

## **МОРСКОЕ ПРАВО**

---

УДК 347.79

**Клюев Виталий Владимирович,**

директор Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Минтранса России

### **Правовой статус автономного надводного судна в зависимости от степени автономности**

**Аннотация.** Статья исследует правовой статус автономных надводных судов в зависимости от степени их автономности, а также рассматривает проблему их определения в российском праве с учетом международных стандартов. Автор анализирует различные аспекты нормативного регулирования, такие как гражданская ответственность, безопасность на море, и разработку соответствующего законодательства, обеспечивающего безопасную эксплуатацию автономных судов в морских портах и в открытом море.

**Ключевые слова:** автономные надводные суда; нормативное правовое регулирование; гражданская ответственность; безопасность на море; международные стандарты; законодательство; морские порты; открытое море; российское право.

**Vitaly V. Klyuev,**

head of the Department of state policy in the field of maritime and inland water transport of the Ministry of Transport of Russia

### **Legal status of maritime autonomous surface ships according to an autonomy degree**

**Abstract.** The current paper has presented the analysis of the legal status of maritime autonomous surface ships (MASS) depending on the degree of their autonomy, and has considered the problem of their definition in Russian law, taking into account international standards. The author has analyzed various aspects of regulation, such as civil liability, maritime safety, and the development of appropriate legislation to ensure the safe operation of autonomous ships in seaports and on the high seas.

**Keywords:** maritime autonomous surface ships; legal regulation; civil responsibility; maritime safety and security; international standards; legislation; seaports; open sea; Russian law.

---

**Актуальность темы.** Перед тем как приступить к проведению правовых дискуссий в контексте морских автономных систем (*MASS*), первоначально необходимо провести анализ определения и классификации самих *MASS*. Термин «*MASS*» впервые был введен на 98-й сессии Комитета по безопасности на море (*Maritime Safety Committee, MSC*), которая состоялась в 2017 г., по информации от Международной морской организации (*ИМО/IMO*) [<https://bit.ly/3BTZm0a>]. *MASS* в настоящее время определяется как «судно, способное функционировать в какой-либо степени независимо от взаимодействия с человеком» в рамках деятельности морской автоматизированной системы (*RSE*). Важно отметить, что данное определение может быть доработано впоследствии на основе обсуждений внутри Рабочей группы *IMO* по автономным судам.

Что касается классификации *MASS* на различные степени автономности, *IMO* внесла изменения в этот аспект, приняв предложение от правительства Дании в 2019 г. В результате этих изменений *MASS* теперь подразделяются на четыре различные степени, что стало важным шагом в систематизации этой области (см. табл.).

Таблица

### Степень автономии *IMO MASS (KISTEP)*

[[https://www.kistep.re.kr/board.es?mid=a10305080000&bid=0002&act=view&list\\_no=25524&tag=&nPage=11](https://www.kistep.re.kr/board.es?mid=a10305080000&bid=0002&act=view&list_no=25524&tag=&nPage=11)]

Шкала	Степень	Описание
1	Первая степень	Судно с автоматизированным процессом и системой поддержки принятия решений. Некоторые функции возможны с помощью автоматизации, но большинство функций контролируется моряками на борту
2	Вторая степень	Судном управляют дистанционно из другого места, но экипаж находится на борту судна
3	Третья степень	Судном без экипажа можно управлять дистанционно из другого места
4	Четвертая степень	Судно, способное полностью к автономной работе, и это судно, способное принимать автономные решения и осуществлять действия через системы судовой автоматике

Тем не менее каждое из классификационных обществ применяет собственную уникальную систему классификации для определения уровней автономности *MASS*, варьируя их от 4-го до 7-го уровня, который является финальной стадией, обозначающей полную автономность. Например, Американское бюро судоходства (*ABS*) классифицирует *MASS* на шесть уровней, в то время как французское *Bureau Veritas (BV)* присваивает им пять уровней. Норвежское *Det Norske Veritas (DNV)* также

классифицирует их на пять уровней, в то время как британское классификационное общество *Lloyd's Register (LR)* использует семь уровней для этой цели. Японское *Nippon Kaiji Kyokai (NK)* проводит классификацию на четыре уровня, а Корейский регистр *KP* учитывает пять уровней автономности в своей системе классификации. Можно с уверенностью утверждать, что классификация *MASS* по разным уровням представляет собой методический подход, ориентированный на оценку степени достижения полной автономности. Следует отметить, что *MASS* — это концепция, фокусирующаяся на системе, а не на судне как таковом, согласно данным исследований [<http://lod.nl.go.kr/page/KMO202155238>]. Понятие автоматизации также относится к использованию автоматического оборудования в системных или процессуальных операциях, которые обеспечивают перемещение судна от одной точки (А) к другой (В).

*Lloyd's Register* также описывает свой кодекс, который используется для классификации конструкции *MASS*, как Кодекс проектирования беспилотных морских систем. Это важно подчеркнуть, потому что данный Кодекс ориентирован на систему, а не на конкретное судно, в чем заключается отличие от традиционных подходов. Это объясняется тем, что *MASS* представляет собой систему конвергенции, в которой либо человек, либо автоматизированная система выбирает определенный уровень контроля над судном — ручное управление, дистанционное управление или автономное управление, в зависимости от конкретной рабочей ситуации [<https://www.taylorfrancis.com/chapters/mono/10.1201/9780429450655-5/remote-control-centers-glenn-wright?context=ubx>]. Это связано с тем, что это система конвергенции, в которой человек или система выбирают право управления судном, такие как ручное управление, дистанционное управление и автономное управление, в зависимости от рабочей ситуации [<http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=27582>].

Дело еще более усложняется тем, что существуют разные уровни автономии судов, и не только юристы, но и инженеры и судостроители не могут договориться об их классификации. По разным классификациям можно выделить примерно от 4 до 12 уровней автономии судов. Поскольку цель данной статьи состоит в том, чтобы представить анализ международно-правовых ограничений для автономных и беспилотных судов (а не останавливаться на технических соображениях), будут представлены только наиболее распространенные варианты.

1. Поддержка принятия решений — физическое присутствие оператора на борту, который с помощью бортовых передовых навигационных систем (таких как САРП, АИС, авторулевой и т.д.) по-прежнему непосредственно командует судном (и корректирует параметры движения судна и режимы работы судовых систем в соответствии с обстоятельствами).

2. Автоматический — система осуществляет навигацию по заранее запрограммированным алгоритмам (например, автоматическое причаливание, или автоматическое управление курсом судна). Бортовой или береговой оператор наблюдает за действиями судовой системы и, при необходимости, вмешивается в ее работу.

3. Контролируемая (ограниченная) автономия — ответственная система работает сама, имея различные варианты выбора при возникновении проблемы. Бортовой или береговой оператор вмешивается, если система не может решить проблему в соответствии с заранее запрограммированными последовательностями.

4. Полная автономия — система полностью самоуправяема, а ее сложность позволяет ей действовать соответствующим образом в любой ситуации. Бортового и берегового оператора нет вообще [<https://emsa.europa.eu/we-do/safety/accident-investigation/item/4266-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2020.html>].

Анализ нормативных барьеров для автономных судов должен проводиться в отношении возможных конфигураций автономии и укомплектования экипажем (как объяснено в пунктах выше). Только тогда можно будет достичь полного понимания потенциальных проблем, возникающих в связи с применением современных норм морского права к развивающимся технологиям автономных и беспилотных судов.

**Цель статьи** — проанализировать правовой статус автономного надводного судна (МАНС) в зависимости от степени автономности в международном и российском праве.

Законодательство РФ в контексте регулирования автономного надводного судоходства представляет собой актуальную и важную тему, которая охватывает как инновационные, так и обычные морские суда. Перед нами стоит вопрос, какие изменения и инновации привнесут суда без экипажа и беспилотные суда в морскую индустрию. Термины «суда без экипажа» и «беспилотные суда» активно обсуждаются в масс-медиа и академических кругах [1].

На данный момент, в России, вопрос о внедрении морских судов без экипажа остается открытым и ожидает своего решения в будущем. Правительство РФ инициировало работу по национальной технологической инициативе «Маринет», однако до настоящего времени не предоставляло законодательной основы для функционирования судов без экипажа.

Классификационное общество «Российский морской регистр судоходства» добилось ясности в терминологии, введя в действие с 1 августа 2020 г. Положения по классификации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов (НД 2-030101-037). Этот документ призван установить стандарты и нормы для регулирования автономных судов и судов, управляемых на расстоянии, что является

важным шагом в подготовке к будущему внедрению технологий и судов без экипажа в морской индустрии России.

Одним из важнейших направлений деятельности ИМО является внедрение концепции электронной навигации, которая охватывает широкое использование современных коммуникационных и информационных технологий. Эта инициатива призвана способствовать повышению безопасности мореплавания и охране окружающей среды. В рамках этой инициативы, например, в материалах заседания Комитета по безопасности на море (КБМ), прошедшего с 16 по 25 мая 2018 г., была утверждена экспертная группа, занимающаяся автономными морскими судами (морские автономные поверхностные суда — *Maritime Autonomous Surface Ships, MASS*) [2].

Несмотря на то что в русскоязычных официальных документах ИМО используется термин «автономные суда», смысл этого выражения следует интерпретировать как морские суда, способные к автономному управлению. Это позволяет отграничить их от обычных морских судов с экипажем, которые могут совершать долгие морские путешествия без необходимости захода в порт, благодаря наличию всех необходимых ресурсов [3].

Одним из видов морских автономных надводных судов, выделенных экспертами ИМО, являются дистанционно управляемые суда без экипажа. В данном случае судно находится под контролем и управлением из удаленного местоположения, и на его борту отсутствует экипаж. Однако использование таких судов поднимает важные вопросы в отношении соблюдения действующих правил и регуляций в морских пространствах.

Рабочая группа КБМ Международной морской организации по автономным судам в настоящее время ведет работу по согласованию стандартов в различных аспектах безопасности мореплавания. В будущем соответствующие инстанции ИМО намерены достичь согласия по международным техническим и эксплуатационным стандартам для *MASS*. Особое внимание будет уделено проблеме предотвращения возможного использования таких судов в агрессивных целях, например, для нападения на круизные суда или нефтяные платформы, а также против объектов, находящихся на берегу. Важно отметить, что в свете отсутствия консолидированной международной практики возникает вопрос о возможной обязательной природе международных стандартов в данной сфере, который может потребовать дополнительного обсуждения и утверждения со стороны государств — членов ИМО.

Перед тем как реализовать широкомасштабное единое пространство электронной навигации, которое охватывает территории от Арктики до Индийского океана и от Южной Атлантики до Дальнего Востока, как предусмотрено в дорожной карте «Маринет», а также внедрить обязательно на все морские суда торгового флота международно согласованные стандарты цифровой навигации, необходимо выполнить

ряд ключевых шагов. Эти шаги должны включать в себя не только внесение соответствующих изменений в национальное законодательство государств — членов ИМО, в частности, в России это в первую очередь Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), но также требуют детального анализа взаимодействия этих инициатив с уже установившимся порядком использования морских пространств.

В этой области, действительно, ИМО, как признанная компетентной международной организацией в области регулирования морской навигации, должна играть активную роль. Это включает в себя не только разработку и согласование глобальных стандартов цифровой навигации, но также координацию позиций государств — участников Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и Соглашения об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года 1994 г. Следует отметить, что этот процесс требует глубокого обсуждения и согласования, чтобы убедиться, что новые стандарты и инициативы не нарушают существующие международные нормы и не создают конфликтов в морских пространствах.

В соответствии с п. «b» ст. 94 Конвенции 1982 г. судно должно быть под командованием капитана и офицеров, обладающих соответствующей квалификацией, особенно в областях судовождения, навигации и связи. Экипаж как по квалификации, так и по численности, должен соответствовать типу, размерам и оборудованию судна. Именно это понимание судовождения и квалификации экипажа сформировало право мирного прохода для морских судов в территориальных водах, право транзитного и мирного прохода в проливах, а также архипелажный проход в водах государств-архипелагов и другие нормы и принципы, установленные в Конвенции 1982 г. [4]

Однако остается нерешенным вопрос, какие права и обязанности будут предоставлены морским судам, на которых отсутствует экипаж. Будут ли государства — участники Конвенции 1982 г. признавать реальных капитанов, ответственных за маневры судна в морских пространствах, включая случаи лоцманской проводки или нахождения судна в районе действия системы управления движением судов? Какие права и обязанности будут предоставлены виртуальным капитанам, находящимся на значительном удалении от морского судна? Дискуссионным до настоящего времени остается вопрос признания внешнего капитана судна и внешнего экипажа судна соответствующими нормам Конвенции 1982 г. в части обеспеченности судна капитаном и экипажем.

Для нас очевидно, что действующий международный режим морских пространств не учитывает наличие автономно управляемых судов. Любые изменения в этой области должны обсуждаться и согласовываться в рамках Совещания государств — участников Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Это обсуждение могло бы установить ясные нормы и

правила для судов, которые функционируют без экипажа и внести вклад в развитие морской навигации и безопасности в будущем [5]. Однако, по мнению автора, организация подобного обсуждения, и уж тем более принятие норм в рамках Конвенции 1982 г. маловероятны. Законодателям и регуляторам как национального, так и международного уровней, придется находить решения по созданию правовых механизмов для эксплуатации автономных судов в рамках существующих норм и правил Конвенции 1982 г.

Стремительно развивающиеся автономно управляемые морские суда ставят перед нами несколько ключевых вопросов, требующих детального разбора и анализа. Важно установить, будут ли такие суда иметь возможность использовать традиционные морские маршруты, принятые для международного судоходства, или им необходимо назначать собственные маршруты. Также следует выяснить, какие порты будут доступны для автономно управляемых судов — будут ли это специально оборудованные порты или любые порты, объявленные открытыми для международного судоходства.

Эксплуатация автономно управляемых судов в Мировом океане представляет собой сложный процесс, который требует тщательного изучения. В данном контексте необходимо проанализировать, какие конкретные положения Конвенции 1982 г. и Соглашения 1994 г. будут затрагивать этот процесс. Важно понимать, что только государства — участники этих международных соглашений обладают полномочиями для внесения изменений в сложившийся режим морских пространств, чтобы он отражал внедрение автономно управляемых морских судов нового технологического поколения. Это представляет собой неотъемлемую часть процесса адаптации мировых норм и правил к новым реалиям морской навигации [6].

Внедрение цифровых и автоматизированных судов в морскую торговлю и транспорт открывает новую эру, которая преобразит коммерческие аспекты этой отрасли, полностью перенося их в электронную среду. Этот переход потребует решения ряда важных вопросов, включая разработку «электронных» контрактов и договоров на морскую перевозку грузов, а также переход к цифровому документообороту.

В настоящее время применение цифровых технологий ограничивается возможностью лишь дублирования бумажных документов. В частности, касаясь договоров на морскую перевозку грузов, можно отметить, что если вопросы заключения электронных контрактов не вызывают серьезных затруднений, то возникают определенные сложности и споры относительно использования электронного коносамента и его представления.

Принятые в 2023 г. поправки в КТМ РФ предусматривают возможность оформления электронного коносамента (п. 2 ст. 117), но детализацию правовых механизмов использования электронных перевозочных

документов на морском транспорте еще предстоит сформулировать в актах Правительства РФ и Минтранса России, предусмотренных этими поправками. Подобная норма также уже нашла свое отражение в законодательстве Испании, а именно в ст. 263 и 264 Закона «О морском судоходстве».

Подчеркнем, что с учетом быстрого технологического развития появляются как новые возможности, так и новые проблемы. Внедрение этих технологий требует тщательного и обдуманного подхода для их адекватного внесения в нормативную базу.

Главным требованием к системам автономных и дистанционно управляемых судов является обеспечение высокой надежности, безопасности и уровня автоматизации, сравнимого с судном, управляемым экипажем. Основная задача заключается в том, чтобы автономные суда обладали необходимой функциональностью и безопасностью, при этом минимизируя количество жилых и рекреационных отсеков, чтобы максимально увеличить полезное пространство на судне [7, p. 140].

Особое внимание уделяется локальной информационной сети судна и системам связи на автономных судах. Локальная сеть должна быть спроектирована таким образом, чтобы она оставалась работоспособной даже при единичных отказах в ее компонентах. Если произошел сбой в сети, неисправное оборудование должно автоматически исключаться из системы на время устранения отказа.

Вычислительные системы, управляющие работой судна, должны быть построены с использованием мажоритарного принципа, который обеспечивает работоспособность системы даже в случае неполадок. Если один из вычислителей выдает некорректные данные, он должен быть автоматически отключен от общей системы, перезагружен и протестирован. После успешной проверки, он может быть вновь интегрирован в систему. Эти требования направлены на обеспечение высокой степени надежности и безопасности в работе автономных судов, которые играют все более важную роль в морской индустрии. Эти сложности, с которыми мы сталкиваемся, требуют от государств и соответствующих международных организаций тщательного юридического анализа. ИМО активно исследует эту проблему, и страны, включая Россию, разрабатывают законопроекты для поддержки новых технологий и внедрения проектов беспилотных судов.

Необходимость пересмотра правовых норм становится критически важной при отсутствии капитана и экипажа на борту судна. В таком контексте следует также обдумать юридический статус внешнего капитана, который мог бы принимать необходимые решения по управлению судном. Следовательно, внедрение беспилотных судов, помимо решений технического характера, подразумевает неотложную необходимость пересмотра нормативно-правовой базы для адаптации к новой реальности морской навигации [URL:



<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666822X21000083#bib0011>].

Важно подчеркнуть, что полное отсутствие человеческого экипажа на океанических судах в настоящее время кажется непрактичным и трудноосуществимым. Судя по истории морского права, судно представляет собой платформу для разнообразных технических средств и контрольно-измерительных приборов, и в прошлом технологический прогресс часто кардинально изменял подход к правовому регулированию морских отношений. С постоянными улучшениями в технических аспектах функционирования и эксплуатации судов нормы и стандарты, связанные с безопасностью, охраной окружающей среды и другими аспектами мореплавания, подвергаются изменениям.

Правовое определение морского судна в Российской Федерации закреплено в ст. 7 КТМ РФ. В этой статье используется термин «судно», который фактически охватывает морские торговые суда, предназначенные в первую очередь для плавания по морским маршрутам. Они определяются как плавучие сооружения, способные к самостоятельному движению или неспособные, но используемые в целях торгового мореплавания. Федеральным законом от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ в ст. 7 внесен п. 7, согласно которому под автономным судном понимается самоходное судно, процессы управления которым в зависимости от наличия или отсутствия экипажа на борту судна частично (полуавтономное судно) или полностью (полностью автономное судно) осуществляются в автоматическом режиме. Под полуавтономным судном понимается судно с экипажем на борту, способное осуществлять плавание без непрерывного несения ходовой вахты экипажем. Под полностью автономным судном понимается судно, способное осуществлять плавание без экипажа на борту.

Понятие целей торгового мореплавания детализировано в ст. 2 КТМ РФ, и оно предоставляет широкий контекст для интерпретации этого понятия.

Следует отметить, что в данном контексте речь идет исключительно о морских торговых судах. Военные корабли, суда военного назначения и другие плавсредства, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и используемые исключительно для государственных некоммерческих задач, такие как правительственные службы, которые также осуществляют движение по морским маршрутам, не подпадают под нормы КТМ РФ, включая нормы, касающиеся закладной книги судна [8, стр. 4].

Основываясь на ст. 7 КТМ РФ, можно выделить два ключевых критерия, по которым плавучее сооружение может быть классифицировано как морское торговое судно:

- 1) использование этого сооружения в целях осуществления торгового мореплавания;
- 2) способность данного сооружения к плаванию независимо от того, является ли оно самоходным или нет.

Появление морских автономных надводных судов приводит к необходимости разработки соответствующих юридических норм и условий для их функционирования. С начала 2019 г. в России осуществляется пилотный проект по внедрению автоматизированных и дистанционно управляемых судов коммерческого флота, известный как «БЭС-КФ». Этот проект фокусируется на области автономного судоходства.

В рамках развития данного процесса, на основе распоряжения Минтранса России от 15 февраля 2021 г. № ВС-23-р «Об организационном обеспечении эксперимента по опытной эксплуатации безэкипажных (автономных) судов» был создан специализированный Центр, который внедрен в структуру Российского университета транспорта (МИИТ) согласно приказу его ректора от 11 марта 2021 г. № 204/а.

Цель создания данного Центра заключается в продвижении и поддержке автономных морских технологий и стандартов правового регулирования, направленных на разработку и реализацию проектов автономного судоходства. Этот центр, известный как Центр МАРИНЕТ РУТ, активно участвует и вносит значительный вклад в формирование и развитие правового регулирования эксплуатации автономных морских судов.

Сейчас появляются запросы, направленные КБМ Международной морской организации относительно проведения нормативной оценки в отношении МАНС. Несколько государств — членов ИМО выразили обеспокоенность и подчеркнули нежелательность оставлять регулирование автономных судов исключительно на национальном уровне без соответствующей международной регламентации.

В представлении государств-членов особо подчеркивается, что морское судоходство имеет международный характер, и в связи с этим правовое регулирование в этой сфере не может ограничиваться только национальным законодательством. Они утверждают, что из-за сложности и многообразия правовых отношений, которые возникают в морском судоходстве, необходимо разработать соответствующие международные нормы и регулирования [9, стр. 87]. Это означает, что существует понимание важности установления международных стандартов и правил, которые будут регулировать деятельность автономных морских судов. Государства признают, что национальное законодательство недостаточно для обеспечения безопасности и эффективности таких судов, и поэтому акцентируют внимание на необходимости международной нормативной базы для регулирования этой инновационной области морского судоходства.

Комитет по безопасности мореплавания ИМО стоит перед задачей систематического анализа и классификации норм, регулирующих деятельность МАНС. Этот анализ направлен на выявление следующих категорий норм.

1. Нормы, полностью исключаящие возможность беспилотных операций. Это правила, которые не применимы к МАНС из-за отсутствия на них экипажа и требуют пересмотра.

2. Нормы, которые не учитывают беспилотные операции, так как они разработаны с учетом судов с экипажем. В этом случае может потребоваться адаптация этих норм для учета специфики МАНС.

3. Нормы, которые не исключают беспилотные операции и могут быть применимы к МАНС, но, возможно, потребуют корректировок, чтобы учесть особенности их использования в автономном режиме.

С учетом этих различий важно определить, требуется ли просто адаптировать существующие нормы для МАНС или же это переломный момент, который подразумевает создание совершенно новых правил и нормативов. Таким образом, в настоящее время перед нами стоит задача теоретического анализа и рассмотрения норм, которые отражают современные научные и технические достижения в области морского транспорта. Эти нормы занимают важное место в системе морского права и требуют глубокого обсуждения и пересмотра.

**Выводы и рекомендации.** Данное исследование центрировано вокруг вопроса соответствия автономных судов существующей правовой системе и исследует юридические аспекты, связанные с обменом данными и эксплуатацией автономных судов. Кроме того, оно освещает вопрос использования и распространения автономных судов и рассматривает роль, которую играет обмен данными с такими судами.

Что касается адаптации автономных судов к существующей правовой системе, исследование выявило ряд проблем, связанных с соблюдением требований по наличию капитана и достаточному уровню экипажа судна применительно к автономным судам. Этот анализ в основном базировался на существующих правовых инструментах ИМО и других соответствующих источниках. Особенно сложными оказались вопросы, касающиеся правоотношений, связанных с физическим присутствием человека на борту судна. Некоторые из инструментов ИМО могут потребовать внесения поправок и пересмотра, чтобы учитывать автономное судоходство. Однако многие из существующих инструментов не являются явным запретом на автономное судоходство. Более того, многие принципы, закрепленные в международных правовых инструментах, могут быть достигнуты при использовании автономных судов, так как вопрос заключается в том, могут ли технические решения заменить человеческие навыки и интуицию.

Важным выводом является то, что степень автономии, как с точки зрения уровня экипажа, так и системной автономии, непосредственно связана с правовыми вопросами. Чем выше уровень автономии судна, тем сложнее его интегрировать в существующий правовой контекст. В результате этого дистанционно управляемые суда могут иметь более легкий доступ к применению, чем абсолютно автономные суда с точки

зрения законодательства. Одним из ключевых вопросов, связанных с дистанционно управляемыми судами, является вопрос о том, может ли капитан и экипаж физически находиться в удаленном месте управления, а не на мостике судна, и действующие формулировки инструментов ИМО могут вызывать юридические сложности в этом контексте. Однако существует возможность разработки различных юридических решений, в первую очередь, на уровне ИМО, а также национальных государств, классификационных обществ и промышленных ассоциаций, особенно в переходный период.

Основной принципиальный вопрос заключается в том, что на самом деле представляет собой автономное судно. Международное право не предоставляет точного определения этого термина, что приводит к разночтениям и недоразумениям. Дополнительную сложность создает то, что термины «автономное», «беспилотное» и «автоматическое» часто используются взаимозаменяемо, хотя они не являются синонимами.

Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ внес изменения в ст. 7 КТМ РФ. В соответствии с этими изменениями устанавливаются понятия автономных и полуавтономных судов. Полностью автономное судно определяется как судно, способное выполнять плавание без наличия экипажа на борту. Это определение стало необходимым в свете внедрения новых видов водных средств в эксплуатацию. Данные определения помогают четко разграничить понятия и определить характеристики автономных судов в зависимости от уровня автономности и присутствия или отсутствия экипажа на борту.

Важно отметить, что эти изменения также связаны с правовым определением электронных коносаментов и иных перевозочных документов.

Таким образом, эти изменения направлены на совершенствование процесса регистрации и хранения электронных документов в сфере морских перевозок и обеспечивают более четкое определение понятий автономных судов, что важно для правильного оформления соответствующей документации.

Следует отметить, что внедрение таких изменений требует обширных обсуждений и согласования, чтобы убедиться, что новые стандарты и инициативы не противоречат существующим международным нормам, включая Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года, принятое в 1994 г., и не создают конфликтов в морских пространствах. Это необходимо для обеспечения согласованности и соблюдения международных норм в области морского права.

#### **Литература**

1. Ringbom, H. Regulating Autonomous Ships-Concepts / H. Ringbom // *Ocean Development and International Law*. — 2019. — № 50 (2). — P. 141—169.

2. Komianos, A. The autonomous shipping era. operational, regulatory, and quality challenges / A. Komianos // *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. — 2018. — № 12 (2). — P. 335—348.
3. Ключев, В. В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства / В. В. Ключев // *Теория и практика общественного развития*. — 2023. — № 8 (184). — С. 213—220.
4. Скаридов, А. С. К вопросу о детерминации морских автономных средств применительно к правовому регулированию коммерческого судоходства / А. С. Скаридов // *Океанский менеджмент*. — 2022. — № 1(15). — С. 44—46.
5. Анисимова, П. В. Международно-правовая концепция безопасности морского судоходства и ее имплементация в законодательство Российской Федерации / П. В. Анисимова // *Оригинальные исследования*. — 2018. — Том 8. — № 4. — С. 4—10.
6. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное) / В. Н. Гуцуляк. — Москва: Граница, 2017.
7. Chwedczuk, M. Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in U.S. / M. Chwedczuk // *Admiralty and Maritime Law*, 47 J. Mar. L. & Com. 123 (2016).
8. Ключев, В. В. Правовые ограничения в части эксплуатации автономных судов и пути их преодоления / В. В. Ключев // *Морские суда без экипажей — реальность и перспективы*. — Москва, 2020.
9. Гуцуляк, В. Н. Научно-практический комментарий к Международным правилам предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) / В. Н. Гуцуляк. — Москва, 2021.

## References

1. Ringbom, H. Regulating Autonomous Ships-Concepts / H. Ringbom // *Ocean Development and International Law*. — 2019. — № 50 (2). — P. 141—169.
2. Komianos, A. The autonomous shipping era. operational, regulatory, and quality challenges / A. Komianos // *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. — 2018. — № 12 (2). — P. 335—348.
3. Klyuyev, V. V. Genезis regulirovaniya pravootnosheniy v oblasti avtonomnogo nadvodnogo sudokhodstva [Genesis of regulation of legal relations in the field of autonomous surface navigation] / V. V. Klyuyev // *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya*. — 2023. — № 8 (184). — S. 213—220.
4. Skaridov, A. S. K voprosu o determinatsii morskikh avtonomnykh sredstv primenitel'no k pravovomu regulirovaniyu kommercheskogo sudokhodstva / A. S. Skaridov [On the issue of determination of marine autonomous means in relation to the legal regulation of commercial shipping] // *Okeanskiy menedzhment*. — 2022. — № 1(15). — S. 44—46.
5. Anisimova, P. V. Mezhdunarodno-pravovaya kontseptsiya bezopasnosti morskogo sudokhodstva i yeye implementatsiya v zakonodatel'stvo Rossiyskoy Federatsii [International legal concept of maritime safety and its implementation in the legislation of the Russian Federation] / P. V. Anisimova // *Original'nyye issledovaniya*. — 2018. — Том 8. — № 4. — S. 4—10.
6. Gutsulyak, V. N. Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye) [Russian and international maritime law (public and private)] / V. N. Gutsulyak. — Moskva: Granitsa, 2017.
7. Chwedczuk, M. Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in U.S. / M. Chwedczuk // *Admiralty and Maritime Law*, 47 J. Mar. L. & Com. 123 (2016).
8. Klyuyev, V. V. Pravovyye ogranicheniya v chasti ekspluatatsii avtonomnykh sudov i puti ikh preodoleniya [Legal restrictions regarding the operation of autonomous

ships and ways to overcome them] / V. V. Klyuyev // Morskiye suda bez ekipazhey — real'nost' i perspektivy. — Moskva, 2020.

9. Gutsulyak, V. N. Nauchno-prakticheskiy kommentariy k Mezhdunarodnym pravilam preduprezhdeniya stolknoveniya sudov v more (MPPSS-72) [Scientific and practical commentary on the International Rules for Preventing Collisions of Ships at Sea (COLREG-72)] / V. N. Gutsulyak. — Moskva, 2021.