

Правовой статус внешнего капитана автономного надводного морского судна



С. Н. Зайкова,
к. ю. н., доцент Астраханского филиала Саратовской государственной юридической академии, председатель Астраханского отделения Ассоциации юристов России



А. В. Титов,
к. т. н., директор Института морских технологий, энергетики и транспорта ФГБОУ ВО «Астраханский государственный технический университет»

Необходимость определения правового понятия и рассмотрения правового статуса внешнего капитана вызвана перспективами внедрения технологий безэкипажного судовождения (БЭС), Е-навигации [1–4]. Следовательно, требуется совершенствование норм морского права в части определения прав и обязанностей внешнего капитана автономного надводного морского судна или судна-робота.

«Россия должна быть современной и динамичной, должна быть готова смело принимать вызовы времени и энергично отвечать на них, чтобы последовательно... работать там, где мы еще должны будем добиться нужных для нас результатов, там, где сделано еще явно недостаточно» [5].

Реализация проектов БЭС станет одним из фундаментальных изменений в судоходстве. Сегодня в морской отрасли существующий дефицит инвестиций и высокий износ транспортных средств требуют изменения приоритетов в национальной технологической инициативе: от возрождения промышленного производства и обновления транспортных средств к цифровой экономике [6].

Наиболее важные преимущества безэкипажного судоходства — повышение безопасности (исключение человеческого фактора [7]) и снижение эксплуатационных затрат при организации перевозок. Для обеспечения требований безопасности БЭС будет контролироваться из береговых операционных центров.

В мае 2018 г. в рамках Секретариата Международной морской организации (ИМО) создана межотраслевая целевая группа по морским автономным надвод-

ным судам. На 99-й сессии Комитета по морской безопасности (КБМ) начались обсуждения по нормативному регулированию сегмента автономного судоходства, включая систему обеспечения безопасности, взаимодействие с портами, лоцманскую проводку, ликвидацию последствий аварий и защиту морской среды, для различных уровней автономности судов.

Ожидается, что к 2020 г. будет сформирована необходимая законодательная база, регулирующая автономное судоходство.

Горизонт планирования по развитию безэкипажных технологий рассматривается до 2035 г. На рис. 1 представлено планируемое развитие технологий в компании Rolls-Royce.

Необходимо отметить, что основными проектами в области БЭС принято считать проекты REVOLT, Yara Birkeland, ASTAT и MUNIN. Согласно заявлениям представителей проекта Yara Birkeland, в 2019 г. судно спустят на воду для тестирования его автономности. В 2020 г. судно будет полностью автономным. Нужно отметить, что в рамках европейского проекта One Sea к 2025 г. планируется создать единую экосистему логистики автономного судоходства.

Подготовленные авторским коллективом предложения ранее были направлены в Министерство промышленности и торговли РФ, чтобы выполнить план мероприятий (дорожной карты) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров для обеспечения реализации Национальной технологической инициативы. По итогам проведенной работы в план мероприятий (утвержден Распоряжением Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 534-р)

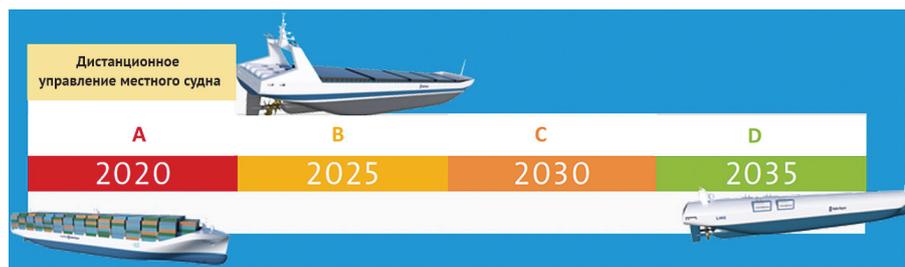


Рис. 1. Планируемое развитие безэкипажных судов в компании Rolls-Royce: А — сокращение экипажа с дистанционной поддержкой и работой определенных функций; В — дистанционно управляемое прибрежное БЭС; С — дистанционно управляемое океанское БЭС; D — автономное океанское БЭС

Обязанности капитана на судне в соответствии с действующим морским правом	Действующие источники морского права	Предполагаемые обязанности внешнего капитана, осуществляющего удаленное судовождение	Предложения по внесению изменений в действующее морское право
Управление судном (судовождение); обеспечение безопасности плавания судна; принятие мер по защите морской среды, поддержанию порядка на судне, предотвращению причинения вреда судну, находящимся на нем людям и грузу	Ст. 61 Кодекса торгового мореплавания РФ (КТМ РФ)	Управление судном (судовождение), обеспечение безопасности плавания судна, принятие мер по обеспечению защиты морской среды, предотвращению причинения вреда судну и находящемуся на нем грузу	Внести изменения в ст. 61 КТМ РФ, вторым абзацем указав обязанности внешнего капитана
Оказание помощи любому лицу, терпящему бедствие на море	Ст. 62 КТМ РФ; ст. 98 Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) от 10.12.1982 (с изм. от 23.07.1994); Правило 7 гл. 5 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море от 01.11.1974	—	Внести изменения в ч. 1 ст. 62 КТМ РФ, изложив пункт 1 в следующей редакции: «Капитан судна, за исключением внешнего капитана судна, обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море». Внести изменения в ст. 98 Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) от 10.12.1982, заменив слова «любого судна» словами «судна, за исключением автономных надводных морских судов»
Оказание помощи после столкновения судов	Ст. 63 КТМ РФ; ст. 8, 11 Конвенции для объединения некоторых правил относительно столкновения судов (Брюссель, 23 сентября 1910 г.)	Сообщение капитану столкнувшегося судна названия безэкипажного судна, порта его регистрации, а также портов отправления и назначения	В ст. 63 КТМ РФ и ст. 8, 11 Конвенции для объединения некоторых правил относительно столкновения судов требуется уточнение соответствующих обязанностей внешнего капитана
Оказание неотложной медицинской помощи	Ст. 64 КТМ РФ	—	—
Сохранность судна и находящихся на нем людей, документов, а также грузов и другого имущества в случае военных действий	Ст. 65 КТМ РФ	Сохранность судна и находящихся на нем грузов и другого имущества в случае военных действий	В ст. 65 КТМ РФ требуется уточнение соответствующих обязанностей внешнего капитана
Принятие мер по спасанию судового, машинного и радиожурнала, а также других документов и ценностей в случае оставления судна экипажем	Ст. 66 КТМ РФ	—	—
Обеспечение порядка на судне	Ст. 67 КТМ РФ	—	—
Осуществление следственных и нотариальных действий	Ст. 69, 70 КТМ РФ; ст. 23 Международной конвенции о грузовой марке от 05.04.1966; гл. 8 Кодекса международных стандартов и рекомендуемой практики расследования аварии или инцидента на море от 16.05.2008 № MSC.255(84); ст. 8 Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства от 10.05.1988	—	—
Представление интересов судовладельца и грузовладельца в установленных случаях	Ст. 71 КТМ РФ	Представление интересов судовладельца и грузовладельца в установленных случаях при наличии электронно-цифровой подписи	—

Обязанности капитана на судне в соответствии с действующим морским правом	Действующие источники морского права	Предполагаемые обязанности внешнего капитана, осуществляющего удаленное судовождение	Предложения по внесению изменений в действующее морское право
—	—	Принятие мер по обеспечению безопасности интеллектуального телематического блока управления безэкипажного морского судна, если это практически осуществимо	Разработка и принятие системы управления IT-безопасностью
—	—	Принятие мер по исключению рисков использования информационных технологий с целью неавторизованного доступа и пользования цифровыми активами	
—	—	Прогнозирование информационно-навигационных и гидрометеорологических опасностей для автономных надводных морских судов	Разработка последовательности и особенностей прогнозирования информационно-навигационной и гидрометеорологической опасности для судов-роботов
—	—	Ведение судовых журналов и иных необходимых документов в электронном виде	Разработка и принятие порядка ведения и хранения судовых журналов и иных необходимых документов в электронном виде
—	—	Соблюдение Правил плавания судов с удаленным внешним управлением	Разработка и принятие Правил плавания судов с удаленным внешним управлением

внесены предложения по установлению понятийного аппарата «безэкипажное судно», «внешний капитан», а также по разработке специализированных программ обучения внешних капитанов.

Кроме того, авторами подготовлены и направлены предложения по формированию зоны E-навигации на Каспии в рамках подготовки к проведению президиума Государственного совета РФ «Развитие транспортно-логистической инфраструктуры — основа экономического роста субъектов Российской Федерации Волго-Каспийского бассейна». Реализация предложений обеспечит внедрение стандартов и решений E-навигации на Каспии с целью отработки технологий и последующего перехода к строительству гражданских безэкипажных судов.

Активное обсуждение правового статуса внешнего капитана также подтверждается выступлением С. Н. Зайковой на IV Юридическом форуме стран БРИКС на панельной дискуссии межгосударственного сотрудничества в сфере экономики в декабре 2017 г.

Необходимо отметить, что управление автономными надводными морскими судами будет осуществляться дистанционно, с удаленного от судна полностью автоматизированного рабочего места. Управляющее лицо является внешним капитаном.

Если правовой статус капитана судна комплексно исследован [8], то правовой статус внешнего капитана в действующем национальном законодательстве и в международном морском праве не определен. До сих пор не установлены особенности его специального профессионального положения.

Для устранения указанных правовых пробелов предлагается рассмотреть каждый элемент структуры правового статуса капитана «вне борта» (рис. 2), определить его содержание, правовую регламентацию, а также сопоставив со статусом привычного для морского права капитана, находящегося на судне.

Правосубъектность относительно рассматриваемой темы включает в себя право-, дее- и деликтоспособность, т. е. возможность внешнего капитана приобретать права, необходимые для реализации его полномочий, и обладать ими; нести обязанности, напрямую связанные с его компетенцией; нести ответственность за ущерб или иной вред, причиненный его противоправными деянием или бездействием.

Правосубъектность капитана определяется правовыми нормами, содержащимися в Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS82) [9], Международной конвенции по охране человеческой жизни на море

1974 г. (СОЛАС-74) [10], Конвенции о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море (МППСС-72) [11], Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г., измененной Протоколом 1978 г. к ней (МАРПОЛ 73/78) [12], Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. [13].

В национальном законодательстве основные правовые источники, определяющие квалификационные требования, права и обязанности капитана, — Конституция РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ, Гражданский кодекс РФ и другие нормативные правовые акты, в частности ведомственные акты Министерства спорта России.

Из правового анализа приведенных актов следует, что профессиональная правосубъектность капитана основана на дипломировании. В случае соответствия лица установленным требованиям к возрасту, состоянию здоровья, стажу работы на судне, профессиональной подготовке и при условии успешного прохождения квалификационных испытаний выдаются диплом и квалификационное свидетельство, позволяющие занимать должность капитана.

Требования главы II Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. и Положения о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденного приказом Минтранса РФ от 15.03.2012 № 62 [14] (в актуальной редакции), применимы к формированию правового статуса внешнего капитана. С учетом особен-



Рис. 2. Структура административно-правового статуса внешнего капитана морского судна

ностей удаленного управления судном предлагается предусмотреть при проведении квалификационных испытаний дополнительные задания на выявление знаний информационных технологий и дистанционного управления.

Далее определим обязанности внешнего капитана и их особенности сравнительно с обязанностями капитана на судне, а также сформулируем предложения по совершенствованию морского права (таблица).

Соотношение обязанностей капитанов судов и предложения по совершенствованию морского права

Следует отметить, что по мере развития торгового флота у капитана появились дополнительные права и обязанности [15]. Например, в Российской империи вследствие необходимости участвовать в заключении договоров и иных сделок капитан был обязан изучать кроме Торгового устава все законодательные и иные правовые акты портов пребывания, т. е. повышать уровень своих правовых знаний, в частности международных.

Развитие морской робототехники потребует от внешнего капитана повышения уровня знаний информационных технологий, чтобы обеспечивать бесперебойное удаленное управление судном и защиту от киберпреступности. Сегодня необходимо разрабатывать программы учебных курсов для комплексной подготовки внешних капитанов с последующей их аттестацией.

После проведенных исследований (таблица) установлено, что какие-то обязанности теряют свою актуальность для внешнего капитана (находящегося вне борта судна), но возникают новые обязанности, связанные с поддержанием безопасности системы управления и электронным документированием. Указанные изменения требуют правовой регламентации и совершенствования норм морского права. Аналогичная ситуация складывается и с правами, полномочиями.

По действующему морскому и административному законодательству внешний капитан имеет право:

- на необходимые условия для выполнения своих обязанностей;
- на отказ выходить в рейс, если не обеспечивается информационная безопасность управления судном;
- на поддержку судовладельца на протяжении всего рейса в целях обеспечения безопасного судовождения.

В остальном он не имеет того законодательно установленного комплекса прав (дисциплинарные взыскания, отстранение от управления и др.), которым наделен капитан, находящийся на судне. Возможно, такие полномочия у внешнего капитана появятся, если в зависимости от уровня автономности судна и особенностей навигации будет требоваться экипаж.

Рассматривая дисциплинарную, гражданско-правовую, административную ответственность внешнего капитана, следует отметить, что, наряду с ответственностью за сохранность судна и груза, за обнаружение и предупреждение возможных конфликтных и иных опасных ситуаций, он несет ответственность за выполнение поставленных судовладельцем задач. При этом для него исключается уголовная ответственность за неказание помощи людям, терпящим бедствие на море, что предусмотрено ст. 270 Уголовного кодекса РФ.

Особого внимания требуют социальные, организационные, политические, экономические и правовые гарантии реализации внешним капитаном своих прав и обязанностей. Сегодня национальное законодательство содержит ряд конституционных гарантий, применимых к рассматриваемому должностному лицу: право на защиту не запрещенными законом способами своих прав, в частности на судебную защиту, юридическую помощь, справедливый суд, возмещение причиненного вреда, ограничение прав только в случаях, определенных законом.

Однако этих гарантий, на наш взгляд, недостаточно для эффективной работы внешнего капитана. Чтобы права и обязанности капитана стали фактически действующими, необходимо законодательно установить обязанность государства или иных лиц по обеспечению всех необходимых условий для управления безэкипажными судами.

Таким образом, требуется детальная правовая регламентация административно-правового статуса внешнего капитана, а также корректировка национальных и международных правовых норм морского права. Только так безэкипажные морские перевозки будут конкурентоспособными [16] с иными морскими перевозками.

По нашему мнению, первичной должна стать разработка Национального стандарта РФ «Морской транспорт. Автономные надводные морские суда (безэкипажные)», который будет содержать основные требования по разработке, производству,

сертификации и эксплуатации безэкипажных судов и регулировать необходимые процедуры удаленного управления. ■

Литература

1. Фролов В. Н., Севбо В. Ю., Ануфриев И. Е. Технологии безэкипажного судовождения // Транспорт РФ. 2018. № 4 (77). С. 17–21.
2. Пинский А. С. Мировой рынок морских интеллектуальных систем // Транспорт РФ. 2018. № 4 (77). С. 6–11.
3. Пинский А. С. E-Навигация и безэкипажное судовождение // Транспорт РФ. 2016. № 4 (65). С. 50–54.
4. Зайкова С. Н., Титов А. В., Лазовская О. Ю. и др. Правовые риски использования безэкипажных судов // Евраз. юрид. журнал. 2017. № 9 (112). С. 127–130.
5. Выступление В. В. Путина на церемонии вступления в должность Президента России // Рос. юстиция. 2018. № 6. С. 1.
6. Бабурина О. Н., Ботнарюк М. В., Кондратьев С. И. Интеллектуальные проблемы реализации дорожной карты развития морской отрасли России (Marinet) в рамках Национальной технологической инициативы // Морск. интел. технологии. 2018. № 3 (41). Т. 1. С. 190–199.
7. Скороходов Д. А., Маринов М. А., Комашинский В. И. Метод диагностики профессиональной деятельности персонала транспортных систем с учетом ее аксиологических характеристик // Морск. интел. технологии. 2017. № 1 (35). Т. 1. С. 73–81.
8. Скворцов А. И. Правовой статус капитана в международном мореплавании: автореферат дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.10 / С.-Петербург. гос. ун-т. СПб., 1999. — 19 с.
9. URL: http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
10. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901765675>
11. URL: <http://docs.cntd.ru/document/1901005>
12. URL: <http://docs.cntd.ru/document/901764502>
13. URL: http://base.garant.ru/2540787/1/#block_100116#ixzz511ptvtza
14. Бюллетень нормативных актов федеральных органов исполнительной власти от 01.10.2012 № 40.
15. Зуев А. В. Классификация прав и обязанностей капитана морского судна по законам Российской империи // Изв. Рос. гос. педагогического ун-та им. А. И. Герцена. 2006. № 22. С. 47–50.
16. Исаев А. А., Исаева Л. А., Луговец А. А. Обеспечение конкурентоспособности морских перевозок: теоретические и методологические аспекты. Морские интеллектуальные технологии. 2017. № 4 (38). Т. 3. С. 139–144.