

ПРАВОВОЙ СТАТУС КАПИТАНА СУДНА И СУДОВЛАДЕЛЬЦА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОНОМНЫХ СУДОВ: НЕДОСТАТКИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

LEGAL STATUS OF A SHIP CAPTAIN AND A SHIP OWNER IN THE OPERATION OF AUTONOMOUS VESSELS: FAULTS IN LEGAL REGULATION

**V. Gorbunov
M. Sitkina**

Summary: The article analyzes the regulatory legal acts regulating the operation of autonomous ships in the Russian Federation and the draft federal law No. 48133-8 «On Amendments to the Merchant Shipping Code of the Russian Federation and certain legislative acts of the Russian Federation». The authors investigate the problematic issues related to the establishment of the rights, duties and responsibilities of the captain of an autonomous vessel and the shipowner, as well as their relationship with other participants in the operation of autonomous vessels.

Keywords: autonomous ship; legal regulation of autonomous navigation; captain of a fully autonomous vessel; rights and obligations of the captain of a fully autonomous vessel; shipowner; external crew of an autonomous vessel.

Использование морских судов в международном торговом судоходстве без участия экипажа стала новой вехой в развитии морской перевозки грузов. Как отмечается в юридической литературе, начало этому процессу было положено в марте 2018 г., когда два крупнейших норвежских предприятия «Вилхелмсен» («Wilhelmsen») и «Конгсберг» («Kongsberg») создали первую в мире судоходную компанию «Масстерли» («Massterly»), которая будет использовать морские суда без экипажа [1, с. 164]. Среди зарубежных представителей в подобных проектах также, например, участвуют финские и английские компании.

Российская Федерация, являясь одной из ведущих морских держав, включилась в эту работу с 2019 года, став одним из лидеров по проведению опытной эксплуатации таких судов.

Как отмечается в юридической литературе, начиная с 2019 г., в стране реализуется пилотный проект по автоматическому и дистанционному управлению судами коммерческого флота («БЭС-КФ»). Это один из самых масштабных и амбициозных проектов в мире. В нем приняли участие сразу четыре судна: танкер «Михаил

Горбунов Виталий Юрьевич
кандидат юридических наук, доцент,
Морской государственной университет
имени адмирала Г.И. Невельского
5556570@mail.ru

Ситкина Мария Николаевна
кандидат юридических наук, доцент,
Владивостокский филиал ФГКОУ ВО «Дальневосточный
Юридический институт Министерства внутренних
дел Российской Федерации»
maria_nic_08@mail.ru

Аннотация: В статье проводится анализ нормативных правовых актов, регулирующих порядок эксплуатации автономных судов в Российской Федерации и проекта федерального закона № 48133-8 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации». Авторами исследуются проблемные вопросы, связанные с установлением прав, обязанностей и ответственности капитана автономного судна и судовладельца, а также их взаимоотношений с другими участниками эксплуатации автономных судов.

Ключевые слова: автономное судно; правовое регулирование автономного судоходства; капитан полностью автономного судна; права и обязанности капитана полностью автономного судна; судовладелец; внешний экипаж автономного судна.

Ульянов» в Арктике (судовладелец ПАО «Совкомфлот»), сухогруз «Пола Анфиса» в Средиземном и Черном морях (судовладелец «Пола Групп») и дноуглубительный караван — баржа «Рабочая» и земснаряд «Редут» — в Черном и Азовском морях (судовладелец ФГУП «Росморпорт») [1, с. 164].

Однако наряду с решением технических проблем, связанных с эксплуатацией автономных судов, потребовалось проведение комплексного анализа существующих и разработки новых правовых норм международно-го и национального уровня.

Учитывая международный характер коммерческого судоходства, ведущая роль в формировании нормативной базы отведена Международной морской организации (ИМО), которая в 2017 году на 98-й сессии Комитета по безопасности на море (далее — КБМ), впервые ввела термин «морские автономные надводные суда» (далее — МАНС) («Maritime Autonomous Surface Ships»). Российская Федерация приняла активное участие в работе КБМ, что выразилось, прежде всего, в исследовании проблемных вопросов, являющихся общими для конвенций, находящихся в ведении разных Комитетов

ИМО и формировании национального законодательства, направленного на регулирование правоотношений с использованием МАНС.

В нашей стране первым нормативным правовым актом, в котором было закреплено понятие автономного судна под государственным флагом Российской Федерации, является Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2020 года № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации», утвердившее Положение о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации [2]. В соответствии с Положением эксперимент проводится с 10 декабря 2020 г. до 31 декабря 2025 г.

Для комплексного регулирования правоотношений в рассматриваемой сфере возникла необходимость в существенном изменении и дополнении ряда нормативных правовых актов. Основанием для проведения такой работы послужило распоряжение Правительства Российской Федерации от 21 января 2020 г. № 40-р, которым утвержден план соответствующих мероприятий. В целях его реализации, был разработан Проект федерального закона № 48133-8 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — Проект) [3]. Учитывая комплексный характер автономного судоходства Проект дополнил и внес изменения в несколько действующих нормативных правовых актов. Среди них: Кодекс торгового мореплавания РФ; Кодекс внутреннего водного транспорта РФ; Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Федеральный закон «О транспортной безопасности».

Несмотря на существенную переработку содержащихся в этих федеральных законах норм и дополнение их новыми, остается ряд вопросов, которые на наш взгляд, требуют научного осмысления и обсуждения среди ученых и практиков. В связи с чем, можно огласиться с мнением о том, что если не предпринять необходимых мер по изменению законодательства сейчас, то Россия может остаться в стороне от интенсивно развивающегося нового сегмента мореплавания [4, с. 15].

Прежде всего, следует обратить внимание на роль капитана полностью автономного судна, статус которого, на наш взгляд, отличается неопределенностью.

Прежде всего, необходимо обратить внимание на положения Проекта, содержащие нормы, дополняющие пункт 7 статьи 7 КТМ РФ, где сформулировано понятие автономного судна, под которым предложено пони-

мать самоходное судно, процессы управления которым частично или полностью осуществляются в автоматическом режиме без участия членов экипажа судна. При этом, в зависимости от степени автономности автономное судно может быть: полуавтономным судном или полностью автономным судном.

Если в первом случае экипаж на борту присутствует, хотя его роль сводится лишь к осуществлению общего наблюдения за судном и готовности при необходимости принять управление им, то во втором, экипаж на судне отсутствует, а управление судном осуществляется внешним экипажем с берега, либо судно является полностью автономным. Учитывая, что на морские суда, в том числе и полуавтономные, в целом, распространяется общий режим судоходства судов, укомплектованных экипажем, применительно к настоящему исследованию интерес представляют суда, управляемые без участия экипажа, т.е. полностью автономные суда.

В частности, в Главе VI.1. Особенности эксплуатации автономных судов, основная роль в обеспечении безопасности отводится судовладельцу, на которого возложена обязанность обеспечить безопасную эксплуатацию и мореходное состояние автономного судна, включая охрану жизни, здоровья и сохранность имущества третьих лиц. В том числе с помощью внешнего экипажа, которому судовладельцем может быть поручено наблюдение за автономным судном и управление им. При этом ответственность за невыполнение требований к безопасности мореплавания и охране окружающей среды возлагается на судовладельца, что вызывает определенные вопросы.

В действующей редакции статьи 61 КТМ РФ весь комплекс обязанностей, связанных с обеспечением безопасности, как на самом судне, так и за его пределами, при взаимодействии судна с другими морскими объектами и пространствами возлагается на капитана. Эти обязанности включают (см.: статьи 61–65 КТМ РФ). Определяется роль капитана судна и при взаимодействии с консульскими учреждениями РФ (см.: статью 68 КТМ РФ и статью 29 Консульского Устава РФ) [5].

Кроме того, капитану судна, находящемуся в плавании предоставлен ряд полномочий юридического характера. Среди них: возбуждение уголовных дел публичного обвинения и осуществление неотложных следственных действий в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации (см.: статья 69 КТМ РФ); передача подозреваемых в совершении преступления лиц компетентным органам иностранного государства, за исключением граждан РФ и постоянно проживающих в нашей стране апатридов (см.: статья 69.1 КТМ РФ); удостоверение завещаний лиц, находящихся во время плавания на судне, которые приравниваются

к нотариально удостоверенным, а также удостоверение в судовом журнале факта рождения или смерти и др. (См.: статью 70 КТМ РФ).

Важной составляющей для частно-правовых общественных отношений, возникающих в сфере торгового мореплавания, является то, что капитан судна в силу своего служебного положения признается представителем судовладельца и грузовладельца в отношении сделок, необходимых в связи с нуждами судна, груза или плавания, а также исков, касающихся вверенного капитану судна имущества, если на месте нет иных представитель судноавладельца или грузовладельца.

Представляется, что дополняющие КТМ РФ нормы Проекта, в ряде случаев, вносят неопределенность в статус капитана судна. Смешивают его обязанности с обязанностями судовладельца и его представителя, не имеющего статуса капитана судна, перевозчика и члена внешнего экипажа. Несмотря на то, что Проект вносит изменения в статью 61 КТМ РФ, исключая выполнение им обязанностей на полностью автономных судах и отсылает к Главе VI.1. «Особенности эксплуатации автономных судов», на наш взгляд, остается не решенным ряд вопросов.

Анализ норм Проекта показывает, что обязанности капитана на полностью автономных судах перекладываются на судовладельца, при этом не уточняется кто именно будет выполнять эти обязанности. Ведь понятие судовладельца, закрепленное в статье 8 КТМ РФ, является общим. Им является лицо, эксплуатирующее судно от своего имени, даже если оно не является собственником. При этом собственниками судов в соответствии со статьей 12 КТМ РФ могут выступать как физические, так и юридические лица, Российская Федерация в целом или ее субъекты, а также муниципальные образования.

Широкий перечень таких лиц нуждается в законодательном уточнении их полномочий по эксплуатации автономного судна исходя из обязанностей, которые в обычных условиях возлагаются на капитана и экипаж судна.

По логике, заложенной в этой главе судовладелец может либо поручить наблюдение за автономным судном и управление автономным судном внешнему экипажу, либо обеспечивать это самостоятельно, неся в любом случае ответственность за невыполнение требований, касающихся безопасности мореплавания и защиты окружающей среды. Возникает вопрос о возможности эффективного обеспечения безопасности судовладельцем, если он лично не управляет судном. В этом случае, он должен отвечать требованиям, предъявляемым к компетентной в области автономного судоходства организации, статус которой, закреплен в статье 106.5

Проекта. Например, иметь статус юридического лица, свидетельство, выданное российской организацией уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов, освидетельствованные технические средства по управлению автономными судами, специалистов по управлению такими судами. Однако Проект таких требований к судовладельцу не предъявляет.

Не лишены недостатков, на наш взгляд, положения Проекта о лоцманской проводке автономных судов. В частности, статья 106.4 Проекта возлагает на судовладельца автономного судна обязанность капитана судна обеспечить безопасные условия по посадке и высадке лоцмана, а также его доступ к органу управления судном. Представляется, что исполнение этой обязанности будет сопряжено с определенными трудностями, обусловленными отсутствием на борту полностью автономного судна экипажа. Представитель судовладельца тоже не сможет обеспечить выполнение обязанности по обеспечению безопасной посадки и высадки лоцмана, так как поднимается на борт вместе с ним.

Необходимо и уточнение требований к квалификации представителя судовладельца. В рассматриваемой статье указывается лишь на достаточную квалификацию представителя судовладельца по управлению судном, чего, на наш взгляд, недостаточно. В этом случае представляется возможным применить положения статьи 106.5 Проекта, в части требований, предъявляемых к опыту работы специалистов, осуществляющих дистанционное управление судном. В этом случае обязательен опыт работы в должности капитана или старшего помощника капитана.

Еще одним положением лоцманской проводки, которое не нашло достаточного закрепления в статье 106.4 Проекта, являются взаимоотношения лоцмана и судовладельца полностью автономного судна, а также распоряжения лоцмана по управлению судном. В действующем КТМ РФ они закреплены в статьях 96 (Взаимоотношения капитана судна и лоцмана) и 97 (Распоряжения лоцмана рулевому). В первом случае, в целях безопасности судна капитан следует разумным рекомендациям лоцмана и не вмешивается в его работу, если не возникли к тому основания. Во втором, — капитан судна может поручить лоцману отдавать распоряжения относительно плавания и маневрирования судна непосредственно рулевому, а может оставить это право за собой. Так или иначе, за последствия таких распоряжений ответственность возлагается на капитана. В целях обеспечения безопасного управления судном и распределение ролей судовладельца полностью автономного судна, представителя судовладельца и лоцмана представляется необходимым дополнить статью 106.4 Проекта соответствующими положениями.

Отдельно необходимо обратить внимание на обязанность капитана судна обращаться с заявлением о морском протесте, закрепленную в статье 394 КТМ РФ. Такое заявление подается с целью обеспечения доказательств, при возникновении ситуации, которая может привести к предъявлению имущественных требований. Такая ситуация может возникнуть во время плавания или стоянки судна.

В соответствии со статьей 400 КТМ РФ нотариус или должностное лицо консульского учреждения Российской Федерации на основании заявления капитана судна составляет акт о морском протесте и заверяет его своей подписью и гербовой печатью. При этом изучаются данные судового журнала, опрашивается капитан и в случае необходимости другие члены экипажа. В Проекте данная статья дополнена положением, согласно которому, аналогичная обязанность возложена на судовладельца автономного судна. На наш взгляд, этого недостаточно, так как акт о морском протесте составляется не только в соответствии со статьей 400 КТМ РФ, но и статьей 101 Основ законодательства Российской Федерации о нотариате от 11.02.1993 г. № 4462-1 (в ред. от 14.07.2022) (далее — Основы) [6]. В связи с чем, представляет необходимым дополнить статью 101 Основ положением, согласно которому акт о морском протесте составляется не только на основании заявления капитана, но и судовладельца автономного судна.

Остается открытым вопрос об ответственности судовладельца. В соответствии со статьей 106.7 Проекта устанавливающей ответственность судовладельца и собственника они подлежат всем видам юридической ответственности, предусмотренной как российским законодательством, так и международными договорами за деяния, которые в случаях укомплектования судна экипажем несет ответственность капитан. В тоже время, например, субъектом уголовной ответственности по российскому уголовному законодательству может выступать только физическое лицо, а судовладельцем или собственником судна могут быть не только физические, но и юридические лица, а также государство, его субъекты и муниципальные образования. Таким образом, в ряде случаев будет отсутствовать субъект уголовной ответственности по ряду важных статей УК РФ, предусматривающих ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации судов, загрязнение морской среды, неоказание помощи терпящим бедствие (См., напр., статьи 252; 263 и 270 УК РФ).

Представляется, что для устранения этих пробелов, требуется дополнить статью 106.7 Проекта положением, обязывающим судовладельца ввести должности, которые будут замещаться лицами ответственными за обеспечение выполнения обязанностей, указанных выше.

Внесенные предложения, на наш взгляд, могут оказать позитивное влияние на развитие правового регулирования эксплуатации автономных судов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гуцуляк В.Н., Ключев В.В. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей // Государство и право. 2021. № 10. С. 164.
2. Постановление Правительства РФ от 5 декабря 2020 года № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации» [Электронный ресурс] — URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document...0001202012080021> (дата обращения: 17.09.2022).
3. Проект Федерального закона № 48133-8 «О внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред., принятая ГД ФС РФ в I чтении 19.04.2022) // [Электронный ресурс] — URL: <http://sozd.duma.gov.rusozd.duma.gov.ru>.
4. Ключев В.В. Правовое регулирование использования автономных судов // Государство и транспорт. 2018. № 5 (78). С. 15.
5. Федеральный закон от 05.07.2010 № 154-ФЗ (ред. от 11.06.2021) «Консульский устав Российской Федерации» // [Электронный ресурс] — URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docbody=&link...nd=102139854>
6. Основы законодательства Российской Федерации о нотариате от 11.02.1993 г. № 4462-1 (в ред. от 14.07.2022) // [Электронный ресурс] — URL: <http://kremlin.ru/acts/bank/3047>

© Горбунов Виталий Юрьевич (55556570@mail.ru); Ситкина Мария Николаевна (maria_nic_08@mail.ru)

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»