

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ РОССИЙСКОГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ АВТОНОМНОМ СУДОХОДСТВЕ И ПРОЕКТА МЕЖДУНАРОДНОГО КОДЕКСА БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКИХ АВТОНОМНЫХ НАДВОДНЫХ СУДОВ

COMPARATIVE ANALYZE OF RUSSIAN LEGISLATION IN THE FIELD OF AUTONOMOUS NAVIGATION VS DRAFT INTERNATIONAL CODE ON MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS

V. Klyuev
N. Kharchenko

Summary. Technical research and practical implementation of autonomous shipping technologies are coming to shipping industry and the world transport fleet is on the verge of a new technological revolution associated with the industrial operation of autonomous (unmanned) vessels. In order to create the necessary legal mechanisms to stimulate the use of innovative technologies in maritime and inland water transport, the Russian Federation adopted a federal law on amendments to certain legislative acts regarding the regulation of legal relations arising during the operation of autonomous ships. The International Maritime Organization (IMO) has conducted a regulatory review of international legal instruments for their impact on the potential operation of autonomous ships and has decided to develop an international binding legal instrument that could ensure the operation of autonomous ships in the world's oceans. A specialized working group created by the IMO has developed a draft Code on Autonomous Ships, which is expected to become a mandatory legal instrument. This research, using the methodology of comparative law, provides a comparative analysis of Russian legislation and the International Code on Autonomous Ships being developed by the IMO.

Keywords: merchant shipping, international maritime law, legal regulation of maritime autonomous surface vessels, comparative law, International Code of Autonomous Vessels.

Клюев Виталий Владимирович

Директор департамента государственной
политики в области морского и внутреннего водного
транспорта, Министерство транспорта
Российской Федерации
KlyuevVV@mintrans.ru

Харченко Наталья Николаевна

Ведущий эксперт,
Российский Университет Транспорта (МИИТ)
ms.marinet@mail.ru

Аннотация. Технические исследования и практическая реализация технологий автономного судоходства приобретают все более реальные очертания и мировой транспортный флот стоит на пороге новой технологической революции, связанной с промышленной эксплуатацией автономных (безэкипажных) судов. В целях создания необходимых правовых механизмов для стимулирования использования инновационных технологий при перевозке грузов и пассажиров морскими и речными судами, принят федеральный закон в части регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов. Международная морская организация (ИМО) провела регулятивный анализ международных правовых инструментов на предмет их влияния на возможную эксплуатацию автономных судов и приняла решение о разработке международного обязывающего правового инструмента, который смог бы обеспечить эксплуатацию автономных судов в мировом океане. Во исполнение этого решения ИМО разработан проект Международного кодекса безопасности морских автономных надводных судов, который, предполагается, станет обязательным правовым инструментом. В настоящем исследовании, с использованием методологии сравнительного правоведения, проводится сравнительный анализ российского законодательства и разрабатываемого ИМО Международного кодекса безопасности морских автономных надводных судов.

Ключевые слова: торговое мореплавание, международное морское право, правовое регулирование морских автономных надводных судов, сравнительное правоведение, Международный кодекс безопасности морских автономных надводных судов.

Необходимость, актуальность и методология исследования

В Российской Федерации начиная с 2018 года велись работы по формированию национальной правовой платформы для создания условий эксплуатации автономных судов как в экспериментальном режиме, так

и в промышленном использовании¹. Первая правовая конструкция, позволяющая проводить эксперименты

¹ Распоряжение Правительства РФ от 29.03.2018 N 534-р Об утверждении плана мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Маринет» // Собрание законодательства РФ, 16.04.2018, № 16 (Часть II), ст. 2392.

в области автономного судоходства, была создана актом Правительства РФ в 2020 году². Правила проведения российского эксперимента учитывают нормы руководства Международной морской организации (ИМО) по экспериментальной эксплуатации морских автономных³.

С учетом полученного опыта эксплуатации автономных судов в экспериментальном правовом режиме, в России разработан и принят Федеральный закон в области регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов⁴ (далее — Закон об автономном судоходстве), который вступает в силу с 1 марта 2024 года.

Комитет по безопасности на море ИМО, по результатам проведенного регулятивного анализа международных правовых инструментов⁵ и с учетом информации, полученной от государств-членов ИМО, в части использования экспериментального правового режима для проведения испытаний морских автономных надводных судов (МАНС) на основе Временного руководства, инициировал подготовку проекта обязывающего правового документа, регламентирующего эксплуатацию МАНС. Таким обязывающим правовым инструментом будет Международный Кодекс безопасности морских автономных надводных судов (Кодекс МАНС, здесь и далее под Кодексом МАНС будем понимать его проект). Комитетом по безопасности на море ИМО также рассматривается необходимость принятия поправок к существующим правовым инструментам ИМО с целью придания обязательного статуса разрабатываемому Кодексу МАНС. Кроме того, ИМО создана совместная рабочая группа Комитета по безопасности на море, Юридического комитета и Комитета по упрощению формальностей, основной задачей которой является разработка, на основе проведенного регулятивного анализа правовых инструментов ИМО, предложений по адаптации этих инструментов к использованию МАНС.

ИМО подготовлен проект обязательного Кодекса МАНС⁶, который в настоящее время дорабатывается в деталях с вынесением на рассмотрение Комитетов

² Постановление Правительства Российской Федерации от 05.12.2020 N 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации» // Собрание законодательства РФ, 14.12.2020, № 50 (часть V), ст. 8232.

³ MSC.1/Circ.1604 (14.07.2019) Interim Guidelines for Mass Trials. ИМО, 2019.

⁴ Ключев В.В. Правовой статус автономного надводного судна в зависимости от степени автономности // Транспортное право и безопасность. 2023. № 3(47). С. 57–70.

⁵ Гуцуляк В.Н., Ключев В.В. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей // Государство и право № 10, 2021. С. 163–172.

⁶ Report of the Maritime Safety Committee on its 107th session, 2023, P 38–52 // docs.imo.org.

ИМО для его принятия в 2026 году, с вступлением в силу в 2028 году⁷. Эксперты от Российской Федерации принимают участие в работе РГ МАНС. При подготовке проекта Кодекса МАНС учтены многие предложения России по формулированию правовых норм Кодекса МАНС. Вместе с тем, правовые конструкции, стилистика и методика конструирования правовых норм в международных правовых инструментах, включая Кодекс МАНС, существенно отличается от формы конструирования правовых норм в российском законодательстве. Ввиду того, что российским законодателем уже приняты решения о поправках в законодательство в отношении автономных судов, а в ИМО процесс подготовки международных норм в аналогичной сфере регулирования еще не завершился, представляется крайне актуальным и своевременным провести сравнительный анализ российского законодательства и проектируемых международных норм с выработкой возможных рекомендаций для российских участников обсуждения проекта Кодекса МАНС в ИМО.

В юридической науке известна и широко используется методология сравнительного правоведения⁸ для анализа и сопоставления правовых систем различных юрисдикций. Методы анализа сравнительного правоведения используются для микро (анализ конкретных правовых норм) и макро (анализ правовых систем в целом) компаративного анализа права двух и более государств. Кроме того, возможен функциональный компаративный анализ, основанный на движении в сравнительных рассуждениях от функций и поведенческих реалий к формализованным нормам права. По мнению авторов, использование методологии сравнительного правоведения на микроуровне, а также функциональной компаративистики к задаче сравнительного анализа российского законодательства в области автономного судоходства и проектируемых международных норм в отношении эксплуатации МАНС, вполне уместно и оправдано. Использование разработанной и хорошо опробованной, отчасти формализованной методологии сравнительного правоведения позволит наилучшим образом сопоставить как природу регулируемых правоотношений, так совместимость правовых норм.

Поскольку ни российские правовые нормы, ни международные нормы в рассматриваемой области в силу еще не вступили, а регулируемые этими нормами правоотношения являются новыми, то осуществляться будет синхронное сравнение.

При проведении сравнительного анализа необходимо определить соотношение используемых терминов

⁷ Report of the Maritime Safety Committee on its 107th session, 2023, Annex 15, P. 2 // docs.imo.org.

⁸ Саидов А.Х. Сравнительное правоведение: Учебное пособие. // Ташкент, «Адолт», 1999. С. 480.

и понятий в двух правовых подходах, сопоставить регулируемые правоотношения, а также выявить функциональные различия в структуре регулируемых правоотношений. В меньшей степени будут сопоставляться формальные правовые конструкции, регулирующие одни и те же или схожие правоотношения, и в большей степени анализ будет сфокусирован на достижении целей исследуемых правовых норм.

Российское законодательство в области регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов

Российское законодательство, регулирующее правоотношения, возникающие при эксплуатации автономных судов⁹, не сформировано в виде самостоятельного законодательного акта, а инкорпорировано в существующие законодательные акты в области торгового мореплавания и судоходства по внутренним водным путям. Существующие нормы права адаптированы таким образом, чтобы они не препятствовали эксплуатации автономных судов, не препятствовали эксплуатации классических (неавтономных) судов и могли применяться к таким судам в той же мере, как они применялись к ним до принятия законодательства об автономном судоходстве, в необходимых случаях универсально могли быть применены и к автономным, и к классическим (неавтономным) судам.

Вместе с тем, и в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, и в Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации внесены выделенные главы, регулирующие правоотношения, возникающие только при эксплуатации автономных судов и применяемые только к автономным судам.

Принятым законодательством в области автономного судоходства предусматривается издание 23 нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти (Минтранс России, ФНС), а также правил технического характера, устанавливающих специфические технические и эксплуатационные требования к автономным судам и центрам дистанционного управления автономными судами, издаваемых российскими организациями, уполномоченными на классификацию и освидетельствование судов (далее — российские признанные организации).

Необходимо отметить отсутствие императивности в принятом законодательном акте в отношении автономного судна и возможность использования принципа полной функциональной эквивалентности, при котором

⁹ Федеральный закон от 10.07.2023 N 294-ФЗ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации // Собрание законодательства РФ, 17.07.2023, N 29, ст. 5312.

судно признается автономным только по заявлению заинтересованного лица и при подтверждении того, что судно удовлетворяет применимым к автономному судну требованиям. Даже если судно имеет высокую степень автоматизации, а у судовладельца имеются технические средства дистанционного управления судном, такое судно может продолжать эксплуатироваться в классическом режиме (неавтономного судна), при условии его укомплектования полным экипажем и обеспечения постоянного несения ходовой вахты.

Законом об автономном судоходстве впервые дается понятие автономного судна, квалифицирующим признаком которого определено отсутствие необходимости и обязательности несения непрерывной ходовой вахты для обеспечения безопасного движения судна. При этом, автономное судно не является новым техническим объектом, его определение дано в статье 7 Кодекса торгового мореплавания РФ, подтверждая тем самым, что автономное судно является судном в классическом его понимании и имеет лишь особый, отличный от классических судов, способ управления движением и эксплуатации. Для классических (неавтономных) судов несение ходовой вахты членами экипажа судна является обязательным условием безопасного плавания судна, при этом лица, несущие ходовую вахту, должны обладать соответствующей квалификацией. Если же судно, в силу уровня автоматизации своих судовых процессов, способно осуществлять плавание без непрерывного участия экипажа в виде несения ходовой вахты, то оно может претендовать на классификацию в качестве автономного судна.

Автономные суда разделены на два подкласса: полуавтономные и полностью автономные. Квалифицирующим признаком полуавтономного судна является наличие на борту экипажа в меньшем составе по сравнению с составом экипажа классического судна, выполняющего те функции, которые не выполняются на судне автономно, или осуществляющего контроль за работой автономных судовых устройств. Для полностью автономного судна квалифицирующим признаком является полное отсутствие экипажа на борту, необходимого для обеспечения безопасного плавания судна.

В целях обеспечения безопасного плавания автономного судна введены понятия внешнего капитана автономного судна и внешнего экипажа автономного судна, определены их функции, права и обязанности, порядок взаимодействия с членами экипажа полуавтономного судна, находящимися на борту. Внешний экипаж автономного судна находится вне автономного судна и использует для дистанционного управления автономным судном, наблюдения за ним и взаимодействия с судовым экипажем технические средства, необходимые для осуществления управления автономным судном.

Законом об автономном судоходстве не устанавливается явным образом место расположения технических средств управления автономными судами и не определяется их состав, а лишь вводится общее требование их наличия. Технические детали должны быть определены в требованиях к техническим средствам, необходимым для управления автономными судами. Формализованные документы, содержавшие указанные требования, должны быть приняты российскими признанными организациями (в настоящее время такими организациями являются ФАУ «Российский морской регистр судоходства» и ФАУ «Российское классификационное общество»)¹⁰. Российские признанные организации проверяют соответствие установленных технических средств, используемых для управления автономными судами, и выдают свидетельства, подтверждающие их соответствие принятым требованиям.

Управление автономным судном осуществляется в соответствии с правилами управления автономными судами, утверждаемыми Министерством транспорта Российской Федерации, судовым экипажем (только для полуавтономного судна) и внешним экипажем (для всех автономных судов). Для полуавтономных судов, возникающий дуализм в обязанностях по управлению судном между судовым и внешним экипажами разрешен путем определения приоритетности решений по управлению судном в пользу судового экипажа и фактической соподчиненности внешнего экипажа судовому экипажу.

На внешнего капитана полностью автономного судна возлагаются функции и обязанности, идентичные функциям и обязанностям капитана классического (неавтономного) судна. Таким образом, на национальном уровне сформулированы нормы, которые, по мнению российского законодателя, удовлетворяют требованию Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г.¹¹ в части обеспечения каждого судна капитаном и экипажем.

Под управлением автономным судном понимается судовождение, обеспечение выполнения требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения, взаимодействие с другими судами и их экипажами, с береговыми службами. Судовладелец должен обеспечить силами внешнего экипажа

непрерывное наблюдение за автономным судном. Этот перечень функций по управлению автономным судном не является исчерпывающим.

Судовладельцу предписывается разработать план действий на случай утраты контроля над полностью автономным судном и согласовать такой план с российской признанной организацией. Очевидно, что такой план разрабатывается на основе оценки рисков и с учетом положений системы управления безопасностью судна и компании¹².

Для судна, способного в силу высокой степени автоматизации судовых процессов осуществить самостоятельное плавание с соблюдением требований безопасности мореплавания и защиты морской среды от загрязнения, делается изъятие в отношении требований по непрерывному наблюдению за судном со стороны внешнего экипажа. Таким образом, фактически вводится еще одно понятие (подкласс) для автономного судна с квалифицирующим признаком, заключающимся в отсутствии необходимости постоянного наблюдения за судном при выполнении рейса.

Управление автономным судном может обеспечить его владелец (понятие «владельца судна» в российском законодательстве тождественно понятию «судовладелец» и определяется как лицо, осуществляющее эксплуатацию судна от своего имени на любом законном основании) или назначенная владельцем компетентная в области автономного судоходства организация. Требования к компетентным в области автономного судоходства организациям должны быть утверждены Правительством Российской Федерации, а соответствие компетентной в области автономного судоходства организации требованиям применимых норм законодательства должно быть подтверждено свидетельством, выдаваемым российской признанной организацией.

Ответственность за причинение вреда третьим лицам, а также ответственность за причинение вреда окружающей среде вследствие эксплуатации автономного судна возлагается солидарно на собственника автономного судна, его владельца, компетентную в области автономного судоходства организацию, если таковая осуществляла управление автономным судном, производителя оборудования, связанного с управлением автономным судном и на разработчика соответствующего программного обеспечения. Законом не раскрываются иные детали распределения ответственности, а лишь определяются ответственные лица, что устанавливает необходимость их однозначной идентификации на всех этапах жизненного цикла автономного судна.

¹⁰ Постановление Правительства РФ от 14.02.2012 № 121 Об определении организаций, осуществляющих классификацию и освидетельствование судов, подлежащих государственной регистрации, судов, зарегистрированных в Государственном судовом реестре, в бербоут-чартерном реестре, в Российском международном реестре судов или в Российском открытом реестре судов // Собрание законодательства РФ, 20.02.2012, N 8, ст. 1037.

¹¹ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву 1982 г. (UNCLOS) // Бюллетень международных договоров, 1998, № 1, С. 3–168.

¹² Ключев В.В., Кондратьев С.И., Тульчинский В.И., Оценка рисков и управление рисками в практике судовождения // Эксплуатация морского транспорта № 3, 2016. С. 18–25.

Судовые документы публичного характера — свидетельство о праве плавания под Государственным флагом, пассажирское свидетельство, разрешение на судовую радиостанцию, и иные подобные документы, судовые журналы на автономном судне должны вестись в электронном виде, а порядок ведения документов в электронном виде и способы подтверждения достоверности таких документов и записей в них должны быть определены нормативными правовыми актами Минтранса России. При этом исключается требование нахождения судовых документов на борту автономного судна. Перевозочные документы, включая коносамент, теперь также могут оформляться в электронном виде. У заинтересованного лица остаётся возможность оформления перевозочных документов в бумажном виде даже при перевозке груза автономным судном.

Кодекс МАНС

Комитетом по безопасности на море ИМО принято решение о том, что должен быть разработан и принят юридически обязывающий документ (в практике ИМО имеются механизмы издания рекомендательных документов правового характера, применение которых осуществляется государствами и судовладельцами на добровольной основе), регулирующий правоотношения при эксплуатации автономных судов. Таким документом будет Международный кодекс безопасности морских автономных надводных судов — Кодекс МАНС. Обязательность Кодексу МАНС будет придана через поправки в Международную Конвенцию об охране человеческой жизни на море 1974 г.¹³, которые к настоящему времени еще не приняты.

Кодекс МАНС разработан с использованием методологии целевых стандартов, заключающейся в том, что обязывающей нормой является требование достижения целевого состояния регулируемого параметра (функции, правоотношения), обеспечивающего один из элементов безопасности мореплавания или защиты морской среды от загрязнения. Методы достижения этого целевого состояния, как правило, должны быть вариативными или альтернативными. При разработке Кодекса МАНС также использовалась методология формальной оценки безопасности¹⁴, разработанная ИМО.

Как указано в преамбуле Кодекса МАНС, существующие международные правовые инструменты в области торгового мореплавания разрабатывались в предпо-

ложении того, что на судне будет находиться минимально необходимый для обеспечения его безопасного плавания экипаж, возглавляемый капитаном. Развитие инновационных технологий привело к уровню автоматизации на судах, при котором требуется пересмотр установленных норм и правил, разработка дополнительных руководящих документов в отношении конструкции и эксплуатации МАНС, обеспечив при этом уровень безопасности мореплавания не ниже, чем это сделано для существующих судов.

Кодекс МАНС не заменяет, но дополняет существующие правовые инструменты ИМО. Кодекс МАНС предусматривает, что судно может управляться дистанционно из места, или из мест (полагается множественность мест), расположенных вне судна, и применяется дифференцированно к регулируемым функциям, даже если на судне имеется экипаж и его члены продолжают выполнять некоторые назначенные обязанности.

Детализируя подробно терминологию, используемую для описания отдельных функций, свойств и правоотношений, Кодекс МАНС дает основное определение автономному судну как морскому автономному надводному судну, способному эксплуатироваться независимо от человеческого участия в различной степени. Такое определение не исключает полностью участие человека в эксплуатации судна (*ship operations*), но предусматривает, что человек либо не участвует в ней, либо участвует ограниченно. Определение МАНС детализируется путем явного формулирования квалифицирующего отличительного признака МАНС по отношению к классическому судну (в проекте Кодекса МАНС используется термин «конвенционное» судно, под которым подразумевается судно, соответствующее требованиям применимых в настоящее время конвенций, в настоящем исследовании в этом смысле применяется термин «классическое судно») — автономное или дистанционно контролируемое выполнение функций на судне взамен выполнения этих функций моряками, находящимися на борту судна, которые традиционно привлекались к выполнению или контролю исполнения этих функций в контуре управления судна человеком. Другими словами, если на судне функции, формально предписанные существующими обязательными правовыми нормами¹⁵ для выполнения членами экипажа на борту, включая несение вахты, выполняются системами автоматики или дистанционно специалистами, находящимися вне судна, то такое судно может быть классифицировано как МАНС.

Устанавливается дуализм экипажа МАНС в виде судового экипажа, находящегося на борту, и внешнего

¹³ Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года» (СОЛАС/SOLAS) // Бюллетень международных договоров, 2011 (приложение № 1, ч. 1). С. 3–211.

¹⁴ В.В. Ключев Формализация оценки безопасности акватории Северного морского пути // Вестник Государственного Университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, выпуск 4(38) 2016. С. 69–74.

¹⁵ Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года (ПДНВ/STCW) // Официальный интернет-портал правовой информации <http://pravo.gov.ru>, 20.07.2016.

экипажа (*remote crew*), находящегося вне судна. В состав внешнего экипажа входят внешний капитан (*remote master*), внешние операторы и ответственные лица, либо осуществляющие дистанционное управление МАНС, либо оказывающие помощь судовому экипажу (находящемуся на борту) в управлении МАНС. Под внешним оператором МАНС понимается квалифицированный специалист, выполняющий некоторые или все функции управления МАНС.

Для дистанционного управления МАНС вводится понятие «Центр дистанционного управления» (ЦДУ), в котором располагаются технические средства дистанционного управления МАНС и внешний экипаж.

Выделяются два режима управления МАНС — путем дистанционного управления, либо автоматически, без вовлечения персонала. Очевидно, что эта норма требует детализации для случая управления МАНС силами судового экипажа при содействии внешнего экипажа.

Суда, которые идентифицируются как МАНС и, соответственно, к которым применим Кодекс МАНС, должны иметь подтверждающее свидетельство, выдаваемое после соответствующей проверки (инспекции). Такая проверка должна проводиться:

- первоначально, до начала эксплуатации МАНС;
- периодически (возобновляющее освидетельствование) не реже одного раза в пять лет;
- ежегодно, в ограниченном объеме.

Выдаваемое на МАНС свидетельство должно сопровождаться перечнем допущенного оборудования.

Каждый ЦДУ, допущенный к управлению МАНС, должен быть освидетельствован по схеме, применяемой к освидетельствованию МАНС. Схема освидетельствований заимствована из правил, применяемых для освидетельствования судов, в частности, из правил Международной конвенции об охране человеческой жизни на море 1974 г. (СОЛАС).

Первоначальное и возобновляющее освидетельствования как собственно МАНС, так и ЦДУ должны содержать полный объем проверок для подтверждения проверяемых объектов требованиям Кодекса МАНС, а ежегодные проверки должны проводиться в целях подтверждения того, что проверяемые объекты продолжают выполнять установленные требования.

Судовые документы, выдаваемые на суда в соответствии с существующими применимыми требованиями правовых инструментов ИМО, так же должны выдаваться и МАНС администрациями флагов или признанными ими организациями. Тем самым подтверждается необходимость выполнения МАНС не только собственно требо-

ваний Кодекса МАНС, но и требований к судам вообще, установленных международными правовыми инструментами.

Подтверждается норма об определении минимального состава экипажа МАНС также, как это установлено для классического судна. Однако квалификационные требования к членам экипажа МАНС должны соответствовать не Конвенции о дипломировании моряков и несении вахты 1985 г. (Конвенция ПДНВ), а требованиям Кодекса МАНС. Свидетельство о минимальном составе экипажа МАНС может содержать меньшее количество судового персонала для МАНС, имеющих экипаж на борту, и содержать нулевые записи для МАНС, не имеющих судового экипажа.

ЦДУ также должен получить свидетельство о минимальном составе его экипажа (внешнего экипажа), основываясь на принципах определения минимального состава экипажа классического судна, с учетом необходимости несения вахты, при определении квалификационных требований к членам внешнего экипажа на основе Кодекса МАНС.

Важно отметить, что в Кодексе МАНС особо указывается на необходимость сохранения для МАНС системы управления безопасностью (СУБ)¹⁶ с выдачей свидетельств судну (СвУБ) и компании (ДСК).

Для каждого МАНС разрабатывается концепция эксплуатации (*Concept of Operation*) и проектные условия эксплуатации (*Operational Envelope*), основной целью которых является спецификация взаимодействия и распределения функций по управлению МАНС между людьми и системами автоматизации, включая определение граничных условий эксплуатации МАНС в автоматических режимах. Кроме того, должна быть проведена оценка рисков с использованием любой из согласованных методик оценки рисков, например, ISO 31010:2019¹⁷. Оценка рисков проводится в отношении функций, специфицированных в проектных условиях эксплуатации МАНС, с учетом сопряжённого с МАНС ЦДУ. В дополнение к эксплуатационным рискам, подлежащим оценке, необходимо оценить риски и разработать меры реагирования при отключении отдельных функций и потере полной функциональности МАНС, риски, связанные с возможными кибер-атаками, пожарами, взрывами, электрическими аномалиями.

¹⁶ Ключев В.В., Кондратьев С.И., Тульчинский В.И., Оценка рисков и управление рисками в практике судовождения // Эксплуатация морского транспорта № 3, 2016. С. 18–25.

¹⁷ IEC/ISO 31010:2019 — Risk assessment techniques and Risk assessment Methodologies to be used include: IEC 61508 Parts 1 to 7 — Functional safety of electrical/electronic/programmable electronic safety.

Кодекс МАНС содержит специфичные, в большой степени технические, требования к проектированию, эксплуатации, тестированию технических средств и программного обеспечения МАНС и ЦДУ. Также устанавливаются требования к обеспечению устойчивой связи МАНС с ЦДУ. Технические требования сформулированы по принципу целевых стандартов и устанавливают целевое состояние элементов обеспечения безопасности МАНС, которое необходимо достигать на каждом этапе эксплуатации МАНС. Основными элементами обеспечения безопасности МАНС Кодексом МАНС определены:

- судовождение, включая планирование рейса, маневрирование, расхождение с другими судами, действия в чрезвычайных навигационных обстоятельствах;
- удаленное управление, включая оборудование ЦДУ, укомплектование ЦДУ квалифицированным персоналом, поддержание связи ЦДУ с МАНС;
- средства связи МАНС и ЦДУ;
- обеспечение остойчивости, конструктивной прочности и водонепроницаемости МАНС;
- противопожарная защита;
- средства спасения людей и спасательное оборудование;
- управление (менеджмент) безопасной эксплуатацией МАНС;
- транспортная безопасность МАНС;
- поиск и спасание;
- грузовые операции;
- швартовые операции, включая буксирное сопровождение;
- судовые машины и механизмы, включая пропульсивную систему;
- электрические и электронные системы;
- содержание и ремонт судовых конструкций, систем, машин, механизмов и оборудования;
- действия в чрезвычайных обстоятельствах.

Сравнительный анализ законодательства об автономном судоходстве и Кодекса МАНС

Структура и состав регулируемых норм

Способы конструирования правовых норм в рассматриваемых правовых инструментах существенным образом различаются. В связи с этим микроанализ методологии сравнительного правоведения, применительно к отдельным правовым нормам, не может быть использован. Воспользуемся методом функционального сравнения регулируемых правоотношений с выявлением совпадений, расхождений и отличий.

Принципиальным, на наш взгляд, является тот факт, что в обоих рассматриваемых случаях разработчики пришли к выводу о том, что автономное судно не является некой новой правовой сущностью и для него можно

применять существующие правовые механизмы в области торгового мореплавания с оговорками и доработками. Соответственно, не требуется разработка полностью нового правового инструмента, но нужна функциональная доработка имеющихся инструментов с выделением регуляторики, применимой только для автономных судов в отдельный набор правил. Хотя такой подход и реализован с использованием в российском законодательстве и в Кодексе МАНС разной юридической техники, по существу, он является идентичным. В российском законодательстве применимы только к автономным судам нормы выделены в отдельные главы Кодекса торгового мореплавания и Кодекса внутреннего водного транспорта, а в международной правовой системе разрабатывается отдельный Кодекс МАНС. При этом, необходимо отметить, что, хотя Кодекс МАНС и позиционируется как самостоятельный инструмент, строго говоря он таковым не является. Международным договором обязательного характера является Конвенция СОЛАС, и юридическую значимость кодексы приобретают только при их упоминании в Конвенции СОЛАС с указанием на обязательность применения или в иной конвенции, имеющей аналогичный правовой статус. Таким образом, Кодекс МАНС может рассматриваться как составная часть Конвенции СОЛАС (основного юридического документа), и такой подход совпадает с российским.

ИМО рассматривает внесение поправок в существующие правовые инструменты с целью придания им совместимости с эксплуатацией МАНС. В российском законодательстве также внесены существенные изменения в существующие нормы для придания им (нормам) применимости к автономным судам. Примером может служить новое регулирование в отношении назначения минимального состава экипажа судна. В российском законодательстве минимальный состав экипажа полуавтономного судна назначается в меньшем составе и с иными функциями, чем на классическом судне, а для полностью автономного судна свидетельство о минимальном составе не выдается. В Кодексе МАНС устанавливается, что для МАНС с экипажем свидетельство о минимальном составе экипажа содержит меньшее количество членов экипажа и с иными функциями, а для МАНС без экипажа — свидетельство выдается, но с нулевой записью, что тождественно отсутствию свидетельства.

Кодекс МАНС содержит детализированные технические и операционные (эксплуатационные) требования к МАНС и ЦДУ, но при этом не предполагается принятие никаких дополнительных документов. Российское законодательство устанавливает требования общего характера к автономным судам и техническим средствам удаленного управления автономными судами, а технические, административные и операционные (эксплуатационные) детали должны быть установлены в нормативных правовых актах, издаваемых во исполнение

принятого законодательства об автономном судоходстве, и в правилах российских признанных организаций. При этом функциональный состав регулируемых правоотношений практически полностью совпадает.

Определение автономного судна vs определение МАНС

Формулировки, определяющие автономное судно и МАНС, напрямую не совпадают. Нужно отметить, что в ИМО в начале рассмотрения проблематики регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, выделялось 4 степени автономности, позиционирующихся как квалифицирующие признаки автономного судна¹⁸:

- экипаж на судне не несет ходовой вахты, но может управлять судном;
- экипаж на судне есть, но не в целях управления судном, а в целях поддержания работоспособности судовых систем, при необходимости;
- экипажа на судне нет и судно управляется дистанционно;
- экипажа на судне нет, судно управляется полностью автономно.

В Кодексе МАНС в ИМО уже предлагается основным идентификатором автономности судна считать наличие или отсутствие экипажа на борту. Две первые категории ранней классификации сводятся к одному — на автономном судне есть экипаж, но в меньшем составе и с функциями иными, чем на классическом судне. Две последние категории также сводятся к одному — на борту МАНС нет экипажа. Именно такой подход использован в российском законодательстве. Кодекс МАНС не дает отдельных определений автономному судну с экипажем и автономному судну без экипажа, но при формулировании конкретных норм, при необходимости, специфицирует применимость этих норм к МАНС с экипажем и к МАНС без экипажа. В российском случае даны явные определения автономному судну с экипажем — полуавтономное судно, и автономному судну без экипажа — полностью автономное судно. Такой подход существенно упрощает правовые конструкции, связанные с различиями в регулировании в отношении автономных судов с экипажами и автономных судов без экипажей. Следует констатировать, что, хотя термины и способ их юридического оформления различаются, существо является тождественным — термин «автономное судно» в полной мере соотносится с термином «МАНС», полуавтономное судно — это МАНС с экипажем, полностью автономное судно — это МАНС без экипажа.

¹⁸ Пинский А.С., Ключев В.В. Россия открывает автономное судоходство. Правовые аспекты и особенности организации // Транспорт Российской Федерации № 3 (88) 2020. С. 52–58.

Субъектный состав

Обе правовые системы, базируясь на нормах Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., используют термины «экипаж», «капитан» для определения субъектов правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов. На полуавтономном судне и на МАНС с экипажем существуют классический капитан и классический экипаж, но с измененными функциями. При этом, для любого автономного судна и МАНС появляются новые субъекты — внешний капитан и член внешнего экипажа автономного судна (МАНС). При наличии экипажа на борту автономного судна (полуавтономное судно) и МАНС, внешний капитан и внешний экипаж, соответственно, выполняют консультативную роль, даже имея возможность дистанционного управления судном. Для полностью автономного судна и МАНС без экипажа к функциям внешнего капитана относятся все функции капитана классического судна и дополнительные, относящиеся к автономному судну и к МАНС соответственно (например, в части организации работы внешнего экипажа, обеспечения связи и т.п.). Таким образом, субъектный состав в российском законодательстве в части автономных судов и в Кодексе МАНС совпадает.

Дистанционное управление

Технология эксплуатации автономного судна основным методом управления им предусматривает дистанционное управление силами внешнего экипажа. Кодекс МАНС формулирует определение Центра дистанционного управления МАНС (ЦДУ) и требования к его оснащению и укомплектованию персоналом. Российское законодательство не содержит аналога определения ЦДУ, однако устанавливает, что организация, осуществляющая управление автономными судами, должна иметь технические средства по управлению автономными судами, соответствующие требованиям, определяемым организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов. Таким образом, определение и технические требования к ЦДУ, в котором устанавливаются технические средства по управлению автономными судами, будут сформулированы в указанных требованиях. Кроме того, в российском законодательстве установлены требования к укомплектованию внешнего экипажа, который и будет являться персоналом ЦДУ.

Подтверждение соответствия

И Кодексом МАНС, и российским законодательством об автономном судоходстве устанавливается требование об освидетельствовании автономных судов на соответствие применимым правовым нормам. Аналогичное требование установлено в отношении ЦДУ (в Кодексе МАНС) и для технических средств управления автономными судами. В первом случае приведена детальная схе-

ма освидетельствования, во втором случае схема будет установлена российской признанной организацией.

Ответственность

Кодекс МАНС подтверждает обязанность судовладельца по обеспечению безопасной эксплуатации МАНС по аналогии с регулированием в отношении судов с классическим управлением. Кодекс МАНС не затрагивает вопросов ответственности за причинение вреда третьим лицам или МАНС вследствие ненадлежащей эксплуатации МАНС. Причиной такого подхода является то, что Кодекс МАНС разрабатывается в целях обеспечения безопасности мореплавания и по поручению Комитета по безопасности на море ИМО, а вопросами ответственности и страхования ответственности в ИМО ведает Юридический комитет при том, что нормы, регулирующие вопросы ответственности, ее страхования и ограничения, закреплены в отдельных международных правовых инструментах.

В российском законодательстве определен круг субъектов и солидарное распределение ответственности за причинение вреда вследствие эксплуатации автономного судна.

Заключение

Принятие национального законодательного акта, регулирующего специфическую инновационную сфе-

ру деятельности, в отсутствие международных норм, находящихся в разработке, является необычной, а для сферы торгового мореплавания, уникальной практикой. Отличаясь по форме, юридической технике и терминологии, разрабатываемые ИМО правовые акты в области автономного судоходства, по существу, в значительной степени, если не в полной мере, соответствуют принятым в России законодательным актам в аналогичной сфере. Конечно, Кодекс МАНС находится еще в проекте и отдельные его положения, вероятно, претерпят изменения к моменту формального принятия. Но основные положения, включая собственно определение автономного судна (МАНС) и его квалифицирующие признаки, правоотношения, являющиеся специфическими для автономного судоходства, роли новых субъектов правоотношений, связанных с эксплуатацией автономных судов, вне всякого сомнения, будут приняты ИМО в представленной парадигме. Нормативные правовые акты Российской Федерации во исполнение законодательства об автономном судоходстве могут и должны учесть технические, организационные и эксплуатационные нюансы, указанные в Кодексе МАНС, обеспечив тем самым полную совместимость российского законодательства, регулирующего правоотношения, возникающие при эксплуатации автономных судов с международной регуляторикой в рассматриваемой сфере.

ЛИТЕРАТУРА

1. Саидов А.Х. Сравнительное правоведение: Учебное пособие. // Ташкент, «Адолт», 1999. С. 480.
2. Пинский А.С., Ключев В.В. Россия открывает автономное судоходство. Правовые аспекты и особенности организации // Транспорт Российской Федерации. 2020 № 3–4(88–89) С. 8–14.
3. Ключев В.В. Правовое регулирование использования автономных судов // Транспорт Российской Федерации. 2018 № 5(78) С. 13–15.
4. Ключев В.В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства // Теория и практика общественного развития. 2023. № 8 С. 213–220.
5. Морские автономные надводные суда, Итоги 108-й сессии Юридического Комитета ИМО 26–30 июля 2021 г., сб. материалов. Воронеж, 2021.
6. Конвенция Организации Объединенных наций по морскому праву 1982 г. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf (дата обращения 3.03.2023).
7. Международная Конвенция об охране человеческой жизни на море 1974 года с последующими изменениями и дополнениями, Приложение № 1 к Бюллетеню международных договоров (6 частей), 2011 г. // ГУ издательство «Юридическая литература» Администрации Президента Российской Федерации.
8. Гуцуляк В.Н., Ключев В.В. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей // Государство и право. — 2021. — С. 163–172.
9. Сеницын С.А. Развитие законодательства о беспилотном транспорте: проблемы и перспективы (на примере автономных судов) // Российская юстиция. 2022. № 1. С. 53–62.
10. Беляков В.Г. К вопросу о правовом статусе морских автономных аппаратов // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 1. С. 62–67.
11. Уолл Р., Парис К. Суда без экипажей: перспективы и варианты. URL: <https://www.vedomosti.ru/business/articles/2016/09/01/655327-samoupravlyaemie-korabli-gruzoperevozchikov>.
12. Горбунов В.Ю., Ситкина М.Н. Правовой статус капитана судна и судовладельца при эксплуатации автономных судов: недостатки правового регулирования // Современная наука: актуальные проблемы теории и практики. Серия: Экономика и право, 2023, № 07. С. 97–100.

© Ключев Виталий Владимирович (KlyuevVV@mintrans.ru); Харченко Наталья Николаевна (ms.marinet@mail.ru)
Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»