

Уральский государственный юридический университет
имени В.Ф. Яковлева

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
НА МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ

Сборник статей

Под редакцией В.А. Бублика

приоритет ◆



СТАТУТ
МОСКВА 2026

УДК 351
ББК 67.401.113.4
А43

A43 **Актуальные вопросы правового регулирования деятельности на морском транспорте : сборник статей / под ред. В. А. Бублика. – Москва : Статут, 2026. – 152 с.**

ISBN 978-5-8354-2186-2 (в пер.)

Настоящее издание представляет собой сборник научных статей, посвященных ключевым проблемам правового регулирования транспортно-логистической деятельности на морском транспорте. Авторы анализируют современные вызовы, связанные с цифровизацией логистических процессов, необходимостью гармонизации национального и международного законодательства, разработки единых стандартов безопасности перевозки грузов и пассажиров, а также порядка привлечения перевозчиков к ответственности в условиях применения автономных судов. Кроме того, рассматриваются особенности правового регулирования деятельности морских портов и применения электронного документооборота при осуществлении морских перевозок грузов.

Книга адресована научным работникам, преподавателям юридических и экономических вузов и факультетов, аспирантам, магистрантам, бакалаврам, проходящим подготовку по учебным программам гражданско-правового направления, практикующим юристам, логистическим специалистам, работникам портов, а также всем, кто интересуется проблемами морского права.

УДК 351
ББК 67.401.113.4

ISBN 978-5-8354-2186-2

© Коллектив авторов, 2026
© Редподготовка, оформление. Издательство «Статут», 2026

CONTENTS

V.A. Bublik

Improving Legal Regulation Is the Key to the Effective Development of Maritime Activities in the Russian Federation (Instead of an Introduction).....7

SECTION I. GENERAL ISSUES OF LEGAL REGULATION OF MARITIME TRANSPORTATION

T.L. Voronova

Strategic Planning as a Public Administration Tool: The Basis for the Development of Legislation on Maritime Transport11

S.Yu. Morozov

Legal Issues in Providing Services in Seaports25

N.G. Markalova

The Legal Nature of Demurrage or Demurrage Charges.....38

S.A. Kurochkin

Resolution of Maritime Disputes53

SECTION II. LEGAL REGULATION OF MARITIME TRANSPORTATION IN THE CONTEXT OF DIGITALIZATION

P. Banchio

New Technologies and Digital Transformation. Smart Shipping: Global Policies and Emerging Trends77

G. Tiwari, Sh. Vyas

Autonomous Shipping in Indian Waters: Domestic Regulation and International Maritime Obligations 112

E.A. Gromova

Experimental Legal Regimes for Unmanned Maritime Transport:
International Experience and Possibilities for Russia 137

M.A. Bazhina

Legal Regulation of Electronic Document Management in Sea
Transportation..... 145

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ – ЗАЛОГ ЭФФЕКТИВНОГО
РАЗВИТИЯ МОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(вместо введения)**

**IMPROVING LEGAL REGULATION IS THE KEY
TO THE EFFECTIVE DEVELOPMENT OF MARITIME
ACTIVITIES IN THE RUSSIAN FEDERATION
(instead of an introduction)**

В подп. 2 п. 23 Морской доктрины Российской Федерации, утв. указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512, отмечается колоссальная зависимость внешнеторговой деятельности Российской Федерации от морских перевозок. По данным Международной морской организации, морской транспорт обеспечивает около 70% мирового грузооборота. В некоторых источниках указывается, что на долю морских перевозок приходится до 90% мирового грузооборота¹. Эти цифры свидетельствуют об определяющем значении морского судоходства для обеспечения международных экономических связей.

Такая роль всегда была свойственна морскому транспорту², что обусловлено его огромной грузоемкостью, низкой себестоимостью, глобальной доступностью портовой инфраструктуры и экологичностью. Эти качества предопределяют основополагающую роль морского транспорта в обеспечении осуществления внешнеторговых связей.

Несмотря на значимость данной сферы для национальной и мировой экономик, правовое регулирование торгового мореплавания остается недостаточно развитым и, по сути, находится на стадии становления. Наличие административных барьеров, избыточных и дублирующих требований к судам, плавающим под Государственным флагом

¹ Global Freight Transport Statistics: International, Europe, and Germany // <https://dhl-freight-connections.com/en/trends/global-freight-transport-statistics-international-europe-and-germany/>.

² Кейлин А.Д. Транспорт и страхование во внешней торговле. Правовые условия внешнеторговых сделок. М.: Международная книга, 1947. С. 3–5.

Российской Федерации, а также несовершенство законодательства о портовой инфраструктуре, в том числе связанного с обеспечением ее безопасности, обуславливают необходимость издания нормативных правовых актов, регламентирующих процессы развития морской деятельности, что прямо закреплено в Стратегии развития морской деятельности Российской Федерации до 2030 года, утв. распоряжением Правительства РФ от 20 августа 2019 г. № 1930-р.

Кроме того, развитие бесшовных внутрироссийских и международных перевозок, в том числе с применением цифровых технологий, является одним из приоритетных стратегических направлений развития экономики транспорта и требует выработки правовой основы для обеспечения надежности и безопасности судоходства, повышения качества оказания транспортно-логистических услуг, а также снижения негативного воздействия на окружающую среду (распоряжение Правительства РФ от 3 ноября 2023 г. № 3097-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года»). Именно поэтому вопросы, связанные с цифровизацией морской портовой инфраструктуры и транспортных средств (появление автономных и полуавтономных судов), а также развитием электронного транспортного документооборота (электронный коносамент¹), предопределяют вектор развития нормативного правового регулирования морской транспортной отрасли.

Сказанное выше обуславливает актуальность и значимость представленного сборника статей, в котором рассматриваются вопросы правового регулирования оказания услуг в морских портах и при перевозке грузов, разрешения споров, возникающих в рамках морской деятельности, а также применения цифровых технологий на морском транспорте. Проблемы, связанные с цифровизацией, вызывают особый интерес у юристов, что обусловлено необходимостью создания правового фундамента для раскрытия внутреннего потенциала страны с целью формирования технологического суверенитета и достижения технологического лидерства России², с одной стороны, и потребностью в гармоничной интеграции в международное пространство — с другой.

¹ В России оформлен и передан в госсистему Минтранса России первый электронный морской перевозочный документ // <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/11279>.

² Основные направления бюджетной, налоговой и таможенно-тарифной политики на 2025 год и на плановый период 2026 и 2027 годов (разработаны Минфином России) // СПС «КонсультантПлюс».

Консолидация ведущих ученых, занимающихся вопросами правового регулирования морской транспортной деятельности, и издание данного сборника статей на базе Уральского государственного юридического университета им. В.Ф. Яковлева являются вкладом в развитие правовой науки, а соответственно, и нормативного правового регулирования данной сферы, что имеет важное значение для национальной экономики.

*Владимир Александрович Бублик,
доктор юридических наук, профессор кафедры
предпринимательского права имени В.С. Якушева
Уральского государственного юридического
университета имени В.Ф. Яковлева*

РАЗДЕЛ I
ОБЩИЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА МОРСКОМ
ТРАНСПОРТЕ

УДК 347.79

**СТРАТЕГИЧЕСКОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ
КАК ИНСТРУМЕНТ ГОСУДАРСТВЕННОГО
УПРАВЛЕНИЯ: ОСНОВА РАЗВИТИЯ
ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О МОРСКОМ ТРАНСПОРТЕ**

*Воронова Т.Л.**

Аннотация. В статье проведен анализ документов стратегического планирования развития Российской Федерации по вопросам правового регулирования транспортной системы с учетом специфики морского транспорта как одного из функциональных направлений морской деятельности. Рассматриваются общие подходы к правовому обеспечению развития транспортной отрасли через систему государственного управления посредством издания нормативных правовых актов программного характера. Обосновывается необходимость применения целевого вектора развития отрасли исходя из общей архитектуры экономики с учетом целей национальных проектов и создания единой среды функционирования. Рассматривая основные положения Морской доктрины Российской Федерации, автор приходит к выводу о необходимости переосмысления подходов к правовому регулированию отношений в различных сферах с выработкой модели такого регулирования через призму приоритета национальных целей развития

* Воронова Татьяна Леонтьевна – старший преподаватель кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева Уральского государственного юридического университета имени В.Ф. Яковлева (г. Екатеринбург, Россия); e-mail: vtlural@rambler.ru.

нашей страны, что наиболее ярко проявляется на примере потенциала развития морской отрасли.

Ключевые слова: транспортная система; морская деятельность; морской транспорт; государственное управление; документы стратегического планирования; цифровая трансформация; унификация законодательства.

STRATEGIC PLANNING AS A PUBLIC ADMINISTRATION TOOL: THE BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF LEGISLATION ON MARITIME TRANSPORT

*T.L. Voronova**

Abstract. This article analyzes strategic development planning documents for the Russian Federation on legal regulation of the transport system, taking into account the specifics of maritime transport as one of the functional areas of maritime activity. It also examines general approaches to legal support for the development of the transport industry through the public administration system and the issuance of programmatic regulatory legal acts. The article substantiates the need to apply a target vector for the industry's development, based on the overall economic architecture and the objectives of national projects, with the creation of a unified operational environment. Examining the key provisions of the Maritime Doctrine of the Russian Federation, the author concludes that it is necessary to rethink approaches to legal regulation of relations in various spheres and develop a model for such regulation through the prism of the priority of national development goals for our country, a concept most clearly demonstrated by the development potential of the maritime industry.

Keywords: transport system; maritime activity; maritime transport; public administration; strategic planning documents; digital transformation; legislative unification.

* Tatyana L. Voronova – Senior Lecturer of the Department of Business Law named after V.S. Yakushev, Ural State Law University named after V.F. Yakovlev (Yekaterinburg, Russia); e-mail: vtural@rambler.ru.

Безусловно, что эффективность развития транспортной системы любого государства существенным образом влияет на уровень его социально-экономического развития. Транспортная система является основой для решения проблем пространственного развития страны: экономической интеграции (обеспечение единого экономического пространства решает вопрос связи сырьевых источников и производства); регионального развития (обеспечение равных возможностей развития территорий за счет создания транспортной инфраструктуры); обеспечения социальных потребностей (обеспечение мобильности населения в рамках различных территорий, доступность услуг); неэффективности логистики (снижение издержек на перевозку грузов за счет использования оптимальных транспортных путей с учетом применения инновационных технологий).

При этом следует отметить, что «в широком смысле под транспортной системой понимается транспортная инфраструктура, транспортные предприятия, транспортные средства и управление в совокупности, обеспечивающая согласованное функционирование и развитие всех видов транспорта с целью максимального удовлетворения транспортных потребностей при минимальных затратах»¹.

Очевидно, что решение указанных проблем невозможно без системного и комплексного подхода к организации государственного управления в рассматриваемой сфере. Под государственным управлением понимается деятельность органов государственной власти по реализации своих полномочий в сфере социально-экономического развития Российской Федерации и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации (п. 2 ст. 3 Федерального закона от 28 июня 2024 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»²).

Несомненно, что для выстраивания системы государственного управления транспортной отраслью необходима нормативная база, отличающаяся междисциплинарным характером. Ее основу составляют стратегические документы по планированию социально-экономического развития нашего государства.

Целью создания государственных программ является достижение приоритетов общественного развития в одной или нескольких отраслях народного хозяйства путем реализации взаимосвязанных

¹ Королева Е.А., Филатова Е.В. Транспортное пространство: сущность и структура // Транспортное дело России. 2017. № 3. С. 31.

² СЗ РФ. 2014. № 26 (ч. I). Ст. 3378.

мероприятий, обеспеченных ресурсами, согласованных по срокам и исполнителям¹.

С учетом современных вызовов социально-экономического и геополитического характера, стоящих перед Российской Федерацией в условиях технологической перестройки всех процессов жизнедеятельности, в рамках цифровой трансформации развития общественных отношений, необходимо создание новой модели государственного регулирования транспортной отрасли. Это включает соответствующую регламентацию структуры деятельности, правового режима осуществления деятельности, финансирования деятельности, оказания мер государственной поддержки, форм взаимодействия с хозяйствующими субъектами, системы взаимодействия и согласования принятия управленческих решений между различными уровнями власти, а также распределения полномочий по государственному контролю (надзору).

Достаточно длительный период времени стратегические документы развития транспортной отрасли носили фрагментарный характер. Они предусматривали лишь отдельные направления развития транспортной системы (ее элементов) без учета ее функционирования исходя из целевого характера развития экономики в целом. Так, отдельно реализовывались национальные проекты с соответствующим правовым регулированием применительно к отдельным видам транспорта.

Учитывая специфику транспортной сферы как основы экономического развития страны, безопасности жизни и здоровья людей, а также безопасности государства, необходимым является закрепление целевого вектора развития отрасли не через призму перспективного развития крупных хозяйствующих субъектов отрасли, а через развитие общей архитектуры экономики исходя из целей национальных проектов с созданием единой среды функционирования.

Конечно же, такой системный и комплексный подход был бы невозможен без принятия концептуальных нормативных документов развития отрасли. В декабре 2025 г. Правительством РФ была утверждена Концепция научно-технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2035 года² (далее — Концепция). Целью Концепции является научно-технологическое развитие транспортного комплекса для создания высококонкурентной

¹ Борщевский Г.А. Управление государственными программами и проектами: учебник для вузов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Юрайт, 2026. С. 13.

² Распоряжение Правительства РФ от 19 декабря 2025 г. № 3871-р «Об утверждении Концепции научно-технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации на период до 2035 года» // СПС «КонсультантПлюс».

на мировом уровне, высокотехнологичной и эффективной транспортно-логистической системы (п. 17). В качестве ключевых направлений научно-технологического развития транспортного комплекса Концепция предусматривает: разработку новых видов транспортной техники, технологии высокоавтоматизированных, беспилотных и автономных транспортных средств, а также зарядных станций для электрического автомобильного транспорта и водородных заправочных станций для водородного транспорта; развитие технологий, инфраструктуры и подвижного состава для обеспечения высокоскоростных перевозок; применение новых источников энергии для транспорта; разработку современных технологий связи и коммуникаций, интеллектуальных транспортных систем; создание новых материалов и технологий для транспортного строительства и содержания транспортной инфраструктуры, эксплуатации транспортных средств; совершенствование мер обеспечения комплексной безопасности; цифровизацию и внедрение принципов платформенной экономики, обеспечивающих снижение транспортных издержек и повышение эффективности логистической функциональности транспортного комплекса (п. 19). При этом в Концепции указано, что ключевые направления научно-технологического развития транспортного комплекса должны реализовываться во взаимосвязи с развитием важнейших наукоемких технологий (п. 20). Таким образом, положения Концепции соотносятся с программными документами технологического развития страны, включая необходимость разработки и применения в транспортной сфере наукоемких технологий, определенных в указе Президента РФ от 18 июня 2024 г. № 529 «Об утверждении приоритетных направлений научно-технологического развития и перечня важнейших наукоемких технологий»¹ и указе Президента РФ от 28 февраля 2024 г. № 145 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации»². Крайне важным является то, что Концепция исходит из необходимости перспектив развития транспортного комплекса в соответствии с основными национальными целями, заявленными в указе Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года»³, в части разработки комплекса мероприятий, направленных на обеспечение технологического суверенитета и глобального технологического

¹ СЗ РФ. 2024. № 2. Ст. 3640.

² СЗ РФ. 2024. № 1. Ст. 1373.

³ СЗ РФ. 2024. № 20. Ст. 2584.

лидерства Российской Федерации. В данном Указе определены семь национальных целей развития Российской Федерации:

- 1) сохранение населения, укрепление здоровья и повышение благополучия людей, поддержка семьи;
- 2) реализация потенциала каждого человека, развитие его талантов, воспитание патриотичной и социально ответственной личности;
- 3) комфортная и безопасная среда для жизни;
- 4) экологическое благополучие;
- 5) устойчивая и динамичная экономика;
- 6) технологическое лидерство;
- 7) цифровая трансформация государственного и муниципального управления, экономики и социальной сферы.

Несомненно, что достижение заявленных целей развития Российской Федерации возможно только с учетом, как уже отмечалось, создания модели развития экономики через обновленный концептуальный подход во всех отраслевых направлениях.

При этом большое значение имеет развитие единой транспортной системы, учитывая взаимосвязи всех ее процессов и ориентацию этих процессов на целевой характер функционирования системы – удовлетворение потребностей социально-экономического развития страны. Поэтому важной представляется и разработка технологий встраивания деятельности на отдельных видах транспорта в единый механизм. Опять же, следует отметить, что единая транспортная система – это не просто совокупность инженерных сооружений и машин; она выполняет интегративную роль во всех аспектах жизнедеятельности общества¹. В связи с этим остро стоит потребность в правовом регулировании такой единой транспортной системы в рамках реализации заявленных национальных целей социально-экономического развития Российской Федерации. Так, вполне обоснованно в качестве одного из связующих звеньев совокупности всех видов транспорта в составе транспортной системы ряд авторов рассматривает нормативно-правовые взаимоотношения².

Представляется, что в целях повышения эффективности правового регулирования рассматриваемой сферы нельзя ограничиваться точеч-

¹ Теоретические основы и характерные черты единой транспортной системы // https://pro.zaochnik-com.com/spravochnik/logistika/mezhdunarodnaya-logistika/edinaya-transportnaya-sistema/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.yandex.ru%20.

² *Архипов А.Е., Григорьев Е.А.* Единая транспортная система России: истоки формирования, тенденции развития, резервы повышения эффективности // Проблемы современной экономики. 2021. № 1(77). С. 120–123.

ными надстройками действующего транспортного законодательства, а также регулированием в рамках локальных актов крупнейших хозяйствующих субъектов (перевозчиков, владельцев объектов транспортной инфраструктуры и т.п.). Необходимы новые подходы к правовой основе функционирования отрасли исходя из значимости правотворчества как инструмента государственного управления. В связи с этим, как никогда, являются актуальными и востребованными в практической плоскости целевого характера правового обеспечения развития нашего государства мысли С.С. Алексеева о том, что «правотворчество в принципе начинается тогда, когда потребности общественного развития определились, необходимость правовых нововведений назрела и на этой основе в процесс правообразования вступают компетентные государственные органы. В результате правотворчества накапливающиеся ранее предпосылки, потребности, интересы – все то, что можно отнести только к возможности и необходимости преобразований в действующей юридической системе, становится действительностью, юридической реальностью, воплощается в правовых нововведениях»¹.

Обращаясь снова к анализу положений Концепции, следует акцентировать внимание на том, что среди основных направлений фундаментальных научных, поисковых и прикладных исследований в сфере транспорта выделяется необходимость правового обеспечения разработки и внедрения новых технологий в транспортном комплексе, а также обеспечения безопасности транспортных потоков и безопасности на транспорте (п. 21). Однако представляется, что исходя из прогнозирования развития транспортного комплекса как элемента развития экономики страны в целом и необходимости синхронизации всех транспортно-логистических процессов возникает потребность в разработке и утверждении единой комплексной стратегии правового регулирования транспортной сферы через призму государственного управления экономикой согласно целевому характеру и междисциплинарности правового регулирования в условиях цифровой трансформации. С учетом такой концепции и должна будет выстраиваться системная работа по обновлению программных документов в рамках государственного управления отраслью и совершенствованию транспортного законодательства в целом.

В последнее время исходя из стоящих перед Российской Федерацией вызовов направленность правового регулирования развития морского транспорта в большей степени определяется документами

¹ Алексеев С.С. Теория права. 2-е изд., перераб. и доп. М.: БЕК, 1995. С. 110.

стратегического планирования в сфере государственного управления, в том числе отраслевого характера. К таким документам, в целях последующего рассмотрения в настоящей статье, на федеральном уровне относятся: стратегия социально-экономического развития Российской Федерации; отраслевой документ стратегического планирования Российской Федерации; план деятельности федерального органа исполнительной власти; государственная программа Российской Федерации; национальный проект¹.

Как уже отмечалось, основными целеполагающими для развития всех отраслей экономики и формирования новой структуры реализации проектной деятельности государства являются положения указа Президента РФ от 7 мая 2024 г. № 309 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года».

В соответствии с упомянутым нормативным актом обновляется и вся система государственного планирования развития транспортной отрасли. Реализация документов стратегического планирования осуществляется через проектную практику государственного управления, основы которой были заложены постановлением Правительства РФ от 31 октября 2018 г. № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации»².

В качестве основного нормативного правового акта, регламентирующего вопросы развития транспортной системы РФ в целом и отдельных видов транспорта, включая морской транспорт, в настоящее время выступает Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года³ (далее – Транспортная стратегия). В части цифрового управления транспортной отраслью, реализации новых цифровых технологий, создания единой платформенной системы электронного документооборота транспортно-логистической деятельности знаковое значение имеет распоряжение Правительства РФ от 21 декабря 2021 г. № 3744-р «Об утверждении стратегического направления в области цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации до 2030 года»⁴. Базовой

¹ Статья 3 Федерального закона от 28 июня 2024 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации».

² СЗ РФ. 2018. № 45. Ст. 6947.

³ Распоряжение Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» // СПС «КонсультантПлюс».

⁴ СПС «КонсультантПлюс».

для реализации конкретных целевых показателей развития отрасли с соответствующим финансированием в рамках реализации основных национальных проектов (проект «Инфраструктура для жизни», проект «Эффективная транспортная система») является государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»¹. В качестве примера планирования развития отдельных направлений транспортной системы применительно к затрагиваемой в настоящей статье проблематике можно привести Стратегию развития морской деятельности в РФ до 2030 года², которая направлена на достижение основных целей: развитие портовой инфраструктуры, в том числе развитие Северного морского пути (СМП); комплексное развитие флота, используемого в различных видах морской деятельности (морской транспорт, рыбопромысловый флот, развитие судостроения); обеспечение безопасного мореплавания; внедрение современных технологий и повышение научного потенциала в морской деятельности; освоение углеводородных и минеральных ресурсов Мирового океана, Арктики и Антарктики; поддержание и развитие военной составляющей морского потенциала России. Системообразующим документом стратегического планирования, в котором отражена совокупность официальных взглядов на национальную морскую политику Российской Федерации и морскую деятельность Российской Федерации, является Морская доктрина Российской Федерации³ (далее – Морская доктрина РФ), отдельные положения которой будут рассмотрены далее. Документы стратегического планирования не только определяют векторы технического и экономического развития отрасли исходя из целевых подходов регулирования социально-экономических отношений, но и устанавливают направления правового регулирования в рамках выстраивания модели достижения поставленных целей как инструмента государственного управления. В этом смысле правовое регулирование представляет собой единство социологического, нормативного и практического аспектов⁴.

¹ Постановление Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы» // СЗ РФ. 2018. № 1 (ч. II). Ст. 340.

² Распоряжение Правительства РФ от 30 августа 2019 г. № 1930-р «О Стратегии развития морской деятельности в РФ до 2030 года» // СПС «КонсультантПлюс».

³ Указ Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 512 «Об утверждении Морской доктрины Российской Федерации» // СЗ РФ. 2022. № 31. Ст. 5699.

⁴ *Атаманчук Г.В.* Теория государственного управления: курс лекций. 4-е изд., стереотип. М.: Омега-Л, 2006. С. 286.

Кроме общих подходов к правовому регулированию отдельных аспектов развития транспортной системы посредством нормативного закрепления целей, задач, организационной структуры и форм реализации программных документов, в ряде случаев оговаривается необходимость отдельной правовой регламентации соответствующих отношений, определяя задачи совершенствования и, собственно, отраслевого законодательства.

Стоит также отметить, что документы стратегического планирования вводят практику нормативного закрепления понятийного аппарата, который применяется в дальнейшем в принятых для их реализации иных нормативных правовых документах в сфере государственного управления. Эти документы, по сути, должны соотноситься с понятийным аппаратом законодательства в транспортной сфере. Предметом настоящего исследования не является вопрос анализа соотношения понятий в программных документах развития транспортной отрасли, действующей нормативной базе в сфере транспортной деятельности и большом количестве различных законодательных инициатив по отдельным вопросам правового регулирования анализируемой деятельности. Однако налицо серьезная проблема разрозненности норм транспортного законодательства, несоответствие уровня его развития технологическому прогрессу с учетом необходимости цифровизации всех транспортно-логистических процессов как единого механизма, в котором задействованы все виды транспорта с использованием единой транспортной инфраструктуры. Так, М.А. Бажина отмечает, что техническое и технологическое развитие транспортного пространства должно вписываться в определенные правовые рамки, создание которых является приоритетной задачей для современных юристов. При этом ученый указывает на необходимость разработки правового регулирования исходя из выверенного, логически стройного понятийного аппарата¹. Мнение М.А. Бажиной обусловлено наличием комплекса отношений социально-экономического, организационного характера, создающих материальную, операционную, институциональную и рыночную основу обеспечения транспортной деятельности². Представляется, что именно документы стратегического планирования должны быть основой для новой модели правового регулирования в любой сфере экономики, включая применение единого понятийного

¹ Бажина М.А. Транспортное право России: роль понятийного аппарата в развитии правового регулирования: монография. М.: Проспект, 2023. С. 273.

² Там же.

аппарата. Это, безусловно, необходимо сейчас в условиях развития новых инновационных технологий и в транспортной отрасли в условиях единого цифрового пространства. В этой связи снова возникает потребность в обсуждении проблематики унификации транспортно-го законодательства. Однако представляется, что такая унификация и формы ее реализации будут зависеть от концептуальной модели правового регулирования отношений по достижению национальных целей развития страны, что пока представляется достаточно сложным и требует более системного и комплексного подхода к отражению аспектов такого регулирования в программных документах.

Все эти аспекты определяют и направления развития правового регулирования морского транспорта, учитывая его специфику в концептуальных подходах к регулированию морской деятельности в широком смысле.

Несомненно, морской транспорт обладает огромным стратегическим значением для социально-экономического развития страны исходя из его геополитического потенциала с учетом влияния деятельности на морском транспорте на окружающую среду (экологический аспект). Необходимо отметить, что на развитие национального законодательства в сфере морского транспорта исторически значительное влияние оказывают нормы соответствующих международных конвенций. Основными из них являются конвенции Организации Объединенных Наций (ООН), реализуемые посредством участия нашей страны в межправительственной организации – Международной морской организации (ИМО). Данная организация является специализированным учреждением ООН и отвечает за безопасность судоходства и защиту окружающей среды, а также за решение юридических вопросов, связанных с международным судоходством¹. В частности, влияние норм международного права сказалось на нормах Кодекса торгового мореплавания РФ² (далее – КТМ РФ), который является основным кодифицированным нормативным правовым актом в рассматриваемой сфере. Вместе с тем КТМ РФ в рамках предмета регулирования прямо отсылает к издаваемым в соответствии с ним другим федеральным законам, указам Президента РФ и постановлениям Правительства РФ (п. 1 ст. 1).

¹ Международная морская организация (ИМО) // <https://mintrans.gov.ru/activities/69/78>.

² Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ // СЗ РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.

Согласно п. 2 ст. 1 КТМ РФ в части регулирования имущественных отношений приоритет отдается регулированию таких отношений Гражданским кодексом РФ.

Морская доктрина РФ основывается на Конституции РФ, федеральных конституционных законах, федеральных законах и иных нормативных правовых актах Российской Федерации в сфере морской деятельности, а также общепризнанных принципах и нормах международного права, международных договорах Российской Федерации в сфере морской деятельности и использования ресурсов и пространств Мирового океана (п. 1 разд. I). Вместе с тем, как уже отмечалось, Морская доктрина РФ является нормативным правовым актом особого вида по цели принятия, субъекту принятия и предмету регулирования, а именно документом стратегического планирования. Морская доктрина РФ также базируется на документах стратегического планирования общецелевого развития Российской Федерации, научно-технологического развития, национальной безопасности Российской Федерации, Военной доктрине Российской Федерации и иных документах (п. 3 разд. I).

В этой части возникает вопрос о влиянии положений Морской доктрины РФ на вопросы правового регулирования морской деятельности, включая морской транспорт. В соответствии с подп. 2 п. 4 разд. I Морской доктрины РФ под морской деятельностью понимается деятельность по изучению, освоению, использованию, охране и сохранению ресурсов и пространств Мирового океана в интересах устойчивого социально-экономического развития Российской Федерации и обеспечения ее национальной безопасности. Таким образом, само понятие морской деятельности, независимо от субъектного состава ее осуществления, порядка осуществления, имущественной основы такой деятельности, имеет четкую целевую направленность и закрепляет принципиальные подходы к правовому регулированию этой деятельности исходя из приоритета национальных целей Российской Федерации, что обуславливает необходимость трансформации нормативной основы функционирования морской отрасли при сохранении традиционных источников правового регулирования. Более того, в положениях п. 30 разд. III Морской доктрины РФ определено, что задачи национальной морской политики определяются Президентом РФ и Правительством РФ в документах стратегического планирования исходя из ее национальных интересов и стратегических целей национальной морской политики, а также на основании результатов проводимых на постоянной основе

мониторинга и анализа состояния и тенденций развития морской деятельности в Российской Федерации и мире в целом, результатов системных исследований по вопросам, касающимся обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, и результатов реализации национальных проектов, государственных программ Российской Федерации, федеральных целевых и иных программ и проектов в сфере изучения, освоения и использования ресурсов и пространств Мирового океана.

Устанавливая приоритеты развития морской деятельности на морском транспорте как одном из функциональных направлений развития морской деятельности, Морская доктрина РФ исходит из необходимости создания благоприятной организационно-правовой и экономической среды, способствующей расширению его возможностей и повышению конкурентоспособности, необходимости развития прибрежно-портовой инфраструктуры Российской Федерации, которая сможет обеспечить экономическую независимость и национальную безопасность Российской Федерации (п. 36 разд. IV). При этом в качестве отдельного приоритетного направления развития морского транспорта, кроме вопросов модернизации флота, развития судостроения, модернизации портовой инфраструктуры, цифровизации и безопасности деятельности на морском транспорте, экологической безопасности, развития Северного морского пути, указывается активное участие Российской Федерации в деятельности международных организаций, формирующих международные нормы и стандарты функционирования морского транспорта в Мировом океане, актуализация действующих норм международного права в сфере морского транспорта и подготовка новых норм с учетом национальных интересов Российской Федерации в Мировом океане и Каспийском море (подп. 9 п. 37 разд. IV Морской доктрины РФ). Безусловно, это направление совершенно обоснованно вынесено в качестве отдельного приоритетного направления развития морского транспорта исходя из его трансграничного характера, обусловленного спецификой используемого пространства, геополитическими процессами, необходимостью унификации требований безопасности, экологии и правил осуществления коммерческой деятельности. Морская доктрина РФ относит международно-правовое обеспечение морской деятельности и международное сотрудничество в сфере морской деятельности к отдельному виду деятельности, обеспечивающему и создающему условия для эффективного осуществления морской деятельности, наряду с судостроением, кадровым обеспече-