

В диссертационный совет 02.1.002.04,  
созданный на базе ФГНИУ «Институт  
законодательства и сравнительного  
правоведения при Правительстве  
Российской Федерации»  
117218, г. Москва, ул. Большая  
Черемушкинская, д. 34

### **ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА**

на диссертацию Клюева Виталия Владимировича на тему  
«Формирование подходов к правовому регулированию общественных  
отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов»,  
представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по  
специальности 5.1.3 - Частно-правовые (цивилистические) науки

Диссертация Клюева Виталия Владимировича посвящена комплексному исследованию общественных отношений, возникающих при появлении в практике торгового мореплавания дистанционно управляемых или автоматически управляемых судов. Морское право, регулирующее, в том числе, общественные отношения в сфере торгового мореплавания, формировалось и развивалось в парадигме физического нахождения на судне людей, образующих экипаж судна, возглавляемый его капитаном, и обеспечивающих управление судном, включая его перемещение в пространстве, навигацию, взаимоотношения с иными участниками транспортного процесса, грузоотправителями, грузовладельцами, грузополучателями, страховщиками, публичными властями, и т.п. Уменьшение степени участия людей (экипажа судна) в процессах управления судном вплоть до полного его (участия) отсутствия в связи с появлением так называемых автономных судов, создает совершенно новую структуру общественных отношений, требующую исследования и формирования новых подходов к регулированию в отрасли морского права. Технологические изменения, связанные с цифровизацией, автоматизацией, применением технологий и методов искусственного интеллекта в общественной жизни входят в конфликт со сложившимися за долгие годы стереотипами правового регулирования, создают объективные предпосылки необходимости адаптации правовой системы к изменяющимся условиям. Транспорт в целом, и

морской транспорт в частности, не является исключением, а, в некоторой степени, даже находится в условиях наибольшего влияния технологических новаций.

**Актуальность темы исследования.** В диссертации обосновывается актуальность темы исследования, заключающаяся в том, что технологический прогресс в использовании автономных судов достиг такого уровня, при котором эксперименты в области автономного судоходства стали переходить в стадию промышленного использования автономных судов, а существующая правовая среда не только не способствует использованию автономных судов, но и зачастую препятствует эксплуатации судов с сокращенными экипажами или без экипажей, не допускает иных способов управления судном, кроме как при помощи физического участия человека в контуре управления судном. Формирование же нового правового ландшафта, совместимого с зарождающимися технологиями автономного судоходства, затрудняется практическим отсутствием сколь-нибудь систематизированного научного исследования вновь появляющихся общественных отношений, их правовой природы, соотношения существующих правовых конструкций с необходимым регулированием автономного судоходства. Возникает и серьезная проблема в определении режима ответственности, применимого в условиях автономного судоходства, когда субъектный состав правоотношений существенно изменяется де-факто. Предложенное диссертантом исследование является первой попыткой в юридической науке провести комплексный анализ пока еще не существующих, но зарождающихся общественных отношений и сформулировать подходы к их регулированию. Таким образом, работа является актуальной, новой и своевременной.

**Научная новизна исследования** не вызывает сомнений. Это комплексное исследование новых аспектов, выражающихся в авторском подходе к исследованию ряда спорных вопросов правового регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов. Новизна диссертационного труда отражена в самой постановке проблемы, целях и задачах исследования, а также в предложениях, выносимых на защиту.

Предложенные автором теоретико-прикладные воззрения, пути решения выявленных проблем являются аргументированными, **достоверными** и **обоснованными**. Оценка **достоверности** результатов выявила работу диссертанта с первоисточниками (с обширной и репрезентативной выборкой), добросовестную отработку ссылочного аппарата, использование совокупности нормативно-правовых, теоретических и эмпирических материалов, соответствие методологической позиции автора применяемой им совокупности методов, построение научной аргументации согласно логике, установленную эффективность внедрения полученных результатов в практику, обращение в качестве основы к работам известных отечественных правоведов.

Диссертационная работа отличается добросовестностью и тщательностью доктринального анализа научной литературы и легальных источников. По спорным вопросам автор стремится обозначить свою позицию, приводя в ее обоснование весомые аргументы.

**Личный вклад диссертанта** подтверждают, в том числе, постановка базовой научной концепции (научная гипотеза, цели, задачи и т.д.), отбор научной методологии, анализ исходных научных, нормативных, эмпирических и иных данных и материалов, формирование базы источников, обработка и репрезентация полученных результатов, опубликования печатных трудов по выполненной работе, проверка и подтверждение достоверности и адекватности полученных результатов, их апробация и внедрение.

Соискатель достаточно грамотно определяет степень научной разработанности избранной проблематики, обозначает объект, предмет, цель и задачи исследования во взаимосвязи с обоснованием его актуальности. Анализ степени научной разработанности темы диссертации свидетельствует о недостаточной концептуальной разработанности проблематики правового регулирования отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов. Разнообразие методов исследования и оригинальность их использования придает работе дополнительный плюс, формирует интерес к ее содержательной стороне. Экстраполяция границ познания свидетельствует о широте кругозора соискателя, личной творческой заинтересованности ответить на поставленные вопросы.

Первая глава диссертации «Генезис правового регулирования автономного надводного судоходства» (стр. 20 – 57 диссертации) включает в себя ряд важных вопросов, рассмотренных автором путем тщательного детального рассмотрения и представления своих авторских выводов, достаточно аргументированных на страницах диссертации. Соискатель закономерно начинает свое исследование с поиска ответа на вопрос о влиянии технологического прогресса в создании систем автономного судоходства, выделяет на стр. 26 – 27 диссертационной работы наметившиеся тенденции в вопросах проводимых разработок систем автономного судоходства. Далее автор углубляется в вопросы объективных предпосылок возникновения общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных судов, проводится анализ развития правовых инструментов в области торгового мореплавания. Здесь автором также представлен вывод о том, что высокая степень формализации и алгоритмизации процессов управления стали объективными основаниями к формированию правовых условий для эксплуатации автономных судов (*2-е положение, выносимое на защиту*).

На наш взгляд, важным с точки зрения формирования дальнейших авторских подходов, является отслеживание и анализ на страницах диссертации работы Комитета по безопасности на море, который установил 4 уровня автономности МАНС. Отслеживается работа названного Комитета в других областях, а также российский опыт проведения эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов, утвержденного постановлением Правительства РФ от 05.12.2020 № 2031, и начало «полноценного правового поля для эксплуатации автономных судов» с 01 сентября 2024 года. Как нам представляется, первая глава настоящего исследования представляется достаточно важной и показательной для формирования представления о возникновении нового направления правоотношений, которые однозначно имеют специфику и требуют дальнейшего осмысления в том числе с точки зрения юридической науки.

Вторая глава диссертации «Анализ морского частного права применительно к технологиям автономного судоходства» (стр. 58 – 116 диссертации) включает в себя пять параграфов, последовательно отражающие

авторскую позицию, которая нашла отражение в том числе *в 1-м положении, выносимом на защиту*. В этой части диссертационной работы затронут один из самых дискуссионных вопросов о самостоятельности морского права как отрасли права. Диссертант предпринял попытку солидаризироваться с доктринальной точкой зрения, согласно которой морское право – самостоятельная комплексная отрасль права, при этом в этой части работы детально и качественно исследованы различные доктринальные подходы к этому вопросу. Кроме того, автором также были намечены пути дальнейшего формирования нормативно правового поля для создания и эксплуатации автономных судов в плане подготовки предложений по корректировке ряда нормативных актов. (стр. 79 диссертации).

Здесь же в этой части работы автор отслеживает базовые положения федеральных законов и нормативно-технические акты, делается вывод о необходимости внесения изменений в законодательство РФ в части уточнения компетенции нормотворческих органов по регулированию правоотношений, связанных с автономными судами (стр. 99 диссертации). В целом, автор в главе 2 диссертационной работы достаточно часто указывает на необходимость изменения тех или иных норм и законодательных правил, но порой делает достаточно общие выводы, например, о необходимости создания правовых условий для эксплуатации автономных судов, что возможно, по мнению диссертанта, с помощью внесения изменений в законодательные акты (стр. 100 диссертации). Или на стр. 121 диссертант справедливо обращает внимание на то, что отсутствует единообразный аппарат категорий и понятий применительно к морским автономным надводным судам (*далее – МАНС*), и требуется закрепить соответствующий терминологический аппарат и определить особенности правового положения специалистов, осуществляющих дистанционное управление МАНС. В целом данные выводы нельзя не признать верными и очень значимыми для юридической науки и законотворческой деятельности государственных органов, но хотелось бы тем не менее более детальной подачи материала от соискателя, например, предложений о конкретных формулировках закона (которые можно было бы отразить в приложениях к диссертационной работе, чтобы не нагромождать саму диссертацию).

Третья глава диссертации «Ответственность субъектов правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов» (стр. 117–145 диссертации) представляется нам достаточно интересной и имеющей кардинальное значение для отслеживания необходимости подобного рода работ в юридической литературе и науке. Так, в этой части диссертационного исследования автор погрузился в решение одного из самых дискуссионных вопросов: как выстраивать в целом ответственность при эксплуатации автономного транспорта? Автор предпринял попытку дать ответ на поставленный вопрос с точки зрения формирования своего собственного подхода применительно к эксплуатации автономных судов и пересмотра системы ответственности. Соискатель безусловно стремится максимально полно охватить всю проблематику сложного и неоднозначного института ответственности субъектов правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов. В итоге автором в **7-м положении**, выносимом на защиту, выстроены возможные стратегии определения ответственности при эксплуатации автономных судов. Данный вывод нами не оспаривается, но к нему есть некоторые уточняющие вопросы (которые нами высказаны будут в соответствующей части отзыва, посвященной непосредственно вопросам к соискателю).

Четвертая глава диссертации «Подходы и принципы регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов» (стр. 146 – 190 диссертации) содержит материал по аргументации большинства положений, выносимых на защиту (4, 5, 6, 8 и 9 положения, выносимые на защиту). Данные положения, выносимые на защиту, стали итогом рассмотрения таких вопросов как определение принципа полной функциональной эквивалентности правового регулирования, выработка подходов к проектированию правовых норм, регулирующих автономное судоходство и эксплуатации морских надводных автономных судов в международном морском частном праве и т.д. Мы полностью поддерживаем автора в стремлении придать параметры правового статуса в законодательстве РФ относительно новых субъектов, связанных с эксплуатацией автономных судов (**4-е положение, выносимое на защиту**), о возможности адаптации существующих правовых

норм в отношении автономных судов (*8-е положение, выносимое на защиту*), адаптации международных норм в национальное законодательство в части правил, касающихся капитана судна и его экипажа (*9-е положение, выносимое на защиту*).

В работе имеются и иные важные выводы, которые в целом нами поддерживаются и оцениваются положительно. Диссертация В. В. Клюева является научно-квалификационной работой, представляющей собой самостоятельное, завершённое исследование, выполненное на актуальную тему, содержащее высоко значимые, научно - обоснованные и достоверные положения, выводы и рекомендации, отвечающее требованию научной новизны, и направленное на решение научной проблемы для науки гражданского и предпринимательского права.

**Логичность и обоснованность структуры диссертации.** Структура диссертации построена таким образом, что ее изучение приводит читателя в логической последовательности от исходных положений к выводам и рекомендациям. Так, сначала определяются исходные условия и пределы исследования, обосновывается понятие и предмет отрасли морского права, внутри которой строятся дальнейшие рассуждения. Проводится анализ эволюции морского права в направлении все большей алгоритмизации, приводящей, в конечном итоге, к фактическому исключению когнитивных функций человека из контура принятия решений по управлению судном. На основе всестороннего анализа национального и международного морского частного права формулируются предложения по подходам к регулированию правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов. Выбранная автором логическая структура представляется вполне удачной, позволяющей полностью понять логику рассуждений, обоснованность выводов и предложений.

**Теоретическая и практическая значимость сформулированных выводов.** Неоспоримым достоинством диссертационной работы является ее практическая направленность на основе научных представлений, полученных в результате проведенного исследования, о правовой сущности новых для практики торгового мореплавания и теории морского права общественных

отношений. Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что определены перспективы практического применения разработанного диссертантом целостного научного представления о правовом регулировании общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов, а также выработан научный задел для более детального законодательного определения отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов.

Диссертация В.В. Ключева представляет собой актуальное и всесторонне проработанное исследование, которое в значительной степени углубляет понимание и формирование целостного подхода к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов. В работе диссертант формулирует ряд обоснованных теоретических положений, которые могут служить основой для предложений по оптимизации правового регулирования отношений при эксплуатации автономных надводных судов на современном этапе развития законодательства РФ. Теоретическая значимость диссертационного исследования состоит в создании автором оригинальных научно-теоретических, научно-практических и научно-методологических подходов и парадигмальных основ доктринальной интерпретации правовой регламентации общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов, характеристики правопреемства в вещных правах.

Высказанные теоретические положения вносят существенный вклад в юридическую теорию морского права и могут быть использованы при разработке теоретических положений в отношении иных видов автоматических и автоматизированных транспортных средств, в иных сферах правовой науки. Таким образом, можно сделать вывод о том, что положения, выносимых на защиту, выводов и предложений диссертанта имеют теоретическую и практическую значимость.

Общая положительная оценка диссертационного исследования диссертанта В.В. Ключева не исключает некоторых **вопросов**, требующих пояснения и обсуждения в более детальном ключе:

1. Требуется дополнительной аргументации позиция автора о том, что правовое регулирование автономных морских судов должно рассматриваться исключительно внутри отрасли морского права (*1-е положение, выносимое на защиту*). Аргументация на стр. 58 диссертации приводится в том ключе, что если «морское право – это обособленная отрасль права, то и регулирование правоотношений при эксплуатации автономных судов осуществляется внутри морского права». На наш взгляд, такая позиция не вполне убедительна. Как нам представляется, эксплуатация любого автономного транспорта в целом имеет определенные общие правила формирования единообразной законодательной позиции, например, в сфере той же ответственности, отражения общих принципов использования технологий при защите прав и свобод человека, безопасности и прозрачности. Заметим, что, например, существуют, по сути, единые критерии степени (уровни) автономности в отношении автоматизированного автомобильного транспорта (СТАНДАРТ SAE J3016) и морского транспорта (стр. 41- 43 диссертации). Поэтому рассмотрение правоотношений при эксплуатации автономных судов может выходить за пределы морского права, и даже не иметь никакой специфики, имеющей отражение в особенностях этой отрасли права с точки зрения ее предмета и метода (если мы говорим о ее некой самостоятельности), а значит не являться «достоянием» исключительно морского права как отрасли 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 нашла уже отражение и закрепление в законодательстве РФ (*и автор это сам подчеркивает на стр. 168 диссертации, указывая, что приведенная классификация автономных судов является достижением ФЗ от 10.07.2023 № 294 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты»*)?

3. В *5-м положении, выносимом на защиту*, автор обращает внимание на наделение законодателем квазисубъектностью судна, которое порой рассматривается как участник правоотношений, при всем при том, что по факту таковым является капитан судна или иной член экипажа. Автор считает

невозможным применить конструкцию квазисубъектности в отношении к автономным судам, поскольку здесь нет членов экипажа. Однако при этом сам автор все-таки конструирует конструкцию квазисубъектности автономного судна, формируя наличие здесь другого лица, которое «стоит» за автономным судном – судовладельца (например, такой подход автора просматривается в п. 2 положения 7, выносимого на защиту). В этой связи встает вопрос: квазисубъектность автономного судна все-таки 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. *В 7-м положении, выносимом на защиту*, показанные четыре стратегии формирования режима ответственности при эксплуатации автономных судов описываются автором не столько через преимущества, сколько через недостатки их применения. На наш взгляд, автору стоило бы задуматься над формированием оптимального варианта (модели) ответственности при эксплуатации автономных судов, предложить свой уникальный подход, решающий если не все, то большинство проблем в этой области. Поэтому предлагается на защите усилить свою позицию в этом вопросе, и по возможности смоделировать наиболее оптимальное здесь решение.

Применительно к ответственности при эксплуатации автономных судов хотелось бы также уточнить позицию автора: параграф 3.1. диссертационного исследования посвящен соотношению вопросов ответственности с технологическими особенностями автономного судоходства, однако в нем просматривается лишь критический авторский подход к ответственности удаленного оператора морских автономных надводных судов (МАНС). В параграфе 3.4 диссертантом предпринята попытка более детально рассмотреть вопрос о субъектах, ответственных за эксплуатацию автономного судна, и именно здесь просматривается мысль о соотношении ответственности и уровня автономии (стр. 137 диссертации).

В этой связи 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 суда, 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 уточнение позиции автора относительно его подхода к вопросу о соотношении понятий «морское частное право», «морское право», «международное морское частное право», поскольку здесь просматривается некоторая двусмысленность, и может даже создаться впечатление, что глава 2 имеет в названии более узкий смысл, чем ее наполнение: а) например, сама глава 2 называется «Анализ морского частного права ...», но один из параграфов названной главы - параграф 2.1. имеет в названии морское право (не являющимся отраслью частного права), а параграф 2.5 называется «международное морское частное право»; б) с точки зрения 1-го положения, выносимого на защиту автором морское частное право (но не международное морское частное право!) относит к отрасли права, как и морское право, с тем лишь различием, что морское право комплексная отрасль права.

*Приведенные замечания (вопросы) никоим образом не умаляют достоинств работы и не сказываются на положительном впечатлении от диссертации. Поставленные вопросы касаются сложных, до конца не разрешенных теоретических и практических проблем, по которым автор может иметь самостоятельную позицию, что не портит общего положительного впечатления от проделанной соискателем работы.*

Диссертационная работа В. В. Ключева представляет собой законченный и системный труд, имеющий творческий и самостоятельный характер. Содержание представленной работы позволяет охарактеризовать ее как

отвечающую всем необходимым требованиям, предъявляемым к подобного рода научным исследованиям.

**Заключение о соответствии диссертации требованиям, предъявляемым к диссертациям.** Диссертация Клюева Виталия Владимировича соответствует всем критериям, установленным требованиями Положения «О порядке присуждения ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства Российской Федерации от 24.09.2013 года № 842 (в редакции от 16 октября 2024 г.) (далее – Положение о присуждении ученых степеней). Тема и содержание представленной к защите диссертации соответствует паспорту специальности 5.1.3. – Частно-правовые (цивилистические) науки. Диссертация является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной задачи, имеющей значение для юридической науки.

Диссертационная работа Клюева Виталия Владимировича выполнена самостоятельно, обладает внутренним единством, логически структурирована, содержит новые научные положения и выводы, выносимые для публичной защиты. Содержание диссертации свидетельствует о личном вкладе автора в развитие юридической науки. В диссертации предлагаются рекомендации по использованию полученных выводов и результатов в законопроектной деятельности. Предложенные автором диссертационного исследования решения научных и прикладных проблем регулирования сферы автономного судоходства аргументированы, оригинальны и обоснованы.

Основные научные результаты диссертационной работы опубликованы в рецензируемых научных изданиях в количестве, соответствующем Положению о присуждении ученых степеней (стр. 26 - 27 автореферата диссертации), а также апробированы в выступлениях на научных конференциях различного уровня (стр. 14 - 16 автореферата диссертации).

Автореферат диссертации соответствует структуре и основному содержанию диссертационной работы, включает основные положения, выносимые на защиту, и иные выводы автора, отвечает требованиям, предъявляемым к авторефератам диссертаций.

Таким образом, автор диссертации на тему «Формирование подходов к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов» Клюев Виталий Владимирович заслуживает присуждения ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.3 Частно-правовые (цивилистические) науки.

« 5 » февраль 2025 г.

**Официальный оппонент:**

Доктор юридических наук, профессор,  
заведующая кафедрой предпринимательского,  
трудового и корпоративного права  
ФГБУ ВО «Российская академия народного  
хозяйства и государственной службы при  
Президенте Российской Федерации»

Лескова Юлия Геннадьевна

Специальность, по которой официальным  
оппонентом защищена диссертация:  
12.00.03 - Гражданское право,  
предпринимательское право, семейное право,  
международное частное право

**Место работы официального оппонента:**

Федеральное государственное бюджетное  
учреждение высшего образования  
«Российская академия народного  
хозяйства и государственной службы при  
Президенте Российской Федерации»  
Адрес: 119571, г. Москва,  
пр. Вернадского, д. 82, стр. 1.  
Телефон: +7 (499) 956-99-99  
Электронная почта: [information@ranepa.ru](mailto:information@ranepa.ru)  
Сайт: <https://www.ranepa.ru/>

Подпись Лесковой Юлии Геннадьевны удостоверяю:

Директор Института права и национальной безопасности  
федерального государственного бюджетного  
образовательного учреждения высшего образования  
«Российская академия народного хозяйства  
и государственной службы  
при Президенте Российской Федерации»,  
д.ю.н., профессор



С.Д. Могилевский