаратам).

Соискатель В.В. Ключев привел аргументированную авторскую позицию по всем поставленным вопросам и замечаниям в ходе заседания и конкретизировал собственную научную точку зрения.

Таким образом, диссертационное исследование В.В. Ключева представляет собой законченное научное исследование, в котором содержится решение поставленных задач, имеющих значение для совершенствования правового регулирования в области торгового мореплавания в части автономных судов. Диссертация написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит научные результаты и положения, которые были аргументированы в

процессе публичной защиты и свидетельствуют о личном вкладе автора в науку гражданского права.

Диссертационный совет пришел к выводу, что диссертация Клюева В.В. на тему «Формирование подходов к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов» на соискание ученой степени кандидата юридических наук написана на актуальную тему, обладает научной новизной и представляет собой оригинальное и завершённое научное исследование, соответствующее требованиям, предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата наук Положением о присуждении ученых степеней, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 № 842.

На заседании диссертационного совета 02.1.002.04 было принято решение присудить Клюеву Виталию Владимировичу ученую степень кандидата юридических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 12 человек, из них 11 докторов наук по специальности рассматриваемой диссертации 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки, участвовавших в заседании, из 15 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту – 0 человек, проголосовали: за – 11, против – 1, недействительных бюллетеней – 0.

Заместитель председателя
диссертационного совета,
доктор юридических наук

Чиканова

Людмила Алексеевна Чиканова

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат юридических наук

Белякова

Анна Владимировна Белякова

24.02.2025 г.

