

# И ЕЩЁ РАЗ О СУЩНОСТИ НАВИГАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ



**Константин Рейтор,**  
ведущий специалист по нормативному обеспечению  
Ассоциации «ГЛОНАСС/ГНСС-Форум».

В своей предыдущей публикации<sup>1</sup> автор обещал рассмотреть вопрос о сущности навигационной деятельности. Сегодня пришло время выполнить это обещание. Проблема эта – животрепещущая, самым непосредственным образом влияющая на качество нормативного регулирования в соответствующей сфере общественных отношений. Данная тема уже поднималась на страницах журнала. В 3-м номере его за 2016 год опубликована статья под названием «О сущности навигационной деятельности»<sup>2</sup>. В указанной публикации, к сожалению, об экономической сущности навигационной деятельности не сказано. Главным образом она посвящена техническим аспектам навигации, а критический разбор имеющегося понятийного аппарата отсутствует. Предлагаемые авторами статьи формулировки остались в рамках, заданных определениями действующих нормативных актов.

Однако, прежде чем перейти к существу вопроса, необходимо ещё раз сказать несколько слов о дефиниции понятия «навигация», приведённой в указанной публикации. Напомним формулировку: «**НАВИГАЦИЯ** (в широком смысле) – использование живыми существами (человеком и животными) пространственно-временной информации для обеспечения своей жизнедеятельности. Состоит в решении задачи (задач) по определению ими положения любых объектов материального мира, включая собственное, в пространстве и времени, в том числе и прогнозируемого, в целях его (либо объектов) изменения (движения)». Очевидно, что концовка определения не совсем удобоварима. Последнее словосочетание

(выделено курсивом) по мысли автора подразумевало под целью определения положения объектов – изменение этого положения, что в итоге и означает движение (перемещение) «субъекта», решающего данную задачу. Однако, проанализировав приведённый текст, следует прийти к выводу, что в нём, скорее всего, содержится логическая ошибка. Так, если предлагаемое определение навигации «наложить» на законодательное определение навигационной деятельности, то может обнаружиться пересечение (частичное совпадение) объёмов обоих понятий, что квалифицируется как вид логической ошибки – «круга» в определении. Поясним: в рассматриваемом варианте мы в определение навигации «закладываем» цель и содержание

<sup>1</sup> Рейтор К.И. О сущности навигации // Вестник ГЛОНАСС. – 2016. – № 3(30).

<sup>2</sup> А. Флегонтов, А. Масленников, А. Степанов. О сущности навигационной деятельности // Вестник ГЛОНАСС. – 2015. – № 3(25).

*Независимо от того, близки ли к истине или нет данные в законодательстве определения основных понятий навигационной деятельности, игнорировать их невозможно, поскольку, в силу высшей юридической силы этого акта, его терминологические положения – «истина в последней инстанции».*

навигационной деятельности, то есть нового понятия, выводимого из «навигации». Но цель и содержание – это характеристики самой деятельности, и они не могут быть характеристиками спецификатора этой деятельности, то есть навигации<sup>3</sup>.

В этой связи дефиницию понятия «навигация» в рамках данного цикла публикаций по «навигационной» проблематике стоит пока ограничить следующим предложением: **«НАВИГАЦИЯ** (в широком смысле) – использование живыми существами (человеком и животными) пространственно-временной информации для обеспечения своей жизнедеятельности, в том числе для перемещения в заданную точку по определённому маршруту».

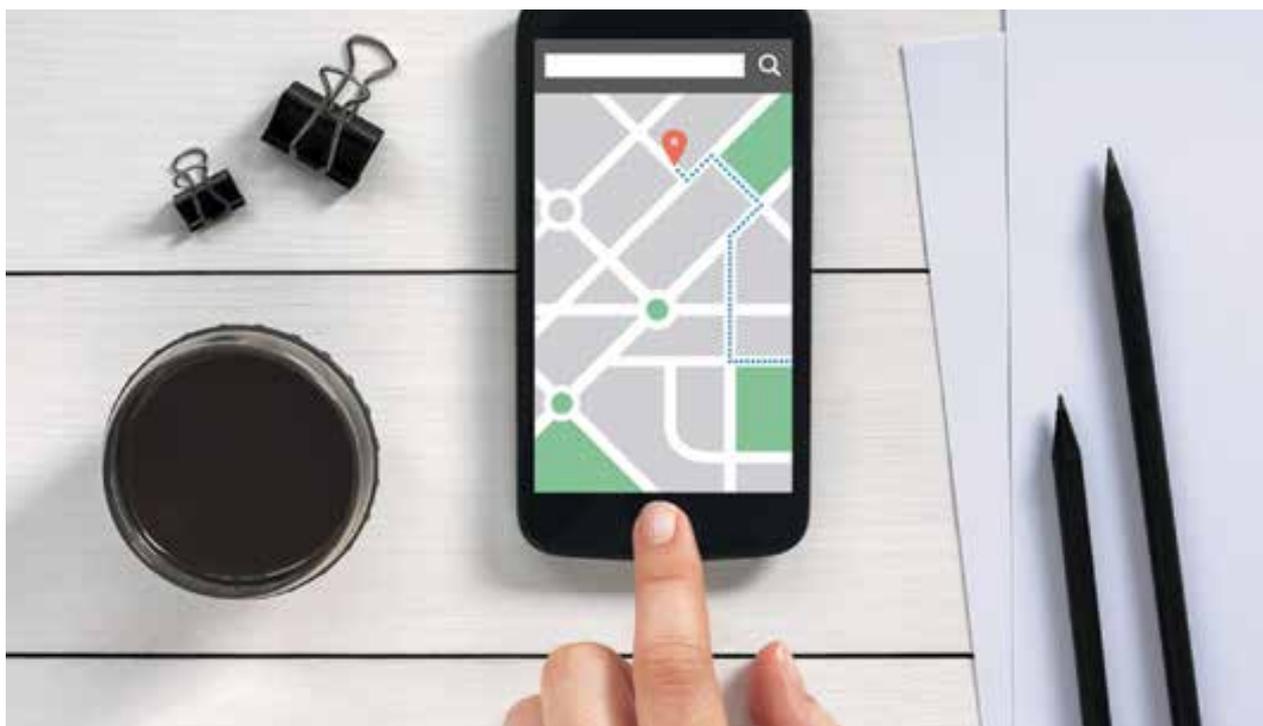
Перейдём же, наконец, к самой теме. Определения навигационной деятельности в словарях и энциклопедиях отсутствуют. Не удалось найти и специализированных научных работ, где было бы дано такое определение. Оно наличествует лишь в законодательстве, а именно: в Федеральном законе от 14.02.2009 № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» и в Положении о государственной информационной системе Санкт-Петербурга «Региональная навигационно-информационная система»<sup>4</sup>.

Независимо от того, близки ли к истине или нет данные в законодательстве определения основных понятий навигационной деятельности, игнорировать их невозможно, поскольку, в силу высшей юридической силы этого акта,



<sup>3</sup> Напоминаем читателям, что в наших рассуждениях об определениях используются терминология и правила ГОСТ Р ИСО 704-2010 «Терминологическая работа. Принципы и методы» (утв. приказом Росстандарта от 21 декабря 2010 г. № 879-ст).

<sup>4</sup> Утв. постановлением правительства Санкт-Петербурга от 02.12.2014 № 1096.



его терминологические положения – «истина в последней инстанции».

Для удобства дальнейшего анализа считаем необходимым полностью изложить «терминологические статьи» закона, чтобы иметь их всё время под рукой, не заглядывая лишний раз в закон. К этим статьям, помимо «основной» – 2-й, относим и ст. 3, поскольку в последней присутствуют элементы логической операции «определение», но не сущностного, а посредством указания составных частей.

В статье 2 «Основные понятия, используемые в настоящем Федеральном законе», даются следующие определения:

- 1) **навигационная деятельность** – деятельность, связанная с определением и использованием координатно-временных параметров объектов;
- 2) **средства навигации** – технические средства, устройства и системы, предназначенные для формирования навигационных сигналов, передачи, приёма, обработки, хранения и визуализации навигационной информации;
- 3) **объекты навигационной деятельности** – объекты, оснащённые средствами навигации и (или) использующие средства навигации в целях навигационной деятельности, а также объекты, обеспечивающие функционирование средств навигации;
- 4) **услуги в сфере навигационной деятельности** – деятельность, направленная на удовлетворение потребностей в средствах навигации и их эксплуатации, а также в навигационной информации;
- 5) **навигационные сигналы с открытым доступом** – сигналы, предназначенные для решения задач координатно-временного и навигационного обеспечения без ограничений, связанных с режимом санкционированного доступа;
- 6) **навигационная информация**<sup>5</sup> – сведения об объектах местности, включающие в себя сведения о местоположении их границ, форме и свойствах объектов местности, сведения о координатах объектов навигационной деятельности, а также сведения о навигационной

<sup>5</sup> Определение даётся также в стандартах – ГОСТ Р 54030-2010, ГОСТ Р 52928-2010, ГОСТ Р 54024-2010, ГОСТ Р 54029-2010, ГОСТ Р 56053-2014, ГОСТ Р 56052-2014, ГОСТ Р 54722-2011, ГОСТ Р 56054-2014, ГОСТ Р 56362-2015, ГОСТ Р 56361-2015, ГОСТ Р 56360-2015, ГОСТ Р 56412-2015. Определения во всех стандартах идентичны: это «сведения, прямо или косвенно используемые для определения пространственных координат, составляющих вектора скорости движения и поправки показаний часов потребителя».

обстановке в акваториях водных объектов и о её изменениях, представленные в координатно-временных параметрах и используемые в связи с осуществлением навигационной деятельности;

7) **государственная навигационная карта** – карта, содержащая навигационную информацию об объектах местности и являющаяся государственным информационным ресурсом.

Кстати, в настоящее время Минтранс России подготовлен проект федерального закона о внесении изменений в закон «О навигационной деятельности», где предполагается дать определения следующим понятиям:

- 1) *навигационно-информационная система;*
- 2) *региональная навигационно-информационная система;*
- 3) *аппаратура спутниковой навигации;*
- 4) *навигационное обеспечение транспортного комплекса Российской Федерации<sup>6</sup>.*

В свою очередь, в статье 3 говорится о **субъектах правовых отношений в сфере навигационной деятельности**, к которым закон относит:

- органы государственной власти, органы местного самоуправления, физические и юридические лица, обеспечивающие создание и функционирование средств навигации и объектов навигационной деятельности, а также физические и юридические лица, оказывающие и получающие услуги в сфере навигационной деятельности в соответствии с гражданским законодательством.

Для сравнения: определённый интерес представляет определение навигационной деятельности, имеющееся в белорусском законодательстве.

Согласно Указу Президента Республики Беларусь от 21.06.2011 № 260 «О навигационной деятельности», это «деятельность, связанная с созданием и использованием навигационных ресурсов» (ст. 2). Далее в статье 3 раскрывается содержание такой деятельности: «Навигацион-

ная деятельность осуществляется в интересах государственных органов, потребителей услуг в сфере навигационной деятельности и включает:

- создание и развитие инфраструктуры навигационных систем;
- создание и мониторинг искусственных навигационных полей с заданными характеристиками точности, целостности и пространственного охвата;
- получение навигационной информации, её хранение, обработку и интеграцию с картографической информацией;
- формирование и доведение дифференциальных поправок требуемой точности;
- создание, обновление, хранение и предоставление в пользование государственных навигационных карт;
- взаимную синхронизацию объектовых шкал времени и их привязку к национальной шкале координированного времени;
- разработку, производство, оснащение объектов навигационной деятельности средствами навигации;
- метрологическое и нормативное правовое обеспечение навигационной деятельности;

---

*В тот же «порочный круг» попало и определение навигационной деятельности, данное в Положении о государственной информационной системе Санкт-Петербурга «Региональная навигационно-информационная система», где утверждается, что это «деятельность, связанная с определением и использованием координатно-временных параметров объектов навигационной деятельности». «Регионалы, как говорится, перестарались, присовокупив за чем-то к «федеральному» определению, заканчивающемуся на слове «объектов», словосочетание «навигационной деятельности».*

---

<sup>6</sup> № проекта – 02/04/04-16/00047960. См.: <http://regulation.gov.ru/projects#npr=47960>. На наш взгляд, попытка корректировки терминологического аппарата закона, предложенная в проекте, неудачна.

*Подозреваем, что разработчики закона и изменений к нему действительно держали в уме только интересы наземного транспорта, а точнее – только автомобильного. Отсюда объяснима односторонняя полнота навигационного законодательства (его флюс)!*

· предоставление услуг в сфере навигационной деятельности».

Приведённые положения интересны как опыт раскрытия содержания понятия, но в целом с таким определением согласиться нельзя. Ранее, при анализе законодательства государств – участников ЕАЭС<sup>7</sup>, нами уже показывалось, что в белорусском варианте определения содержится «круг»<sup>8</sup>. В тот же «порочный круг» попало и определение навигационной деятельности, данное в Положении о государственной информационной системе Санкт-Петербурга «Региональная навигационно-информационная система», где утверждается, что это «*деятельность*, связанная с определением и использованием координатно-временных параметров объектов *навигационной деятельности*». Регионалы, как говорится, перестарались, присовокупив зачем-то к «федеральному» определению, заканчивающемуся на слове «объектов», словосочетание «навигационной деятельности». И на выходе получилось классическое: «верёвка есть вервие простое».

В указанной выше журнальной публикации «О сущности навигационной деятельности» она определяется как «*деятельность, процессы которой неразрывно связаны с пространством и временем и направлены на оперативное решение задач навигации, мониторинга и диспетчеризации мобильных средств наземного, воздушного и морского базирования*». Определений в иных публикациях, к сожалению, пока найти не удалось. Возможно, всего лишь за недостатком времени и усилий.

Итак, вернёмся к законодательному определению. «Разложив» его на составляющие,

получим 3 элемента, представляющие собой *спецификатор* для отграничения навигационной деятельности от других видов человеческой деятельности, как это нам предлагают авторы закона:

- 1) *объекты* как предмет деятельности (на что направлена деятельность);
- 2) *координатно-временные параметры*, которыми обладают объекты (особые свойства объектов);
- 3) эти параметры *определяются и используются* (цель деятельности).

## ПРОАНАЛИЗИРУЕМ ЭТИ ЭЛЕМЕНТЫ

### 1. Объекты

Что здесь понимается под «объектами», не ясно, так как определения им в акте нет. В законе (ст. 2) есть понятие «объекты навигационной деятельности», относительно которых устанавливается, что это «объекты, оснащённые средствами навигации и (или) использующие средства навигации в целях навигационной деятельности, а также объекты, обеспечивающие функционирование средств навигации». Объекты местности, небесные тела и проч. из объёма понятия «объект навигационной деятельности» исключены.

Правда, в «терминологической» статье закона ниже упоминаются ещё и «объекты местности» (в дефиниции понятия «навигационная информация»), к которой относятся «*сведения об объектах местности, включающие в себя сведения о местоположении их границ, форме и свойствах объектов местности, сведения о координатах объектов навигационной деятельности...*». Здесь, как представляется, закон фактически привязывает навигационную деятельность

<sup>7</sup> Рейтор К.И. Единое навигационное законодательство для ЕАЭС. [Текст] // Вестник ГЛОНАСС. – 2016. – № 2(29).

<sup>8</sup> Согласно ГОСТ Р ИСО 704-2010 «Терминологическая работа. Принципы и методы» – «дефектное определение» («закольцованное», см. п. 6.5.1).

только к поверхности планеты Земля. То есть выходит, что другие небесные тела и, соответственно, «космическая навигация» – не предмет регулирования данного закона? Подозреваем, что разработчики закона и изменений к нему действительно держали в уме только интересы наземного транспорта, а точнее – только автомобильного. Отсюда объяснима односторонняя полнота навигационного законодательства (его флюс)! Но вернемся к «нашим баранам».

Если под *объектами* здесь мы понимаем любые материальные сущности<sup>9</sup>, имеющие пространственно-временные характеристики, то «*объекты навигационной деятельности*» (ОНД), с точки зрения формальной логики, – разновидность этих *объектов*. Но законодательная дефиниция ОНД описывает их буквально как *средства* деятельности. Однако средство деятельности не есть объект деятельности, хотя в навигации средство, да и сам субъект деятельности также могут выступать как объекты, координатно-временные параметры которых

подлежат определению и использованию. Всегда крайне важно видеть различные ипостаси одних и тех же предметов. Их статус, в том числе и юридический, меняется в зависимости от природы отношений, сторонами которых они являются.

## 2. Вопрос о координатно-временных параметрах

По закону – это элемент навигационной информации и формат отображения навигационной обстановки, которая, в свою очередь, является элементом навигационной информации (её определение в законе дано, см. выше). При этом, согласно дефиниции закона, навигационная информация включает в себя больший объём сведений, чем просто координатно-временные параметры объектов, а именно, это сведения:

- Об объектах местности;
- **О координатах объектов навигационной деятельности;**



<sup>9</sup> В философии под «объектом» понимается то, «что противостоит субъекту в его предметно-практической и познавательной деятельности», им отражается и преобразуется.

*Что-то нам подсказывает, что законодательное определение навигационной деятельности возможно было бы перефразировать следующим образом: «это деятельность, связанная с получением и использованием навигационной информации». Но прежде для этого следовало бы устранить нестыковки в дефинициях понятий «навигационная деятельность» и «навигационная информация».*

- О навигационной обстановке в акваториях водных объектов.

Выходит, что определение самой навигационной деятельности оказывается «зауженным», поскольку установление параметров навигационной обстановки не входит в объём понятия «навигационная деятельность»?

Из дефиниции понятия «навигационная информация» мы получаем также ответ на выше заданный вопрос: «А что есть объекты?». Закон подводит нас к тому, что фактически – это объекты местности. Куда же тогда девать подвижные объекты (транспорт и т.п., включая и человека)? То есть мы получили и сужение объёма понятия «объекты»<sup>10</sup>. Эта же неточность обнаруживается и в вопросе о навигационной обстановке. Разве навигационная обстановка не имеет места и в авиации? Наверное, справедливо было бы говорить и о навигационной обстановке в космосе. При том, что само же определение навигационной обстановки нормативно не дано. Имеется лишь соответствующая статья в Советской военной энциклопедии<sup>11</sup>.

<sup>10</sup> Неточное определение по ГОСТ Р ИСО 704-2010, как слишком узкое.

<sup>11</sup> Советская военная энциклопедия. М: Воениздат. 1978. Т. 5, С. 465-466. В извлечении: 1) (морск.) совокупность условий плавания на океанском (морском) театре или в определённом его районе, характеризующих возможности обеспечения точности и безопасности кораблевождения при выполнении поставленных перед кораблём (судном) задачи. Основными элементами навигационной обстановки являются: навигационно-гидрографические и метеорологические условия, степень изученности водного района и имеющиеся навигационные средства. 2) (авиаци.) совокупность факторов, определяющих условия самолётовождения и полётов других пилотируемых и беспилотных летательных аппаратов (ЛА) при выполнении ими поставленных задач.

<sup>12</sup> Единственное «легальное» определение имеется лишь в ГОСТ Р 55524-2013 «Глобальная навигационная спутниковая система. Системы навигационно-информационные. Термины и определения» (утв. приказом Росстандарта от 28 августа 2013 г. № 588-ст), согласно которому КВНО – это комплекс мероприятий по обеспечению потребителей координатно-временной и навигационной информацией. Область применения ГОСТа – автотранспорт.

Здесь также необходимо отметить одну неопределённость в дефиниции навигационной информации. Речь идет о «свойствах объектов местности». Когда мы говорим о границах и форме объектов местности, то это вполне укладывается в объём понятия «пространственные параметры». Но что тогда есть свойства объектов? Ведь свойство – атрибут предмета (объекта), куда относится и его форма. Но, с другой стороны, не все атрибуты объекта имеют пространственные параметры (координаты). У таких объектов, к примеру, как водоём и возвышенность есть различие в их агрегатном состоянии: жидкое и твёрдое тело соответственно. Но разве сведения о таких свойствах этих объектов можно отнести к навигационной информации?

Что-то нам подсказывает, что законодательное определение навигационной деятельности возможно было бы перефразировать следующим образом: «это деятельность, связанная с получением и использованием *навигационной информации*». Но прежде для этого следовало бы устранить нестыковки в дефинициях понятий «навигационная деятельность» и «навигационная информация».

Попутно хотелось бы ещё раз заострить внимание на том, что объём понятия «навигационная деятельность» (как это буквально закреплено в дефиниции закона) исчерпывается совокупностью объёмов понятий «координатный» и «временной». Но в таком виде определение «разрушает» терминологическую конструкцию «*Координатно-временное и навигационное обеспечение*», которая, не будучи определённой в законе<sup>12</sup>, вместе с тем как термин содержится в определении другого понятия закона – «на-



вигационные сигналы с открытым доступом», которые понимаются как «сигналы, предназначенные для решения задач координатно-временного и навигационного обеспечения без ограничений, связанных с режимом санкционированного доступа». Как видно, в термине КВНО присутствуют две равнозначные сущности – «координатно-временное» и «навигационное». Иначе говоря, законодатель тем самым утверждает, что они не тождественны. Однако, если «координатно-временное» не есть «навигационное», то что тогда есть навигационная деятельность, если мы её выводили из процесса определения «координатно-временных параметров объектов»? Серьёзное противоречие! И оно нигде не устранено<sup>13</sup>.

### 3. Определение и использование пространственно-временных параметров

Выше мы уже обозначили гипотезу о том, что определение пространственно-времен-

ных параметров объектов есть не что иное, как получение навигационной информации. Иными словами – её «производство». И здесь мы подошли непосредственно к необходимости рассматривать навигационную деятельность как вид экономической деятельности. Технологии получения навигационной информации – предмет технического регулирования, а не правового. Правоотношение же – форма экономического отношения.

Попробуем заменить термины из законодательного определения навигационной деятельности на термины политэкономии. У нас получится следующее:

- 1) Навигационная информация<sup>14</sup> = «результат экономической деятельности», продукция, товар, услуга;
- 2) «определение» = «производство», «использование» = «потребление».

Собственно производство навигационных услуг и «потребление» их (использование навигационной информации) относятся к различным фазам экономической деятельности

<sup>13</sup> О термине «КВНО» и обозначаемом им понятии мы поговорим в следующий раз.

<sup>14</sup> Пространственно-временные параметры – из текста закона.

общества (в широком смысле, не только в узко хозяйственном<sup>15</sup>), к которым, как известно, относят «производство» – «распределение» – «обмен» – «потребление». Заказчик навигационных услуг (если использовать терминологию гражданского законодательства (см. главу 39 гражданского кодекса РФ)) «вступает в дело», приступив к «потреблению» после акта обмена (приобретения услуги в рамках договора). Сама же услуга, как результат «производства», попадает на рынок после «распределения». Эта схема также справедлива и для навигационных услуг, которые предоставляются органами государственной и (или) муниципальной власти

(«государственные и муниципальные услуги»), но в рамках уже не гражданского, а государственного права. Условно эти подвиды навигационных услуг возможно обозначить как «государственные (муниципальные) навигационные услуги» и «коммерческие навигационные услуги»<sup>16</sup>. Но, так или иначе, навигационную деятельность следует относить исключительно к фазе производства. В свою очередь, потребитель навигационных услуг применяет этот результат специфического вида деятельности либо для личного потребления, либо для нового производства (иного вида деятельности, например деятельности транспорта).



<sup>15</sup> Что характерно, в ОКВЭД 2 «заложена» деятельность органов власти. Так, предусмотрены такие разделы как «N» ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АДМИНИСТРАТИВНАЯ И СОПУТСТВУЮЩИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ УСЛУГИ и «O» ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВОЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ; СОЦИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ. В настоящее время они раскрыты только фрагментарно, и весь «спектр» государственных услуг в них еще не отражён, в том числе и в сфере навигационной деятельности. Частично такая категория деятельности может «размазываться» в классификаторах по «чисто» хозяйственным разделам. Так, согласно Международной стандартной отраслевой классификации всех видов экономической деятельности (МСОК / ISIC, rev. 4) касательно деятельности органов государственного управления, не проводится никаких различий в отношении этого институционального сектора. В ней нет категории, которая бы описывала все виды деятельности, осуществляемые правительством как таковым. Виды деятельности, осуществляемые государственными учреждениями, которые конкретно можно отнести к другим областям МСОК, должны включаться в соответствующую подгруппу МСОК, а не в подраздел 84 (Государственное управление и оборона; обязательное социальное страхование).

<sup>16</sup> Нельзя исключить возможность предоставления навигационной информации и вне рамок государственных либо коммерческих услуг. Например, между двумя индивидами «натурального хозяйства» (между членами семьи и т.п.). Название такому подвиду навигационных услуг еще необходимо подобрать!

---

*В итоге получается, что лица, оказывающие навигационные услуги, и лица, их получающие, находятся в двух противоположных фазах экономики.*

---

В итоге получается, что лица, оказывающие навигационные услуги, и лица, их получающие, находятся в двух противоположных фазах экономики. Отсюда вытекает, что неправомерно относить потребителей каких-либо услуг (не только навигационных) к субъектам правоотношений в соответствующей сфере деятельности, где эти услуги «производятся», поскольку в этой логике покупатель продуктов питания автоматически становится субъектом экономической деятельности, которая, к примеру, согласно ОКВЭД2, именуется «Производство пищевых продуктов» (группировка № 10 Раздела С ОБРАБАТЫВАЮЩИЕ ПРОИЗВОДСТВА). Соответственно, создание средств навигации по той же причине нельзя относить к сфере самой навигационной деятельности, так как оно тоже проходит по указанному разделу ОКВЭД (например группировка 26 «Производство компьютеров, электронных и оптических изделий»). Хотелось бы отметить, что навигационная деятельность у нас в Российской Федерации как таковая до сих пор не институализирована в классификаторах социально-экономической информации. Ни в Классификаторе правовых актов<sup>17</sup>, ни в ОКВЭД, ни в ОКПД<sup>18</sup>.

Но вот порядок использования средств навигации относится непосредственно к процессу производства навигационной информации. Иначе говоря, по логике мы должны выводить «потребление» навигационной информации за рамки навигационной деятельности.

Для навигации «безразлично», где применяется её информация. То есть сфера применения (начиная от цели и результата использования навигационной информации) не может опре-

делять сущность навигационной деятельности. Например, задача судовождения состоит в том, чтобы обеспечить перемещение материального подвижного объекта (судна) из одной точки пространства в другую. Эта задача решается только при наличии навигационной информации, как результата навигационной деятельности. Подвижными объектами, как уже отмечалось, помимо транспортных средств, могут быть и сами люди, и их коллективы (воинские подразделения и т.д.), «транспортные» животные (лошади, верблюды).

Для навигационной деятельности безразлична форма пространства (Земля ли, иные небесные тела, космос, Мировой океан и т.д., атмосфера небесного тела и т.д.). Для неё безразличны свойства объектов, помимо их способности «давать» сведения о своём положении во времени и пространстве. Ей безразлично также, подвижны ли её объекты или нет. Сама подвижность – вещь относительная. Ведь даже материки движутся. Просто масштаб времени для их движения иной, чем для перемещения транспортных средств.

Обрисовав навигационную деятельность как вид экономической (в широком смысле) деятельности, мы подошли к тому, что, как и в вопросе о понятии «навигация», вынуждены обратиться к философским аспектам рассматриваемого сегодня понятия. Но, к сожалению, соответствующих исследований на этот счёт нам также обнаружить не удалось. Поэтому придётся восполнить этот недостаток самостоятельно. Поскольку формат статьи не позволяет развернуть философский «разбор» понятия в полном объёме, ограничимся лишь тезисами.

Для человека (человечества) навигационная деятельность – это вид деятельности, имеющий место на всём протяжении его существования независимо от конкретного этапа его развития (общественно-экономической формации и т.п.). То есть её – не будет преувеличением,

---

<sup>17</sup> Утв. Указом Президента Российской Федерации № 511 от 15.03.2000.

<sup>18</sup> Общероссийский классификатор продукции по видам экономической деятельности (ОКПД 2) ОК 034-2014 (КПЕС 2008). Принят и введён в действие приказом Росстандарта от 31 января 2014 г. № 14-ст.

как категорию, а не просто понятие – можно охарактеризовать как «вечную», иначе говоря – исторически непреходящую.

Рассмотрим навигационную деятельность поэлементно, то есть определим её *цель, средства, результат и содержание процесса*.

Элементы навигационной деятельности как деятельности вообще характеризуются следующими специфическими характеристиками, сущностно отличающими её (навигационную деятельность) от других видов деятельности:

**1. Цель** – определение пространственно-временных характеристик любых материальных объектов<sup>19</sup> (положения таковых во времени и пространстве, в т.ч., внутри других объектов).

Сведения об этих характеристиках являются пространственно-временной / или **навигационной информацией (НИ)**. При этом ещё раз отметим, что само понятие НИ требует уточнения.

Данная информация является средством решения особого вида задач, ставящихся в процессе осуществления человеком иных видов деятельности (деятельность транспорта и т.д., в первую очередь для «перемещения в заданную точку по определённому маршруту») – **навигационных задач**. То есть эта деятельность **обеспечивает** иные виды деятельности. Соответственно, можем фиксировать появление нового понятия – **«Области применения навигационной информации»**, которые, на наш взгляд, обоснованно введены *Системным проектом ЦНИИМаиш*<sup>20</sup>.

В Системном проекте указаны следующие области, обозначенные как «требования» определённого вида потребителей к характеристикам местоопределения (см. раздел 2.2.):

- 1) Морских потребителей;
- 2) Речных потребителей;
- 3) Наземных потребителей;

<sup>19</sup> В т.ч. человека.

<sup>20</sup> Системный проект по проведению опытно-конструкторской работы «Единая система координатно-временного и навигационного обеспечения Российской Федерации (вторая редакция). Шифр «Метрика-2015». ФЦП «Глобальная навигационная система, подпрограмма 1 пункт 10 [Текст]: отчет об ОКР: / Федеральное государственное унитарное предприятие «Центральный научно-исследовательский институт машиностроения»: – г. Королев МО, 2005. – 229 с.

<sup>21</sup> Большая советская энциклопедия. – М.: Советская энциклопедия. 1969-1978.

*Навигационная деятельность – это вид экономической деятельности, содержанием которой является производство (и только производство!) навигационной информации, которая, в свою очередь, представляет собой сведения о пространственно-временных характеристиках любых материальных объектов.*

- 4) Требования к системе геодезического обеспечения территории России;
- 5) Космических потребителей;
- 6) Требования единых служб спасения;
- 7) Требования к частотно-временному обеспечению.

Перечень потребителей навигационной информации не может быть исчерпывающим и априори устанавливаться нормативно.

**2. Средства** – любые искусственно созданные человеком предметы и их совокупности (=системы, в т.ч. ГЛОНАСС и др.) и технологии, посредством которых возможно получить **навигационную информацию**.

Человек первоначально, как и животные, ориентировался в пространстве с помощью органов чувств. С появлением первых цивилизаций, то есть с момента появления производящего хозяйства, задачи навигации человек начал решать с помощью технических средств (компас и т.п.). Технические средства навигации возможно подразделять на средства получения (компас), создания и фиксации (карты) навигационной информации<sup>21</sup>.

**3. Результат** (= продукт) – **навигационная информация (пространственно-временная информация)**.

**4. Процесс** – совокупность действий, направленных на производство (создание, полу-

чение извне и т.д.) навигационной информации в рамках определённых процедур – правил поведения (технических и социальных (в т.ч. правовых)).

С учётом задач, решаемых настоящим исследованием, «процесс навигационной деятельности» важно рассмотреть подробнее.

В ходе осуществления навигационной деятельности, как и в большинстве иных видов человеческой деятельности, возникает два вида отношений: субъект-объектные и субъект-субъектные. Субъектом выступают как отдельные индивиды, так и их коллективы (любые виды социумов – племена, организации, воинские подразделения, государства и т.д.). Ещё раз зафиксируем, что под объектом навигационной деятельности понимается любая физическая сущность (включая самого человека), координатно-временная информация о которой генерируется.

Процесс навигационной деятельности осуществляется в рамках осознаваемых (познаваемых) человеком объективных закономерностей, которые формулируются им в виде правил – норм. Субъект-субъектные отношения являются как нормы социальные, субъект-объектные – как технические.

На текущей стадии развития человеческого общества социальные нормы (в том числе и в сфере навигационной деятельности) выступают как правовые, объективируемые в виде текстов, оформленных, как правило, особым видом официальных письменных документов – нормативными правовыми актами. Образчик такого документа (закон о навигационной деятельности) мы и анализируем сегодня, пока только в терминологическом аспекте. Норма как устный текст представляет собой правовой обычай<sup>22</sup>.

Всякий процесс предполагает наличие **Субъекта**.



<sup>22</sup> Было бы любопытно обнаружить правовые обычаи в сфере навигационной деятельности! Теоретически они не исключены.

### **Субъект навигационной деятельности**

(далее по тексту – «Субъект НД», а навигационная деятельность – «НД») – это индивид либо группа индивидов<sup>23</sup> как главные агенты «производства» навигационной информации. Субъект НД производит НИ как для себя (при этом НИ не попадает «на рынок», в сферу обмена, и обращается внутри коллективного субъекта; это своего рода натуральное хозяйство!), так и для других (здесь НИ становится товаром).

Как показано выше, потребитель пространственно-временной информации (НИ)<sup>24</sup> не может считаться субъектом навигационной деятельности.

Различие между *Субъектом НД* и *потребителем НИ* обусловлено тем, что они действуют в противоположных сферах экономического кругооборота, включающего, напомним, **производство**, распределение, обмен и **потребление**.

К примеру, прокладку маршрута судна необходимо квалифицировать именно как производство навигационной информации, несмотря на то, что в данном акте «производства» потребляется также навигационная информация. В данном случае последняя является первичной («сырьём», одним из видов «средств НД»),

а полученные штурманом параметры маршрута будут выступать как вторичная НИ (продукт переработки «сырья»). Последующий акт деятельности (принятие решения на движение по предложенному маршруту и руководство этой информацией уже в самом процессе движения, т.е. «потребление» НИ) уже не является актом навигационной деятельности, а относится к транспортной деятельности. Последняя – есть также производство, но уже другого продукта (услуги по перевозке и т.п.). Это производство само «потребляет» НИ наряду с другими продуктами (топливом двигательной установки судна и т.д.).

При производстве НИ «потребление “первичной НИ”» не является обязательным актом (условием) для характеристики НД. Но при осуществлении НД всегда потребляется инструментарий (средства НД), а также сам субъект НД, обязательной характеристикой которого является способность и возможность использовать этот инструментарий для достижения цели НД. Порядок «потребления» средств навигации, как сказано выше, входит в содержание процесса НД. В данном аспекте как раз и видна несостоятельность маркирования законода-



<sup>23</sup> Юридические лица, органы власти и т.д.

<sup>24</sup> Отдельный индивид либо группа (любые объединения людей – государства, вооружённые силы, коллективы, корпоративные структуры (юридические лица) и т.д.). Собственно, объёмы понятий «потребитель НИ» и «человечество» практически совпадают.



телем средств навигации термином «объекты навигационной деятельности».

**Объекты навигационной деятельности** – любые материальные сущности, обладающие пространственно-временными характеристиками, в том числе сам индивид или группа (любые формы объединения двух и более индивидов). Потребитель НИ может запрашивать НИ о себе самом<sup>25</sup>. Если Субъект НД производит НИ о самом себе, то он в данном акте противопоставит самому себе как объект НД.

В итоге, коротко резюмируя изложенное, приходим к выводу, что навигационная деятельность – это вид экономической деятельности, содержанием которой является производство (и только производство!) навигационной информации, которая, в свою очередь, представляет собой сведения о пространственно-временных характеристиках любых материальных объектов<sup>26</sup>.

Завершая освещение поднятой темы и предвосхищая вопрос о том, зачем «всё так сложно и нудно», должен ещё раз напомнить свои прежние аргументы, которые приводил в предыдущих публикациях на страницах журнала. Вопрос о терминах и определениях в законодательных актах – вопрос отнюдь не праздный и не формальный. Терминологическая небрежность в тексте закона и иного нормативно-правового акта – прямой путь к коррупциогенности данного акта и его низкой эффективности как регулятора общественных отношений. Не договорившись о терминах, мы не получим качественный нормативный материал.

Очевидно, таким образом, что терминологический аппарат навигационного законодательства, начиная с самого федерального закона о навигационной деятельности, требует серьёзной корректировки. **ВВГ**

<sup>25</sup> Получение НИ при удовлетворении запроса – акт обмена, как стадии (фазы) экономического кругооборота.

<sup>26</sup> Вопрос о навигации в киберпространстве оставляем пока открытым.