

*В диссертационный совет 02.1.002.04,
созданный на базе ФГНИУ «Институт законодательства и сравнитель-
ного правоведения при Правительстве Российской Федерации»*

*доктора юридических наук, доцента,
профессора кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева
Федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Уральский государственный юридический университет имени
В.Ф. Яковлева»
Бажиной Марии Анатольевны*

О Т З Ы В

официального оппонента

на диссертацию Ключева Виталия Владимировича

на соискание ученой степени кандидата юридических наук на тему:

**«ФОРМИРОВАНИЕ ПОДХОДОВ К ПРАВОВОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ
ОБЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ, ВОЗНИКАЮЩИХ ПРИ ЭКСПЛУА-
ТАЦИИ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ»,**

представленную на соискание ученой степени кандидата юридических наук по специальности: 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Проведенная научная экспертиза своевременно представленных диссертации и опубликованных работ по заявленной теме дает основание положительно оценить рецензируемое исследование по следующим критериям: 1) актуальность избранной темы, 2) степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, 3) их достоверность и 4) новизна. Данный тезис подтверждается следующими аргументами.

1. Выбранная тема исследования представляется крайне актуальной. Автоматизация транспортного процесса, в т.ч. с точки зрения правового регулирования, является одной из наиболее обсуждаемых тем в последние несколько

ко лет. Связано это с развитием экономических отношений и, как следствие, с необходимостью сокращения сроков доставки грузов и пассажиров, уменьшения количества несчастных случаев на транспорте, происходящих по вине человека, снижения негативного воздействия транспортных средств на экологию, а также обеспечения прозрачности перевозочного процесса в целом. Технические достижения, внедряемые в транспортный процесс, постоянно совершенствуются, что предопределяет необходимость модернизации действующего законодательства. Так, диссертант приводит несколько примеров на страницах диссертационного исследования в рамках параграфа 1.1. «Технологический прогресс в создании систем автономного судоходства и автономных судов», иллюстрирующих применение высоких технологий.

Однако, не всегда действующее законодательство может адекватно отвечать новым реалиям, в которых реализуется транспортная деятельность. Правовое регулирование перевозок грузов и пассажиров морским транспортом требует значительного внимания в силу того, что внедряются новые виды транспортных средств, которые в значительной степени отличаются от тех, которые традиционно указывались в действующем законодательстве до внесения изменений Федеральным законом «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» № 294-ФЗ от 10 июля 2023 г. В частности, в п. 7 ст. 7 КТМ РФ получили легальную прописку автономные суда, которые подразделяются на полностью автономные суда и полуавтономные суда.

Нововведение является крайне значимым и необходимым. Такие изменения не являются обособленными, а предопределяют дальнейшие изменения в морском транспортном законодательстве, связанном с определением сущностных особенностей самих понятий, называющих автономные суда, новых субъектов права в отношениях, связанных с эксплуатацией автономных судов, а также возможных договорных конструкций, применяемых в новых реалиях. Именно

это отмечает автор в задачах диссертационного исследования, обозначенных на стр. 8-9 диссертационного исследования, стр. 6-7 автореферата.

Кроме того, следует отметить, что выбранная автором тематика не представляется крайне изученной в настоящее время. Связано это, прежде всего, с тем, что предложения по формированию правового регулирования предполагают в т.ч. исследование технических и технологических аспектов применения автономных судов, что требует всестороннего охвата и погружения в указанную тематику. С этой точки зрения представленная работа заслуживает внимания и изучения.

2. Следует отметить обоснованность научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, что подтверждается в следующих положениях.

Во-первых, использованный в работе применительно к проблематике диссертации широкий спектр общих и частных научных, а также специально-юридических методов исследования (стр. 9-10 диссертационного исследования, стр. 7-8 автореферата). представляется эффективным, что отражается в полученных результатах, обладающих новизной. Методологическую основу диссертации составляют общие принципы научного познания. Кроме того, автор, хотя прямо и не называет в разделе, посвященном методологии исследования, но описывает его и использует в диссертационном исследовании междисциплинарный подход (стр. 10 диссертационного исследования).

Широкое применение в диссертационной работе получил сравнительно-правовой метод исследования путем анализа международного законодательства. Обращение к международному опыту позволило комплексно отразить проблематику работы, обогатить отечественную науку новыми подходами и взглядами в отношении правового регулирования автономных судов. В частности, приведены положения Технического регламента Таможенного союза (стр.

98-99 диссертационного исследования), Конвенция ООН по морскому праву 1992 года (стр. 100-111 диссертационного исследования) и т.д.

С целью разработки концепции правового регулирования отношений, связанных с применением автономных судов, в работе успешно применялся метод юридического моделирования. Результаты его представлены диссертантом в Положении № 7, выносимом на защиту, где сформулированы четыре режима ответственности эксплуатации автономных судов.

Во-вторых, теоретическая и практическая значимость исследования обусловлена новизной полученных результатов, создающих теоретико-методологические предпосылки для решения существующих научных и практических проблемы правового регулирования автономных судов. Авторская концепция развивает теорию транспортного права. Так, например, автор ставит фундаментальный вопрос, связанный с понятийным аппаратом, используемым в правовом регулировании морских перевозок. В частности, диссертант рассматривает соотношение понятий «судовладелец» и «эксплантат» (стр. 81 диссертационного исследования), что является крайне важным при разрешении вопросов ответственности, особенно при применении автономных судов. Также на вопросы квалификации отношений влияет и соотношение понятий «оператор», «внешний капитан», «специалист по управлению автономным судном», «лицом, управляющим автономным судном» (стр. 120-122 диссертационного исследования).

Есть основания полагать, что диссертация может стать основой для дальнейшего развития транспортного права. Результаты исследования уже послужили основой для создания и обновления национальных нормативных правовых актов, направленных на обеспечение безопасности при использовании автономных судов (с. 11 диссертационного исследования).

3. Достоверность результатов исследования не вызывает сомнений, поскольку идеи основываются на современной методологии, убедительной теоре-

тической и эмпирической базах. Работа базируется на теоретическом анализе трудов ученых в области транспортного морского права, а также международного частного права. В работе использованы статьи иностранных ученых. Эмпирическая база исследования представлена результатами изучения нормативных актов (45).

Основные результаты диссертации апробировались на многочисленных научных всероссийских и международных конференциях, опубликованы и отражены в 8 публикациях, входящих в научные журналы, рекомендованные ВАК РФ, что свидетельствует о достаточной степени их апробации (стр. 26 – 27 автореферата.).

4. Достоинством представленной диссертации является ее **новизна**. В рамках разработанной концепции, в концентрированном виде отраженной в положениях, выносимых на защиту, наиболее научно обоснованными, обладающими научной и теоретической значимостью, представляются следующие результаты диссертационного исследования:

- показана необходимость упорядочить понятия, используемые в морских отношениях, в т.ч. при применении в транспортной деятельности автономного судна (например, стр. 55-56, 150 диссертационного исследования).
- на основании анализа действующего национального и международного законодательства сделан вывод о необходимости применения принципа полного функционального соответствия правового регулирования автономных судов, который может и должен быть использован при проектировании систем автономного судовождения (стр. 154 диссертационного исследования, Положение № 6, выносимое на защиту);
- представлены основные концепции разрешения вопроса ответственности за вред, причиненный автономным судном (Глава 3 «Ответственность субъектов правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов»).

Таким образом, представляется, что цель диссертационного исследования достигнута. Автору удалось сформировать и обосновать походы и принципы правового регулирования общественных отношений, складывающихся в связи с использованием автономных и полуавтономных судов (стр. 5 автореферата).

Учитывая значимость проведенного исследования, следует особо подчеркнуть, что автор решает в работе задачи, необходимость обращения к которым назрела в теоретическом и практическом применении. Это связано с тем, что в настоящее время отсутствует полноценное нормативно-правовое регулирование отношений, связанных с эксплуатацией автономных судов. В подтверждении этого можно привести страницы диссертационного исследования, на которых автор приводит комплексный анализ существующего законодательства на международном и национальном уровнях (стр. 70-91 диссертационного исследования).

Несомненным достоинством работы является то, что каждой поставленной научной задаче соответствует отдельный параграф. Результатом исследования, содержащегося в каждом параграфе, являются выводы, составляющие основу положений, выносимых на защиту, что добавляет убедительности авторской концепции, в полной мере отражают ее основное содержание и позволяют судить о степени полноты и законченности. Работа написана грамотным и понятным юридическим языком.

При этом научно-квалификационная работа В.В. Ключева, при взгляде на неё с субъективной точки зрения официального оппонента, имеет ряд дискуссионных положений, **по которым можно высказать замечания.**

1. Требуется дополнительное разъяснение тезис диссертанта, указанный в Положении № 1, выносимом на защиту (стр. 12 диссертационного исследования), о том, что не предоставляется возможным сформировать унифицированного регулирования автономных транспортных средств. Однако, в настоящее время необходимость унификации правового регулирования транспортных

отношений продиктована самой спецификой этих отношений. Так, в Транспортной стратегии РФ в качестве основных задач предусмотрено ускорение грузооборота, развитие мультимодальных перевозок, унификация транспортного документооборота. Исходя из этого, автоматизация транспортных средств рассматривается не как самоцель, а лишь средство достижения поставленных задач. Именно поэтому, обособление парового регулирования применения морских автономных транспортных средств, а также внедрение высоких технологий в перевозочный процесс не позволит вывести транспортный сектор экономики на предполагаемый уровень, что негативным образом может сказаться на конкурентоспособности современной транспортной отрасли России, а также иных отраслей, так или иначе зависимых от первой.

2. В Положении № 3, выносимом на защиту, автором предлагается «определять дефиницию автономного судна на основе правовой конструкции, исключая нормативное закрепление функции экипажа автономного судна по несению ходовой вахты в целях управления судном» (стр. 13 диссертационного исследования). Исходя из анализа Устава службы на морских судах, утвержденного Приказом Минтранса России от 4 июня 2018 г. № 224, вахтенная служба в море (ходовая вахта) предполагает обеспечение определенных обязанностей, связанных с постоянным наблюдением за самим судном, за обстановкой, оперативную радиосвязь, готовность борьбы за живучесть судна (п. 6.23 Устава). В п. 6.24 содержатся обязанности вахтенного помощника капитана на вахте в море (ходовой вахте), которые включают в себя проверку правильности выдерживания курса, местоположения, контроль погодных условий и т.д. В свою очередь автономность морского судна предполагает то, что часть функций, указанных выше, автоматизируется. Однако, исходя из ст. 7 КТМ РФ, автономность судна зависит от степени участия экипажа на борту судна. Тем самым, из анализа данной статьи КТМ РФ автономность не исключает возможности дистанционного участия человека в управлении судном, в т.ч. и выпол-

нении ходовой вахты в целях управления судна в дистанционном порядке. Вместе с тем, в Положении по классификации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов (МАНС) Российского морского регистра судоходства (НД № 2-030101-037) понятие «автономное управление» предполагает режим управления судном, системами и техническими средствами судна без участия человека.

Сам автор помимо указанного выше критерия определения автономного судна, указывает в Положении № 4, выносимом на защиту, на появление новых субъектов, связанных с эксплуатацией автономных судов. Исходя из содержания двух выше названных положений возникает несколько вопросов: 1) 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» (например, в УАТ РФ предусмотрено несколько уровней) и в этой связи является ли заявленный критерий универсальным с учетом того, что автор сам отмечает на стр. 27 диссертационного исследования возможность автономного судна самостоятельно обеспечивать собственными автоматическими средствами обработки поступающей информации и принятия решений по управлению судном на основе судовых данных и информации, поступающей в судовую автоматику из внешних источников; 2) насколько субъекты, указанные автором в качестве таковых в Положении № 4, выносимом на защиту, относятся именно к «субъектам правового регулирования», с учетом того, что само понятие «экипаж судна» в законодательстве остается, но меняется содержательное его наполнение, а также с учетом предлагаемого самим автором в Положении № 6, выносимом на защиту, «принципа полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономного судоходства»?

3. На стр. 156 диссертационного исследования, автор указывает на то, что необходимо определить правовой статус автономного судна. Однако, исходя из представленного текста работы, видение автора четко не сформулировано в отношении вопроса о том, является ли автономное судно объектом или субъектом права. Такое пояснение видится крайне важным в т.ч. и с точки зрения разрешения вопроса об ответственности за вред, причиненный при применении автономного судна (Положение № 7, выносимое на защиту).

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

5. Кроме того, 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.

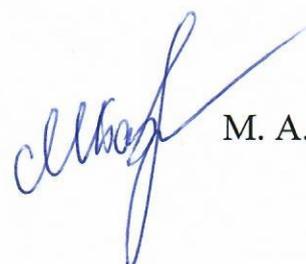
В то же время данные замечания не влияют на общее положительное впечатление о проделанной работе и не нарушают концепцию, представленной автором в отношении формирования подходов к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов.

Таким образом, следует признать *высокую степень актуальности избранной темы, обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации, их достоверность и новизну.* Есть основания считать, что представленная диссертационная работа является самостоятельным и законченным научным трудом, в котором на основании выполненных автором исследований разработаны теоретические положения, **совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение.**

Данная научная работа **«Формирование подходов к правовому регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных надводных судов»** отвечает требованиям, предъявляемым к кандидат-

ским диссертациям Положением о присуждении ученых степеней, утвержденным Постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 (ред. от 01.10.2018, с изм. от 26.05.2020) № 842, а ее автор, Клюев Виталий Владимирович, заслуживает присуждения ему искомой ученой степени – кандидата юридических наук по специальности 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

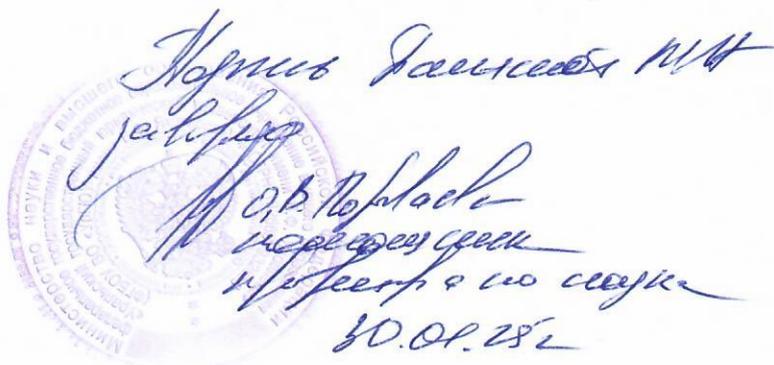
Официальный оппонент
доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры предпринимательского
права имени В.С. Якушева
ФГБОУ ВО «Уральский государственный
юридический университет имени В.Ф. Яковлева»



М. А. Бажина

«30» января 2025 года

Подпись официального оппонента Бажиной М.А. заверяю:



Клюев Виталий Владимирович
30.01.25г

Специальность, по которой защищена диссертация официальным оппонентом: 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки.

Адрес места работы:
620137, г. Екатеринбург, ул. Комсомольская, 21
телефон: +7 (343) 374-43-63;
e-mail: rektorat@usla.ru
официальный сайт: <https://www.usla.ru/>