

ТОЛСТОЛУЦКИЙ Владимир Юрьевич,
доктор медицинских наук, профессор,
профессор кафедры публичного и частного права,
Волжский государственный университет водного транспорта
(ФГБУ ВО «ВГУВТ»),
e-mail: tolvlad@yandex.ru

ДЕЯТЕЛЬНОСТНЫЙ ПОДХОД КАК МЕТОДОЛОГИЧЕСКАЯ ОСНОВА ИССЛЕДОВАНИЯ КОМПЛЕКСНОЙ ПРИРОДЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Аннотация. Статья посвящена применению деятельностного подхода А.Н. Леонтьева к исследованию комплексной природы транспортного права. На основе анализа теоретических разработок в области деятельностного подхода выявляется неразработанность регламентации операционального уровня правовой деятельности. Автором вводится понятие операционального состава действия как критерия, позволяющего выделить метод правового регулирования комплексных отраслей права. В отличие от распространённого понимания транспортного права как комплексной отрасли, образуемой «на стыке» гражданского, административного и иных отраслей, в работе выдвигается и обосновывается тезис, составляющий научную новизну: транспортное право формируется как инструмент снятия коллизий, обеспечивающий согласованное применение разноотраслевых норм и устранение юридических противоречий в единой предметной области.

Особое внимание уделяется технико-юридическим актам как форме нормативной фиксации операционального состава действия, отражающих основные черты метода правового регулирования комплексных отраслей права. Актуальность теоретического анализа этого направления обусловлена развитием беспилотных транспортных средств, в том числе автономного судовождения.

Ключевые слова: деятельностный подход, транспортное право, комплексные отрасли права, операциональный состав действия, юридические коллизии, структура деятельности, правовое регулирование, автономное судовождение, технико-юридические акты, беспилотные транспортные средства.

TOLSTOLUTSKY Vladimir Yurievich,
Doctor of Medical Sciences, Professor,
Professor of the Department of Public and Private Law,
Volga State University of Water Transport

ACTIVITY APPROACH AS A METHODOLOGICAL BASIS FOR STUDYING THE COMPREHENSIVE NATURE OF TRANSPORT LAW

Annotation. The article is devoted to the application of A.N. Leontiev's activity approach to the study of the comprehensive nature of transport law. Based on an analysis of theoretical developments in the field of the activity approach, the underdevelopment of the regulation of the operational level of legal activity is revealed. The author introduces the concept of the operational composition of action as a criterion that allows identifying the method of legal regulation of complex branches of law. In contrast to the widespread understanding of transport law as a complex branch formed "at the intersection" of civil, administrative and other branches, the paper advances and substantiates a thesis that constitutes its scientific novelty: transport law is shaped as a tool for resolving conflicts, ensuring the coordinated application of norms from different branches and the elimination of legal contradictions within a single subject area. Special attention is paid to technical-legal acts as a form of normative consolidation of the operational composition of action, reflecting the main features of the method of legal regulation of complex branches of law. The relevance of the theoretical analysis in this direction is driven by the development of unmanned vehicles, including autonomous navigation.

Key words: *activity approach, transport law, complex branches of law, operational composition of action, legal conflicts, structure of activity, legal regulation, autonomous navigation, technical-legal acts, unmanned vehicles.*

Введение

В российской правовой науке транспортное право традиционно относится к комплексным отраслям права. Например, Н.А. Духно и А.И. Землин указывают, что «транспортное право определяется как комплексная отрасль права», а её специфика состоит в том, что она «имеет лишь особый предмет (рассматриваемый в иной плоскости, нежели предметы основных отраслей) и некоторые черты юридического своеобразия... однако у них нет главных черт – «своего» метода и механизма регулирования» [1, с. 25].

Полагаем, что можно согласиться только с первым тезисом, то есть наличием самостоятельного предмета. Однако нельзя признать обоснованным утверждение, что для транспортного права характерно отсутствие собственного метода и механизма правового регулирования. Авторы учебника указывают, что транспортное право определяется самостоятельным предметом, но не методами, поскольку последние характерны в своём большинстве для гражданского, административного, трудового права, и в связи с чем не отражают единых особенностей, присущих исключительно транспортному праву [1, с. 28]. Считаем, что более логично продолжить анализ и рассмотреть вопрос о поиске и формулировке критерия, на основании которого объединяются, как утверждают авторы учебника, комплексные отрасли права, которые представляют собой столь же объективное явление, как и отрасли законодательства, адекватные одноимённым традиционным отраслям права [1, с. 28].

Для ответа на поставленный вопрос следует рассмотреть особенности предметной области правового регулирования транспортного права, ставя на первый план технологическую составляющую, а именно – необходимость регулирования не только юридически значимых действий на макроуровне (заключение договора перевозки, лицензирование, ответственность), но и операционального состава действия, то есть дискретных операций, из которых складывается безопасное и эффективное функционирование транспорта. Именно такой подход, на наш взгляд, позволяет выявить тот системообразующий критерий, который объединяет разнородные нормативные предписания в единую комплексную отрасль и объясняет необходимость существования транспортного права как самостоятельного правового образования.

Цель настоящей статьи — обосновать возможность применения деятельностного подхода

А.Н. Леонтьева к исследованию комплексной природы транспортного права и предложить критерий, выделяющий специфику правового регулирования в комплексных отраслях. Для достижения указанной цели в работе решаются следующие задачи: анализ теоретических разработок в области деятельностного подхода в юриспруденции; устранение пробела в виде неразработанности операционального уровня в структуре правовой деятельности; обоснование понятия операционального состава действия как критерия, позволяющего выделить механизм правового регулирования комплексных отраслей права; формулирование тезиса о транспортном праве как инструменте снятия коллизий между традиционными отраслями права.

1. Деятельностный подход в правовых исследованиях: общая характеристика. В современной юридической науке деятельностный подход рассматривается как одно из перспективных методологических направлений. Как отмечает И.Л. Честнов, «деятельностный подход — актуальное направление в методологии современной юриспруденции, более перспективное по сравнению с господствующим неопозитивистским (нормативистским) подходом» [2, с. 6]. При этом исследователь подчёркивает, что нормативистский подход «важен и необходим как теории права, так и практической юриспруденции, но он нуждается в дополнении деятельностным, практико-ориентированным подходом, в котором указанные выше конструкции «расколдовываются» и наделяются модусом практического (эмпирического) бытия» [2, с. 6].

Ю.А. Науменко относит деятельностный подход к числу нетрадиционных подходов к праву. Исследователь характеризует его как подход, для которого свойственно «особое восприятие целей права, его норм и институтов как достижение фактических результатов, тех целей, которые вытекают из права» [3, с. 10]. При этом «процесс постановки цели (юридическая стратегия) предполагает результат, то есть совокупность эффектов, порождаемых воздействием на объект» [3, с. 10–11]. Автор формулирует ключевую формулу деятельностного подхода: «Что не реализуется, то не является правом» [3, с. 11]. Остается не раскрытым, что понимается под «особым восприятием целей права, его норм», хотя, как нам кажется, именно деятельностный подход, через понятие «операционального состава действия» позволяет добиться понимания смысла, сформулированного автором высказывания.

А.И. Виноградов подчёркивает, что системно-деятельностный подход «в целом позволяет рассматривать право в контексте социальной динамики, связывая воедино аспекты нормативности и действенности права и принимая во внимание зависимость социального (в том числе правового) регулирования от предмета» [4, с. 228–229]. М.Р. Богатырев отмечает, что деятельностный подход позволяет по-новому взглянуть на природу правового регулирования [5, с. 8–11].

Перечисленные исследования подтверждают, что деятельностный подход в правовых исследованиях является перспективной методологией, которая, в отличие от абстрактного нормативизма, акцентирует практическую реализацию права, его социальную динамику и достижение фактических результатов, исходя из того, что право реально существует лишь в процессе своего действия в общественных отношениях.

2. Деятельностный подход как методология исследования правового регулирования и критический анализ его применения в правовых исследованиях. Значительный вклад в разработку методологического потенциала деятельностного подхода внесла Л.Т. Бакулина. Исследователь отмечает, что «одно из возможных направлений в познании правового регулирования связано с реализацией методологических принципов деятельностного подхода» [6, с. 16]. Инструментарий деятельностного подхода, по её мнению, «весьма результативно используется в целом ряде областей обществоведения, в том числе и при анализе различных сторон правовой действительности (в частности, реализации права)» [6, с. 16].

Автор справедливо подчёркивает эффективность деятельностного подхода, позволяющего выявить новые аспекты правового регулирования, однако связывает эту эффективность преимущественно с целевым (телеологическим) уровнем действия, поскольку подход, с её точки зрения, ориентирует на телеологический анализ регулятивного воздействия права [6, с. 17].

Автор пишет: «Благодаря использованию деятельностного подхода в познании правового регулирования исследователю открывается целостное видение этой сферы правовой действительности, тогда как до сих пор юридическая наука ограничивалась системным анализом лишь одного из компонентов праворегулятивной деятельности — механизма правового регулирования» [6, с. 17]. В другой работе Бакулина раскрывает телеологические аспекты правового регулирования, отмечая, что «общность целей предстает необходимой психологической предпосылкой выработки сторонами согласованных моделей поведения» [7, с. 22]. Исследование телеологических аспектов, по её мнению, «открывает широ-

кие возможности в познании системных свойств правового регулирования, его «механической» стороны, эффективности праворегулятивных средств» [7, с. 24]. Полагаем, что телеологический подход в праве не раскрывает всех возможностей деятельностного подхода, потому что ограничивается уровнем действия, без анализа операционального состава.

Несмотря на значительный эвристический потенциал деятельностного подхода, в проанализированных работах обнаруживаются существенные ограничения эффективности его применения в юридических исследованиях. Полагаем, что существует объективная причина такого положения дел, заключающаяся в недостаточной разработанности этой методологии.

Как справедливо отмечает В.М. Аллахвердов, несмотря на колоссальный авторитет и наличие блестящей школы последователей, А.Н. Леонтьев указывал на незавершённость своей концепции. Сам основатель теории деятельности в 1969 г. на встрече с ближайшими сподвижниками констатировал: «Я до сих пор пользуюсь той системой понятий, которая была мной в свое время предложена в отношении анализа деятельности... Эта система понятий оказалась замерзшей, без всякого движения. И я лично оказался очень одиноким в этом отношении» [8, с. 94]. Данное признание, по мнению Аллахвердова, свидетельствует о парадоксальной ситуации, при которой создатель влиятельнейшей научной школы ощущал, что никто по-настоящему не понимает глубины его замысла.

Указанная недостаточная разработанность базовых понятий, раскрывающих структуру деятельности, в работах как самого А.Н. Леонтьева, так и его последователей, существенно затрудняет прямое и непротиворечивое использование его научного наследия в юридических исследованиях, снижая научную эффективность его как методологической основы. Этот недостаток проявляется в том, что, характеризуя деятельностный подход, исследователи акцентируют внимание на цели, средствах и результате деятельности, однако структурный элемент в виде операций, из которых состоит действие, остаётся без внимания.

Так, Л.Т. Бакулина проводя телеологический анализ регулятивного воздействия права и изучения целеполагания в правовом регулировании, тем самым ограничивает подход уровнем действия. Как уже было указано, при таком анализе уровень операций, который представляет собой самостоятельный уровень в структуре деятельности, как это подчёркнуто отечественными психологами — А.Н. Леонтьевым и его последователями, автором не анализируется. В результате

сведения анализа только к одному уровню организации деятельности, средства деятельности, которым в структуре деятельности соответствует уровень операций и операциональная структура действия, остаются в её работах недостаточно раскрытыми. Общность целей, по Бакулиной, «обеспечивает согласование совместно выполняемых действий» [6, с. 17], но в рамках структуры деятельности не конкретизируется, на каком именно уровне это согласование происходит. С точки зрения деятельностного подхода, как методологической основы исследования, упускается механизм согласования различных целей в рамках единой деятельности совокупного субъекта.

Тем не менее, объективная логика исследования приводит автора к необходимости введения понятия «механической» стороны правового регулирования. Автор указывает: «исследование телеологических аспектов договорного правового регулирования открывает широкие возможности в познании системных свойств правового регулирования, его «механической» стороны, эффективности праворегулятивных средств» [7, с. 24]. Полагаем, что под «механической» стороной понимается операциональная сторона телеологического регулирования, уровень операций.

И.Л. Честнов, рассматривая юридическую деятельность в постклассической перспективе, отмечает, что «деятельностный подход сегодня претерпевает важную трансформацию — переход от классической методологии деятельности к постклассической» [2, с. 7]. Исследователь опирается на культурно-историческую теорию Л.С. Выготского, А.Р. Лурии, А.Н. Леонтьева, а также на работы Г.П. Щедровицкого, который утверждал, что «воспроизводство — основной процесс, задающий целостность деятельности» [2, с. 14]. Не углубляясь в содержание работ Л.С. Выготского, А.Р. Лурии, А.Н. Леонтьева, посвящённых деятельностному подходу, автор рассматривает юридическую деятельность в постклассической перспективе через призму взглядов Г.П. Щедровицкого. В связи с чем закономерно, что И.Л. Честнов сводит структуру юридической деятельности к субъектам, объекту и содержанию, при этом справедливо отмечая, что «так понимаемая структура совпадает со структурой правоотношения» [2, с. 14]. Указанное совпадение объясняет тот факт, почему автор основывает свой теоретический анализ и, тем самым, всю методологию деятельностного подхода, к позиции Г.П. Щедровицкого, а не Л.С. Выготского и А.Н. Леонтьева. В результате, принципиально важным для И.Л. Честнова становится вопрос не структуры человеческой деятельности, а «кто является субъектом (субъектами) юридической деятельности?» [2, с. 15].

Рассматриваемая работа так же не может обойти указания в действии уровня операций, иначе исследование структуры действия оказывается неполным. Однако, для этого вводится специфические понятия: «фреймы и скрипты». Автор пишет: «исследование повседневной юридической деятельности, структурированной правовыми фреймами и скриптами, — это одно из наиболее важных в практическом плане методологических направлений постклассической юриспруденции» [2, с. 19]. Отметим, что сформулированное положение задаёт верное направление развития исследований в области повседневной юридической деятельности. Однако оно не даёт ответа на вопрос о том, какую форму юридических нормативных актов ни имеют, и как указанные «фреймы и скрипты» соотносятся с уровнями правовой деятельности. Полагаем, что автор имеет в виду операциональную сторону правового регулирования.

М.Э. Червяков и В.А. Власов обращаются к деятельностному подходу при определении предмета сетевого права, что подтверждает его применимость к анализу комплексных правовых образований [9]. Е.И. Холодова рассматривает применение системно-деятельностного подхода в преподавании международного права [10], Ю.А. Гаврилова — в юридической интерпретации [11], а С.В. Иванов и М.В. Пономарев — в преподавании права с использованием дистанционных технологий [12], что свидетельствует о широком признании методологического потенциала данного подхода. Однако в публикациях указанных авторов полученные ими теоретические достижения не касаются структуры правовой деятельности, и последняя не используется для анализа транспортного права и исследования его правовой природы.

3. Операциональный состав действия как ключевое понятие для исследования комплексных отраслей права. Операциональный состав занимает фундаментальное положение в структуре действия как его инструментальная проекция на реальные условия. Он является тем звеном, где общая правовая цель (действие) встречается с конкретными обстоятельствами места, времени, техники и навыков субъекта. Именно на этом уровне действие становится реально осуществимым, а право — конкретным и применимым.

Рассматривая вопрос в свете проблемы, поднятой Аллахвердовым (2023, с. 94) о «замёрзшей» системе понятий Леонтьева, можно полагать, что именно недостаточная проработанность операционального состава действия и, прежде всего, способов его нормативной фиксации, остаётся одной из причин, по которой деятельностный подход трудно переносится в юриспруденцию.

Осознанное выделение операционного состава действия как правового понятия, и определение его правового режима может стать шагом к преодолению этой «замороженности».

Мы полагаем, что операциональный состав действия — это понятие, которое может считаться признаком, позволяющим указать предмет и, что наиболее важно в теоретическом плане, особенности правовой природы метода правового регулирования комплексных отраслей права, включая транспортное право.

С.С. Алексеев указывает на следующую особенность комплексных отраслей права, которая заключается в удвоении структуры права: «Комплексные образования представляют собой довольно прочные правовые общности, состоящие из специальных норм. ... перед нами своеобразное явление — удвоение структуры права. Комплексные образования есть вторичная структура, которая надстраивается над главной» [13, с. 29].

Зафиксировав факт удвоения структуры права, С.С. Алексеев предлагает в качестве причины явления считать «невозможность вместить все особенности регулирования в рамках одной, хотя бы и главной, структуры». То есть указывает причину в рамках самого права, а именно в «богатстве и многогранности правового регулирования ряда общественных отношений». Мы предлагаем обратиться к методологическому аспекту и общенаучному понятию деятельности и объяснить удвоение структуры права тем, что такой двойственной структурой обладает указанная А.Н. Леонтьевым структура любого действия, и как частный случай, действия, составляющего правовую деятельность.

А.Н. Леонтьев характеризует действие, с одной, внешней, стороны, как целостное образование, имеющее цель и результат, а с другой — обладающее внутренней структурой, которая представлена операциями, обеспечивающими достижение требуемого результата. Внутренняя сторона действия раскрывается через понятие «операциональный состав действия» и представляет собой последовательность операций. Указанное представление действия позволяет объяснить указанный С.С. Алексеевым факт удвоения структуры права, когда одно то же действие представлено своей внешней и внутренней сторонами.

К комплексным отраслям права С.С. Алексеев относит: морское право, страховое право, исправительно-трудовое право, хозяйственное право, строительное право, представляющие собой наложение над главными структурными подразделениями — основными отраслями [13, с. 30]. Они требуют, как указывает автор, «некоторых специфических приёмов регулирования»,

которые представлены в виде самостоятельных, кодифицированных актов: «именно посредством кодификации специальные нормы и институты приобретают интеллектуально-волевое единство, подчиняются известным общим принципам, понятиям и таким путём komponуются в правовые общности» [13, с. 31]. При этом С.С. Алексеев не видит какого-либо особого метода регулирования, характеризующего комплексные отрасли: «В комплексных отраслях складываются и некоторые особые приёмы регулирования, пронизывающие содержание всей отрасли. Они не образуют самостоятельного метода и механизма регулирования (прежде всего не выражают особого статуса, общего юридического положения субъектов), но с правовой стороны наиболее ярко характеризуют тот «нерастворимый остаток», который присущ комплексным отраслям» [13, с. 32].

Как видим, в качестве отсутствующего у комплексных отраслей критерия указывается признак — особый статус и общее юридическое положение субъектов. «Понятия комплексной науки, — отмечает автор, — проистекающие из фундаментальных категорий основных, в особенности профилирующих дисциплин, должны строиться таким образом, чтобы они соответствовали логическому содержанию указанных категорий» [13, с. 34].

Считаем, что в данном утверждении совершенно точно указывается на необходимость введения в комплексных правовых науках понятия операционального состава действия, которое обеспечивает детализацию уровня действий, поскольку последние представлены традиционными отраслями права.

Соглашаясь с С.С. Алексеевым, что «единство между методом и предметом носит характер неустранимой закономерности» [13, с. 35], укажем, что наличие особого предмета комплексной отрасли обуславливает и необходимость особого метода правового регулирования, которым, с нашей точки зрения, выступает метод нормативного и правового регулирования операционного состава действия.

Предлагаемый нами подход позволяет по-новому раскрыть смысл указанного С.С. Алексеевым положения о том, что «...в качестве нового слоя комплексных образований намечается выделение по мере совершенствования законодательства перекрещивающихся интегрированных структур — природоохранительного и природно-ресурсового права (как комплексные надотрасли они не конкурируют между собой и тем более не исключают друг друга; каждая из них интегрирует нормативный материал земельного, водного, лесного, горного права под своим углом зрения, в своём аспекте)» [13, с. 36].

Чрез понятие операциональной структур действия в приведённом высказывании может обнаружить большой научный потенциал, а именно, что комплексная отрасль выступает высокоэффективным инструментом снятия противоречий между традиционными отраслями права. С нашей точки зрения, транспортное право — это инструмент снятия коллизий между традиционными отраслями права внутри комплексной области.

4. Транспортное право как инструмент снятия коллизий. В отличие от распространённого понимания транспортного права только как комплексной отрасли, образуемой «на стыке» гражданского, административного и иных отраслей, нами выдвигается и обосновывается тезис, составляющий научную новизну работы: транспортное право изначально формировалось как инструмент снятия коллизий, обеспечивающий согласованное применение разноотраслевых норм и устранение юридических противоречий в единой предметной области.

Обоснование данного подхода требует обращения к теории юридических коллизий. Как справедливо отмечает Д.В. Денисов, под юридическими коллизиями следует понимать «расхождение или противоречие между отдельными нормами, актами, регулирующими одни и те же либо смежные общественные отношения, а также противоречия, возникающие в процессе правоприменения и осуществления компетентными органами и должностными лицами своих полномочий» [14, с. 1]. Коллизии в праве возникают вследствие объективной сложности и динамичности регулируемых общественных отношений, а также несовершенства законодательной техники. Однако коллизия — это не просто технический дефект, а имманентное свойство любой развитой правовой системы, особенно в тех сферах, где пересекаются интересы различных отраслей.

Т.Н. Радько определяет коллизию как «противоречие, конкуренцию двух и более норм, претендующих на регулирование одних и тех же отношений», подчёркивая, что «это также своеобразное противоречие, поскольку отсутствует чёткость, ясность решения возникшей проблемы; две нормы, конкурируя, порождают противоречие для правоприменителя»; конкуренция, по мнению того же автора, «это один из разнообразных видов противоречий в праве» [15, с. 394].

Именно в сфере транспорта такое «пересечение» отраслевых предписаний проявляется особенно остро: гражданско-правовые договоры перевозки, административные процедуры допуска к эксплуатации, технические регламенты безопасности и налоговые обязательства — все они действуют в одном фактическом пространстве,

но подчиняются разным способам и методам регулирования. В этих условиях транспортное право выступает не столько «собирающей» отраслью, сколько механизмом преодоления коллизий и обеспечения непротиворечивого применения норм, принадлежащих разным отраслям права. Его специфика — не в простом суммировании норм, а в выработке особых приёмов, институтов и принципов, которые позволяют «снять» противоречия и придать регулированию системное единство. В этом и заключается метод транспортного права.

Например, институт транспортной экспедиции, находящийся на стыке гражданского и предпринимательского права, демонстрирует сложность и правовую неопределённость, которая в условиях реального спора оборачивается миллионными требованиями и непредсказуемыми судебными исходами. Именно здесь проявляется «антиколлизийная» функция транспортного права: оно призвано обеспечить согласованное применение норм о перевозке, хранении, поручении и других договоров, чтобы разрешить конкуренцию правовых режимов и устранить противоречия для правоприменителя.

Таким образом, транспортное право в свете деятельностного подхода можно рассматривать как особый «антиколлизийный» механизм, функция которого — обеспечить юридическую совместимость и согласованность разнородных нормативных предписаний в единой транспортной сфере. Данный подход позволяет уточнить место транспортного права, а также иных комплексных отраслей, в системе российского права.

5. Техничко-юридические акты как форма нормативной фиксации операционального состава действия и их значение для транспортного права. Развитие беспилотных транспортных средств, в том числе автономного судовождения, создаёт принципиально новые вызовы для правовой системы. Исторически правовое регулирование возникло как организации деятельности человека — основного субъекта правоотношений. В настоящее время объектом регулирования становятся алгоритмы, исполняемые аппаратными средствами. Это требует пересмотра традиционных представлений о предмете и методе правового регулирования в транспортной сфере [16, с. 1].

В российской правоприменительной практике в качестве ответа на эти вызовы формируется особый класс документов, обладающих новыми системными свойствами. Несмотря на то, что документы формально носят рекомендательный характер, но фактически устанавливают обязательные алгоритмические стандарты [16, с. 1]. Речь идёт, в частности, о «Рекомендациях по при-

менению Международных правил предотвращения столкновения судов 1972 года (МППСС-72) автономными судами», разработанных в рамках экспериментального правового режима.

С позиций предлагаемого нами деятельностного подхода указанный феномен получает непротиворечивое теоретическое объяснение. Анализируемый документ представляет собой не что иное, как нормативную фиксацию операционального состава действия в сфере автономного судовождения. Именно в этом качестве технико-юридические акты отражают основные черты метода правового регулирования комплексных отраслей права, который состоит в детерминации способов достижения целей, заданных нормами традиционных (основных) отраслей.

Рассмотрим этот тезис подробнее, выделив три системообразующих признака технико-юридических актов как формы нормативной фиксации операционального состава действия. Первый признак — содержательная детерминированность. «Рекомендации» не ограничиваются простым толкованием абстрактных положений МППСС-72, а осуществляют их полноценную операционализацию. Оценочная ситуация «опасного сближения» получает строгое математическое выражение через параметры CPA (Closest Point of Approach — дистанция кратчайшего сближения) и TCPA (Time to Closest Point of Approach — время до кратчайшего сближения) с чётко заданными пороговыми значениями. Принцип «заблаговременного» маневра материализуется в виде системы концентрических дистанционных зон, каждая из которых наделена конкретной функцией: оценка обстановки, принятие решения, исполнение маневра, действия в непосредственной близости. Для каждой типовой навигационной ситуации документ предлагает формализованный алгоритм — «сценарий», предусматривающий последовательный перебор заранее определённых вариантов изменения курса или скорости [16, с. 5]. Это и есть операциональный состав действия, представленный в нормативной форме.

Второй признак — универсальность и неограниченная многократность применения. Они представляют собой нормативные шаблоны, рассчитанные на применение к бесконечному множеству однотипных навигационных событий, потенциально возникающих у любого автономного судна. Данное свойство сближает их с техническими регламентами или стандартами, также устанавливающими общие правила для тиражируемых процессов и технологий, и является необходимым условием признания документа нормативным.

Третий, наиболее специфический признак — особый адресат. Основным исполнителем содер-

жащихся в документе предписаний является не человек-судоводитель, наделённый способностью к оценке и учёту исключительных обстоятельств, а искусственный интеллект — алгоритм системы автономного судовождения. Соответственно, нормы сформулированы на языке, понятном в первую очередь разработчику этого алгоритма: они содержат математические формулы, булеву алгебру. В этом заключается их принципиальное отличие от классических правовых норм, обращённых к человеческому сознанию, воле и профессиональному суждению [16, с. 6]. Фокус регулирования смещается с непосредственной регламентации поведения субъекта права на алгоритмы принятия решений нейронными сетями.

Таким образом, технико-юридические акты представляют собой нормативную фиксацию операционального состава действия, в которой наиболее отчётливо проявляется метод правового регулирования комплексных отраслей права: они не устанавливают самостоятельных целей (это прерогатива основных отраслей), но детерминируют способы их достижения в конкретных технологических условиях. Именно в этом качестве они являются формой выражения особого метода правового регулирования комплексных отраслей — метода операциональной детерминации.

Предложенное нами изложение деятельностного подхода позволяет увидеть феномене правового регулирования алгоритмов, исполняемых аппаратными средствами, не случайность или недостаток правовой техники, а закономерное следствие расширения предмета транспортного права и метода правового регулирования комплексной отрасли на уровень операционального состава действия. Традиционные отраслевые нормы (гражданские, административные) задают цели и принципы, но не могут детерминировать алгоритмы машинного поведения. Для этого требуется особый тип норм — операциональные нормы, которые фиксируются в технико-юридических актах.

6. Обсуждение результатов. Проведённое исследование позволяет сформулировать ряд положений, имеющих значение для развития теории транспортного права и методологии правовых исследований.

Во-первых, результаты анализа свидетельствуют о том, что деятельностный подход А.Н. Леонтьева, несмотря на его признанный эвристический потенциал, остаётся недостаточно востребованным в юридической науке, как в силу неполноты его теоретической разработанности, так и способов применения к исследованию правовой материи. Как показал анализ работ Л.Т. Бакулиной, И.Л. Честнова и других исследова-

лей, фокус внимания учёных сосредоточен на целях и результатах деятельности, в то время как операциональный уровень остаётся за рамками анализа. Это приводит к тому, что деятельностный подход в правоведении сводится, по сути, к телеологическому анализу, что сужает его объяснительный потенциал.

Во-вторых, введение понятия операционального состава действия даёт ключ к объяснению природы комплексных отраслей права. Как показано в работе, именно операциональный состав действия выступает тем системообразующим критерием, который объединяет разнородные нормативные предписания в единую комплексную отрасль. Метод правового регулирования комплексных отраслей, таким образом, состоит в нормативной фиксации операциональных составов действий, обеспечивающих достижение целей, установленных нормами основных отраслей.

В-третьих, предложенное понимание транспортного права как инструмента снятия коллизий между традиционными отраслями права позволяет объяснить, почему транспортное право не может быть сведено к простой совокупности норм гражданского, административного и трудового права. Его функциональное назначение — обеспечить согласованное применение разнотраслевых норм в единой предметной области — требует выработки особых правовых средств, институтов и принципов, среди которых, в связи с развитием автономного судовождения на базе искусственного интеллекта ключевое место занимают технико-юридические акты.

В-четвёртых, анализ «Рекомендаций по применению МППСС-72 автономными судами» показал, что практика правового регулирования автономного судовождения объективно требует фиксации операционального состава действия в нормативной форме. Это подтверждает теоретический тезис о расширении предмета транспортного права на уровень операций и о формировании особого метода правового регулирования — метода операциональной детерминации.

В-пятых, исследование показывает, что формирующийся класс технико-юридических актов расширяется, что требует адекватной правовой формы, которая отражала бы их действительную природу как нормативных инструментов, регламентирующих операциональный состав действия.

В-шестых, выявленное противоречие между формальным статусом технико-юридических актов и их фактической регуляторной функцией свидетельствует о необходимости теоретического осмысления места таких актов в системе источников транспортного права. Полагаем, что

технико-юридические акты могут быть рассмотрены как самостоятельный вид источников права, занимающий промежуточное положение между нормативными правовыми актами и техническими стандартами.

7. Ограничения исследования. Настоящее исследование имеет ряд ограничений, которые следует учитывать при интерпретации полученных результатов. Теоретическое ограничение заключается в том, что работа выполнена в рамках методологии деятельностного подхода А.Н. Леонтьева и не затрагивает альтернативные теоретические конструкции (например, теорию социальных систем, теорию коммуникативного действия и др.), которые также могли бы быть применены для анализа комплексной природы транспортного права. Предметное ограничение выражается в фокусировании анализа на транспортном праве как комплексной отрасли. Полученные выводы о роли операционального состава действия и технико-юридических актов могут быть распространены на другие комплексные отрасли лишь в порядке гипотезы, требующей дальнейшей эмпирической проверки. Методологическим ограничением выступает требование дальнейшей теоретической разработки метода операциональной детерминации и уточнения его соотношения с традиционными методами правового регулирования (императивным и диспозитивным), а также определения его структурных элементов.

8. Выводы. Деятельностный подход в правовых исследованиях обладает значительным эвристическим потенциалом, однако его применение в юридической науке сталкивается с методологическими трудностями, связанными с недостаточной проработанностью операционального уровня в структуре правовой деятельности. Введение в теоретический оборот понятия операционального состава действия позволяет объяснить природу комплексных отраслей права и определить их метод правового регулирования. Именно операциональный состав действия выступает тем системообразующим критерием, который объединяет разнородные нормативные предписания в единую комплексную отрасль. Технико-юридические акты представляют собой форму нормативной фиксации операционального состава действия, в которой наиболее отчётливо проявляется метод правового регулирования комплексных отраслей права. Этот метод состоит в установлении формализованных алгоритмов, сценариев и процедур, обеспечивающих реализацию целей и принципов, заданных нормами традиционных (основных) отраслей права. Транспортное право может быть рассмотрено как особый антиколлизийный инструмент, функция которого — обе-

спечить юридическую совместимость и согласованность разнородных нормативных предписаний в единой транспортной сфере.

Таким образом, дальнейшее исследование транспортного права с позиций деятельностного подхода, дополненного анализом операционального уровня и технико-юридических актов, позволяет не только объяснить природу комплексности данной отрасли, но и предложить критерий, выделяющий способ и механизм правового регулирования, объединяющий комплексные отрасли права.

Список литературы:

[1] Духно Н.А., Землин А.И. Транспортное право : учебник. — М. : Юриспруденция, 2019. — 288 с.

[2] Честнов И.Л. Юридическая деятельность в постклассической перспективе // Журнал российского права. 2022. Т. 26. № 8. С. 5–21.

[3] Науменко Ю.А. Типология подходов к праву // В поисках научных инноваций : Сборник статей по материалам кандидатских и докторских диссертаций аспирантов и докторантов Южно-Российского института управления. Ростов-на-Дону, 2015. С. 5–13.

[4] Виноградов А.И. Об актуальности системно-деятельностного подхода в теории права // Актуальные вопросы современной науки: теория, методология, практика, инноватика : Сборник научных статей по материалам XIII Международной научно-практической конференции. Уфа, 2023. С. 228–235.

[5] Богатырев М.Р. Деятельностный подход к определению природы правового регулирования // Юридическая наука. 2025. № 3. С. 8–11.

[6] Бакулина Л.Т. Подходы к исследованию правового регулирования // Lex Russica (Русский закон). 2016. № 8(117). С. 9–20.

[7] Бакулина Л.Т. Телеологические аспекты договорного правового регулирования // Актуальные проблемы российского права. 2018. № 5(90). С. 19–26.

[8] Аллахвердов В.М. Взлет и трагедия А. Н. Леонтьева: сквозь марксизм к звездам // Вестник Московского университета. Серия 14. Психология. 2023. № 2. С. 84–98.

[9] Червяков М.Э., Власов В.А. К вопросу об использовании деятельностного подхода в определении предмета сетевого права и правоприменении (начало) // Право и государство: теория и практика. 2023. № 9(225). С. 63–66.

[10] Холодова Е.И. Применение системно-деятельностного подхода при формировании профессиональных компетенций по дисциплине «международное право» // Направления развития современной юридической науки и образования. Белгород, 2017. С. 552–558.

[11] Гаврилова Ю.А. Юридическая интерпретация в российском праве: единство методологического и деятельностного подходов // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Юридические науки. 2019. Т. 23. № 2. С. 200–218.

[12] Иванов С.В., Пономарев М.В. Использование дистанционных технологий для реализации деятельностного подхода в преподавании права (на примере метода «case study») // Детство — территория безопасности : Сборник материалов конференции. М., 2021. С. 143–148.

[13] Алексеев С.С. Собрание сочинений : в 10 т. Т. 2 : Специальные вопросы правоведения. — М. : Статут, 2010. — 468 с.

[14] Денисов Д.В. Юридические коллизии: понятие и причины возникновения // Юридическая практика. 2010. № 5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/yuridicheskie-kollizii-ponyatie-i-prichiny-vozniknoveniya> (дата обращения: 12.05.2026).

[15] Радько Т.Н. Теория государства и права : учебник. 2-е изд. — М. : Проспект, 2011. — 744 с.

[16] Толстолуцкий В.Ю., Бутченко В.Н. Техничко-юридические акты как форма регулирования автономного судоходства // [предполагаемое издание]. — С. 1–9.

References:

[1] Dukhno N.A., Zemlin A.I. Transport Law: a textbook. — Moscow: Jurisprudence, 2019. — 288 p.

[2] Chestnov I.L. Legal Activity in the Post-Classical Perspective // Journal of Russian Law. 2022. Vol. 26. No. 8. Pp. 5–21.

[3] Naumenko Yu.A. Typology of Approaches to Law // In Search of Scientific Innovations: A Collection of Articles Based on Candidate's and Doctoral Dissertations of Postgraduate and Doctoral Students of the South-Russian Institute of Management. Rostov-on-Don, 2015. Pp. 5–13.

[4] Vinogradov A.I. On the Relevance of the System-Activity Approach in Legal Theory // Actual Issues of Modern Science: Theory, Methodology, Practice, Innovation: A Collection of Scientific Articles Based on the Materials of the XIII International Scientific and Practical Conference. Ufa, 2023. Pp. 228–235.

[5] Bogatyrev M.R. Activity-based approach to defining the nature of legal regulation // Legal science. 2025. No. 3. Pp. 8–11.

[6] Bakulina L.T. Approaches to the study of legal regulation // Lex Russica (Russian law). 2016. No. 8(117). Pp. 9–20.

[7] Bakulina L.T. Teleological aspects of contractual legal regulation // Actual problems of Russian law. 2018. No. 5(90). Pp. 19–26.

[8] Allakhverdov V.M. The rise and tragedy of A.N. Leontiev: through Marxism to the stars // Bulletin

tin of Moscow University. Series 14. Psychology. 2023. No. 2. Pp. 84–98.

[9] Chervyakov M.E., Vlasov V.A. On the Issue of Using the Activity-Based Approach in Defining the Subject of Network Law and Law Enforcement (Beginning) // Law and State: Theory and Practice. 2023. No. 9(225). Pp. 63–66.

[10] Kholodova E.I. Application of the System-Activity Approach in the Formation of Professional Competencies in the Discipline of “International Law” // Directions for the Development of Modern Legal Science and Education. Belgorod, 2017. Pp. 552–558.

[11] Gavrilova Yu.A. Legal Interpretation in Russian Law: the Unity of the Methodological and Activity-Based Approaches // Bulletin of the Peoples' Friendship University of Russia. Series: Legal Sciences. 2019. Vol. 23. No. 2. Pp. 200–218.

[12] Ivanov S.V., Ponomarev M.V. Using Distance Learning Technologies to Implement an Activity-Based Approach in Teaching Law (Based on the Case Study Method) // Childhood — a Territory of Safety: Conference Proceedings. Moscow, 2021. Pp. 143–148.

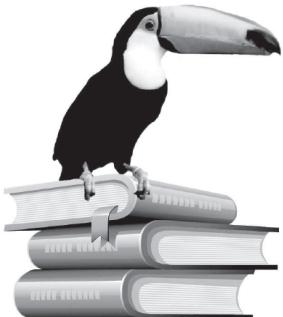
[13] Alekseev S.S. Collected Works: in 10 volumes. Vol. 2: Special Issues of Jurisprudence. Moscow: Statut, 2010. — 468 p.

[14] Denisov D.V. Legal Collisions: Concept and Causes of Occurrence // Legal Practice. 2010. No. 5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/yuridicheskie-kollizii-ponyatie-i-prichiny-vozniknoveniya> (date of access: 12.05.2026).

[15] Radko T.N. Theory of State and Law: textbook. 2nd ed. - Moscow: Prospect, 2011. - 744 p.

[16] Tolstolutsky V.Yu., Butchenko V.N. Technical and legal acts as a form of regulation of autonomous shipping // [proposed edition]. - Pp. 1–9.





ЮРКОМПАНИ

www.law-books.ru

Юридическое издательство
«ЮРКОМПАНИ»

Издание учебников,
учебных и методических
пособий, монографий,
научных статей.

Профессионально.

В максимально
короткие сроки.

Размещаем
в РИНЦ, E-Library.