

Правовое регулирование использования автономных судов



В. В. Ключев,
доктор транспорта,
зам. руководителя ФГБУ
«Администрация морских
портов Приморского края
и Восточной Арктики»

Существующая правовая система, регулирующая деятельность водного транспорта, не способна обеспечить безопасную эксплуатацию автономных судов. Предстоит определить правовой статус судна, на котором нет людей; радикально пересмотреть нормы; установить, кто будет нести ответственность за негативные последствия при авариях, как будут взаимодействовать автономное судно и судно с экипажем на борту, и решить многие другие вопросы. К разработке необходимых изменений следует приступить безотлагательно.

Идея создания автономного судна возникла в семидесятых годах прошлого столетия. Предпосылками ее появления послужили новые для тех лет технологии в сфере связи, позиционирования судна (спутниковые навигационные системы), а также автоматических управляющих систем (авторулевой, системы автоматического управления судовым двигателем). Тогда же в результате совершенствования бортовых и наземных радиолокационных систем удалось автоматизировать наблюдение за движением судов и определение их элементов движения. Однако технически воплотить идею автономизации судна стало возможным недавно. Сегодня ряд крупных компаний и международных консорциумов ведет разработки технических средств для автономных судов. Более того, разрабатываются конструктивно новые корпуса судов.

Для реализации плавания автономных судов недостаточно разработать и внедрить технические средства и даже построить новое судно. Необходимо обеспечить правовое регулирование, как международное, так и национальное,

возможности безопасной эксплуатации автономных судов. Судоводство по своей природе — международная, глобальная сфера деятельности. Правовые вопросы судоводства регулируются главным образом нормами, разрабатываемыми и принимаемыми прежде всего Международной морской организацией. Такие нормы глобальные и универсальные, т. е. применяются во всем мире и ко всем судам. Конечно, существует и национальное регулирование судоводства. Так, в России полностью признаются все международные требования в области судоводства, но при этом законодательно установлены особенности правового регулирования. История международного регулирования судоводства началась более ста лет назад, после крупной аварии с пассажирским судном «Титаник». За прошедший период разработано и принято много международных законодательных актов. И в подавляющем большинстве из них подразумевается, что на судне должен быть экипаж. Это, например, Международная конвенция об охране человеческой жизни на море (Конвенция СОЛАС), Международная конвенция о защите морской среды от загрязнения с судов (Конвенция МАРПОЛ), Международные правила предотвращения столкновения судов в море (МППСС), Конвенция о грузовой марке и др. Наиболее ярко необходимость судового экипажа отражена в Международной конвенции о дипломировании моряков и несении вахты (в Конвенции ПДНВ). Принятыми документами установлены правила поведения людей на судне и правила взаимодействия судна с береговыми структурами и другими судами. Такое взаимодействие осуществляется посредством экипажа, находящегося на борту судна. Международная морская организация приступила к обсуждению вопро-



сов относительно автономных судов, не вписывающихся в правовую парадигму регулирования судоходства. Можно вообще предположить, что раз людей на судне нет, то нет необходимости охранять человеческие жизни и конвенция СОЛАС вообще не нужна. Появление автономных судов потребует серьезного пересмотра подходов к действующей регулятивной схеме. И в качестве первого шага нужно определить, что следует понимать под термином «автономное судно». Комитетом по безопасности на море Международной морской организации определены четыре уровня автономизации морских судов. Первые два допускают на борту судна экипаж, функции которого отличаются от нынешних. При первом уровне автоматизации часть судовых операций будет выполняться автоматически, но находящийся на борту экипаж будет контролировать судовые процессы и при необходимости принимать управленческие решения. Судно в этом случае должно быть устроено так, чтобы управляться как автоматикой, так и судовым экипажем вручную. Квалификация экипажа, его состав не будут радикально отличаться от действующей сегодня схемы, но требования к несению вахты придется изменить. В случае автоматизации второго уровня все судовые процессы будут происходить автоматически, включая управление движением судна и принятие решений по изменению режимов движения. Находящиеся на борту люди должны вмешиваться в процесс управления только в случае крайней необходимости. Два следующих уровня автономизации судов исключают экипаж на борту. Возможны два варианта управления судном. Первый из них — судно находится под постоянным «присмотром» берегового персонала, управленческие решения принимаются «экипажем» на берегу. Второй вариант следующий. Наивысший уровень автономизации судна — такой, при котором судовая система самостоятельно, без участия судового и берегового персонала, принимает необходимые управленческие решения: по изменению маршрута движения судна, по обходу препятствий, в частности гидрометеорологического характера, расхождению с другими судами и т. п. В этом случае нет необходимости мониторинга судна береговым персоналом. Такой четырехуровневый подход к определению термина «автономное судно» требует серьезной переработки действующих норм в области регулирования судоходства.

Международной морской организацией создана корреспондентская группа международных экспертов, задачей которой составляет анализ действующих норм в части их применимости к автономным судам. Первый этап в работе корреспондентской группы — разработка методологии по оценке применимости действующих норм ко всем четырем категориям автономных судов. Ожидается, что конкретные предложения по внесению изменений в международные инструменты появятся только через год или два. Очевидно, что правовая работа отстает от технических разработок в области автономных судов. Многие государства на национальном уровне ведут работы по правовому регулированию возможной эксплуатации автономных судов, и Россия не исключение. В Российской Федерации распоряжением Правительства от 29.03.18 № 534-р утверждена «дорожная карта» по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Маринет». Составная часть «дорожной карты» — меры по внесению изменений в законодательство РФ в части возможной эксплуатации автономных судов.

Представляется, что прежде всего следует дать определение автономного судна с учетом международных наработок. Для каждого уровня автоматизации судна нужно разработать технические требования к составу оборудования, взаимодействию элементов судовой автоматики и механизмов, а также требования к участию береговых служб в обеспечении безопасной эксплуатации и движения автономного судна. Радикальному пересмотру должны подвергнуться нормы, устанавливающие требования к экипажу судна, его составу (количественному и качественному), методам и способам подготовки и дипломирования членов экипажей судов. Очевидно, что появятся новые профессии: береговой экипаж; специалист, управляющий судном с берега; береговой капитан. Одной из наиболее сложных проблем нормативного регулирования в области автономных судов станет взаимодействие автономного судна и судна с экипажем на борту. Потребуется переходный период с соответствующим регулированием, когда автономные суда будут находиться в некоем особом правовом поле, а экипажи судов должны будут пройти дополнительную подготовку (инструктаж) по взаимодействию с автономными судами.

Кроме того, необходимо пересмотреть перечень и состав судовой документации.

Нелогично требовать, чтобы на борту автономного судна были какие-либо бумаги. В этом случае весьма удобными окажутся электронные документы, которые «привязаны» к судну, но на борту могут не находиться.

Регулирование судоходства осуществляется не только нормами, применяемыми, собственно, к судам, но и нормами, регулируемыми правовой статус морских пространств. Основным документом международного уровня здесь является Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву 1982 года. Российская Федерация является стороной этой конвенции, и ее положения имплементированы в российское национальное законодательство. Указанная конвенция, как и другие морские конвенции, построена на предположении, что на борту морского судна находятся люди. Внесение изменений в Конвенцию по морскому праву весьма затруднительно в силу ее многоаспектности, и решение вопросов регулирования правового статуса морских пространств в части появления в них автономных судов, на наш взгляд, нужно сделать через национальное законодательство. Необходимо определить правовой статус судна, на котором нет людей. Оно само по себе представляет объект и субъект права, находясь в различных морских пространствах.

После появления автономных судов неизбежно возникнет вопрос гражданской ответственности за негативные последствия при авариях и других инцидентах. В существующей практике ответственность за поведение судна несут его судовладелец и прежде всего экипаж судна во главе с капитаном. Даже при низшем уровне автономизации судна на его борту будет находиться лишь технический персонал, который де-факто не принимает управленческих решений в отношении движения и поведения судна. А при высшем уровне автономизации все решения по движению судна принимаются судовой автоматикой, береговой персонал в этом не участвует. Возникает вопрос, кто же будет нести ответственность за возможное столкновение судов, загрязнение окружающей среды вследствие аварии, за причинение вреда инфраструктуре. Положение усложняется, если инцидент произошел между автономным судном и судном с экипажем на борту. Все эти вопросы требуют законодательного разрешения.

И наконец, морской порт. В большинстве случаев морские суда совершают рейсы, перевозят грузы, пассажиров, их багаж,



между морскими портами. При этом судно вместе с находящимся на нем грузом представляет собой объект пограничного, таможенного, иного трансграничного и административного регулирования. Обычно ответственность за правильность выполнения пограничных, таможенных и иных формальностей несет судовой экипаж. А если на судне нет людей, кто же будет выполнять формальности, кто будет отвечать за возможные нарушения? Очевидно, что береговым службам придется перестраивать работу.

При подходе в морской порт зачастую береговые службы управления движением судов берут на себя часть управленческих функций, распределяя судовой трафик с учетом погодных, навигационных и коммерческих условий в морском порту. При этом береговые службы дают судовому экипажу рекомендации по управлению судном. В случае с автономным судном очевидно, что методы управления судовым трафиком на подходах к морским портам и в узкостях потребуют иного технического и законодательного решения.

Появление безэкипажных судов приведет к пересмотру нормативного регулирования в области трудовых отношений в морском судоходстве. Не будет необходимости обеспечивать жизнедеятельность людей на судне, а значит, технические и организационные требования к судну в части его обитаемости должны быть полностью изменены.

Соответствие судна международным и национальным требованиям подтверждается классификацией и освидетельствованием судна с выдачей соответствующих свидетельств. В нашей стране это осуществляется российскими организациями по классификации и освидетельствованию судов или иностранными классификационными обществами (при регистрации судна в российском международном реестре судов). Основные документы, устанавливающие технические требо-

вания к судам, — технические регламенты (нормативные правовые акты) и правила классификации судов (документы классификационных обществ). В отсутствие международных норм в части автономных судов ведущие классификационные общества мира издали временные или добровольные правила для автономных судов. Очевидно, что и российским национальным классификационным обществам необходимо в кратчайшие сроки сделать подобный шаг, иначе их правила не смогут обеспечить эксплуатацию автономных судов в России.

В заключение необходимо отметить, что вопрос нормативного регулирования автономных судов достаточно комплексный, затрагивающий многие стороны торгового мореплавания. Потребуется значительная законодательная и техническая работа по изменению существующей правовой системы таким образом, чтобы она смогла обеспечить возможность безопасной эксплуатации автономных судов. При этом необходимо учитывать глобальный и международный характер морского судоходства и приоритетность международного регулирования в этой сфере. Но если не предпринять необходимых мер по изменению законодательства сейчас, то Россия может остаться в стороне от интенсивно развивающегося нового сегмента мореплавания. Очевидно, что существующие, неавтономные суда продолжают свою деятельность, но даже в далеком будущем какие-то суда будут управляться экипажами. Длительное время нормативное регулирование будет гибридным, учитывающим эксплуатацию автономных судов и судов, традиционно управляемых экипажами на борту. **■**

Литература

1. Распоряжение от 29 марта 2018 года № 534-р «Об утверждении плана по устранению административных барьеров и правовых ограничений при

реализации «дорожной карты» «Маринет». — М., 2018. — URL: <http://static.government.ru/media/files/bU3BQV5QiFnsT95KYqoz4eRSdoNM6ewk.pdf>.

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации [Электронный ресурс] / В ред. Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 296-ФЗ — Собрание законодательства Российской Федерации. 2018. № 32, ст. 5089. — М., 2018. — URL: <http://ktmrf.ru/>.
3. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 г. Ред., действующая с 1 января 2017 г., текст, измененный Протоколом 1988 г. к ней, с поправками (СОЛАС-74) (с изм. на 1 января 2016 г.). — СПб., 2016. — URL: <http://docs.cntd.ru/document/901765675/>.
4. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (с изм. на 17 февраля 1978 г.). (МАРПОЛ 73/78). — СПб.: [2012] — URL: <http://www.midships.ru/documents/MARPOL.html>.
5. МАРПОЛ 73/78. Приложение VI (пересмотренное) к Конвенции «Правила предотвращения загрязнения воздушной среды с судов». СПб.: [2013] — URL: <http://docs.cntd.ru/document/499014496#>
6. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. В ред. резолюции КБМ от 11.06.2015 № MSC.396(95) с 1 января. — М., 2016. — URL: <http://docs.cntd.ru/document/901985669>.
7. Чернов В. На инновационной волне. Порт-Ньюс. Электрон. жур. 14 сентября 2018. — URL: <http://portnews.ru/comments/2557/>.
8. Представитель Rolls-Royce выступит в Сенате США по вопросу о развитии технологии автономного судоходства. Порт-Ньюс. Электрон. жур. 13 сентября 2018. — URL: <http://portnews.ru/news/264400/>.