

## **МОРСКОЕ ПРАВО**

---

УДК 347.79

**Клюев Виталий Владимирович,**

директор Департамента государственной политики  
в области морского и внутреннего водного транспорта  
Минтранса России  
KlyuevVV@mintrans.ru

### **Развитие законодательства в области автономного судоходства в Российской Федерации**

**Аннотация.** В Российской Федерации принят комплексный федеральный закон в области автономного судоходства. Многие положения этого закона носят инновационный характер, появились новые понятия в области торгового мореплавания и судоходства на внутренних водных путях, новые правовые конструкции, новые субъекты правоотношений, связанных с торговым мореплаванием и с судоходством. Эти положения требуют всестороннего анализа, дискуссии, научной оценки. Принятые поправки в законодательство в области торгового мореплавания устраняют правовые ограничения на пути развития и внедрения в широкое использование автономных судов, но при этом порождают необходимость более детальной проработки различных аспектов сложившейся системы права в рассматриваемой сфере. В настоящем исследовании, базируясь на методах современной герменевтики и общенаучной системности, проводится анализ процесса подготовки закона об автономном судоходстве, возникших в этом процессе правовых дискуссий, а также оценка данного закона. Закон об автономном судоходстве является первым нормативным правовым актом в области автономного (беспилотного) транспорта, его конструкции могут быть использованы при формулировании положений соответствующих правовых норм в автомобильном транспорте и в авиации.

**Ключевые слова:** торговое мореплавание; автономное судоходство; международное морское право; правовое регулирование морских автономных надводных судов; внешний экипаж морского судна; внешний капитан морского судна; компетентная в области автономного судоходства организация.

**Vitaly V. Kluyev,**

head of the Department of State Policy in the field  
of maritime and inland water transport  
of the Ministry of Transport of Russia

## **Development of legislation in the field of autonomous shipping in the Russian Federation**

**Abstract.** The Russian Federation has adopted a comprehensive federal law in the field of autonomous shipping. Many provisions of this law are innovative in nature; there have appeared new concepts in the field of merchant shipping and navigation on inland waterways, new legal structures, new subjects of legal relations related to merchant shipping and shipping. These provisions require comprehensive analysis, discussion, and scientific evaluation. The adopted amendments to the legislation in the field of merchant shipping eliminate legal restrictions on the development and introduction into widespread use of autonomous ships, but at the same time create the need for a more detailed study of various aspects of the existing system of law in the area under consideration. The current paper has presented the study, based on the methods of modern hermeneutics and general scientific systematicity, which analyzed the process of preparing the law on autonomous navigation, the legal discussions that arose in this process, as well as an assessment of this law. The Law on Autonomous Shipping is the first regulatory legal act in the field of autonomous (unmanned) transport; its designs can be used in formulating the provisions of the relevant legal norms in road transport and aviation.

**Keywords:** merchant shipping; autonomous shipping; international maritime law; legal regulation of maritime autonomous surface vessels; remotored crew of a sea vessel; remotored captain of a sea vessel; organization competent in the field of autonomous navigation.

---

### **Введение**

В России и за рубежом технические работы по созданию автономных судов ведутся уже продолжительное время [1]. При этом концептуальным отличительным свойством автономного судна является либо сокращенный экипаж на таком судне, либо вовсе отсутствие людей на борту при движении судна в море или по внутренним водным путям. В 2018 г. нами сформулирована мысль, что даже если технически автономные суда станут реальными объектами, их эксплуатация все равно будет невозможна ввиду существующих правовых ограничений [2].

Парадигма морского права уже несколько тысячелетий строится исходя из позиции, что на судне находятся люди, обладающие специфическими знаниями, навыками и умениями, позволяющими безопасно и эффективно

управлять морским судном с целью перевозки грузов и пассажиров [3]. Появление же автономных судов, как уже сказано, с ограниченным экипажем или вовсе отсутствием экипажа на борту судна не вписывается в указанную правовую парадигму.

Как уже указывалось во многих публикациях на тему автономного судоходства, начиная с 2017 г. Международная морская организация (ИМО) озадачилась проблемой нормативного правового регулирования эксплуатации автономных судов и начала широкомасштабную работу по ревизии существующих международных правовых норм в применении к прогрессирующей технической сфере автономных судов [4].

В Российской Федерации в рамках научно-технической инициативы начались работы по созданию технологии автономных судов и их эксплуатации, а также по разработке необходимых правовых норм, которые позволили бы этой новой технологии существовать в реальных экономических условиях. Так, Правительством РФ в качестве первоочередной меры правового характера, позволяющей легитимизировать эксперименты в области автономного судоходства, принято постановление о проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов [постановление Правительства РФ от 5 декабря 2020 г. № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации»].

В соответствии с дорожной картой научно-технологической инициативы по направлению «Маринет» [распоряжение Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 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”» (в настоящее время утратило силу)], по заказу Минпромторга России Государственным университетом морского речного флота имени адмирала С. О. Макарова (г. Санкт-Петербург) были проведены исследовательские работы в части оценки возможности эксплуатации автономных судов в существующей правовой системе в области торгового мореплавания [https://rosrid.ru/nioktr/detail/P47UQ7S07PHGQJ99JOENZKT8].

Результатом такой работы сформулирован вывод, что для беспрепятственной эксплуатации автономных судов потребуется внесение изменений в законодательство РФ. При этом определено, что такое законодательство не является самостоятельной отраслью права и в полной мере вписывается в концепцию законодательства о торговом мореплавании.

Анализ существующих международных правовых инструментов на предмет их влияния на эксплуатацию автономных судов позволяет сделать вывод, что, не дожидаясь широкомасштабного изменения

международных правовых норм, на национальном уровне возможно создать такую правовую платформу, которая бы не противоречила международным договорам, но при этом смогла бы урегулировать в необходимой мере вопросы эксплуатации автономных судов [5].

Минпромторгом России были подготовлены необходимые документы, включая проект федерального закона и пояснительные материалы, проведены согласования, и законопроект об автономном судовождении появился в Правительстве РФ. Впоследствии координатором подготовки законопроекта стал Минтранс России как профильный федеральный орган исполнительной власти в области торгового мореплавания и судоходства по внутренним водным путям.

При рассмотрении проекта федерального закона об автономном судоходстве федеральными органами исполнительной власти, судоходной общественностью и правовыми институтами возник ряд дискуссий, представляющих интерес не только для законопроекта об автономном судоходстве, но и для правовой системы в области торгового мореплавания в целом.

#### **Место правоотношений, связанных с эксплуатацией автономного судна, в правовой системе**

Ключевая дискуссия развернулась в отношении собственно автономного судна. Вопрос заключался в том, является ли этот новый технический объект новым типом судна, в каких сферах торгового мореплавания возможна эксплуатация этого «нового типа судна», какое отношение имеет этот новый тип судна к уже существующим видам торгового мореплавания. Технически автономное судно не отличается от классического судна, на котором имеется полноценный экипаж, ни с точки зрения его назначения, ни с точки зрения его технической реализации. Ключевым отличием в техническом смысле автономного судна от классического судна является способ управления таким судном при его перемещении в пространстве. При эксплуатации классического судна решения о направлении движения судна, о скорости движения, взаимодействии с другими судами, о посадке судна и обеспечении его мореходного состояния, режимах работы судовых машин и механизмов принимают люди, находящиеся на борту (судовой экипаж). На автономном же судне людей нет, и такие решения принимает судовая автоматика, либо автоматика, расположенная вне судна (например, в береговом центре управления автономным судном), либо люди, находящиеся вне судна (внешний экипаж). Но при этом транспортная задача, стоящая и перед классическим судном, и перед автономным судном, остается неизменной — необходимо перевести груз или пассажиров и их багаж из одного морского порта в другой морской порт при этом обеспечив безопасность груза или пассажиров соответственно.

Конвенция Организации Объединенных наций по морскому праву 1982 г., стороной которой является Российская Федерация, определяет судно

как сооружение (искусственное), способное удерживаться на плаву (обладающее плавучестью) и зарегистрированное в юрисдикции одного из государств. Целый ряд многосторонних международных договоров в области торгового мореплавания, таких как Международная конвенция об охране человеческой жизни на море, Международная конвенция о защите морской среды от загрязнения с судов, Международная конвенция о труде в морском судоходстве и др., оперируют понятием судна, указанным в Конвенции ООН по морскому праву, добавляя позицию, что судном является судно, эксплуатируемое в морской среде (соотнося пространственное расположение судна с юрисдикцией морских пространств). Анализируя правовую сущность автономного судна, мы приходим к выводу, что автономное судно в полной мере будет отвечать этим трем квалифицирующим признакам: это искусственное сооружение, такое сооружение поддерживается на плаву (иначе оно не сможет перевозить грузы или пассажиров), и чтобы эксплуатироваться, автономное судно должно быть зарегистрировано в одной из признаваемых ООН юрисдикций.

От имени Российской Федерации в ИМО был подготовлен и подан ряд нот [6], в которых сформулирован принцип полной функциональной эквивалентности автономного судна, заключающийся в том, что к автономному судну применяются те же нормы и правила, что и к классическому, неавтономному судну, но судовые процессы и функции, выполняемые на классическом судне членами его экипажа, на автономном судне частично или полностью выполняются судовой и/или береговой автоматикой самостоятельно или при поддержке внешнего экипажа. Следуя этому принципу, не нарушая уже существующих норм и правил (с некоторыми оговорками, конечно), технически возможно классическое судно переоборудовать в автономное судно, а автономное судно возможно эксплуатировать в режиме классического судна, снабдив его соответствующим экипажем.

Таким образом, дискуссия о видах деятельности завершилась тем, что автономное судно обладает квалифицирующими признаками классического судна и отличается от него лишь способом управления. В зависимости от технических особенностей автономное судно может использоваться для осуществления видов деятельности, определенных ст. 2 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ). Классификация судна в качестве автономного судна не порождает нового вида деятельности сверх перечня, установленного КТМ РФ.

### **Дефиниция автономного судна**

Определение автономного судна, его дефиниция — это еще одна интересная дискуссия, имевшая место на стадии подготовки проекта федерального закона об автономном судоходстве. Изначально проект базировался на разработках ИМО [6], которая при согласии Международной организации по стандартизации определила четыре

степени автономности автономных судов, формулируя тем самым и само понятие автономного судна. Определение автономного судна, по версии ИМО, формировалось исходя из того, что трудовые процессы, связанные с обеспечением эксплуатации судна, в частности его движения, предписанные в настоящее время для исполнения членами экипажа, будут осуществляться частично или полностью автоматически, без участия людей. При этом степени автоматизации сравнивались с существующей схемой участия людей, определенной в ряде многосторонних международных договоров, прежде всего в Международной конвенции об охране человеческой жизни на море и Международной конвенции о стандартах дипломирования моряков и несения вахты. В указанных Конвенциях довольно точно определены функции каждого члена экипажа по управлению судном и по эксплуатации судовых машин, механизмов и систем. Сравнивая существующую систему распределения обязанностей членов судового экипажа, ИМО исходила из переноса функций человека в область автоматизации и систематизировала определение автономного судна как судна, которое самостоятельно (автоматически) выполняет функции, сегодня отнесенные к ведению людей (экипажа). Таким образом, в ИМО появились четыре степени автономности. При самой низшей степени автономности часть функций, выполняемых сегодня членами экипажа, переходит к введению автоматики, но при этом на судне остается экипаж, все-таки способный взять на себя полностью управление таким автономным судном. Следующая степень автономности предполагает, что все функции, предписанные членам экипажа сегодня, выполняются автоматикой, но на судне находятся люди, которые способны поддерживать автоматику в рабочем состоянии и, в случае необходимости, исправлять появляющиеся ошибки автоматики в управлении судном. Следующие две степени автономности, по определению ИМО, не предполагают наличие людей на борту судна. При этом автономное судно самостоятельно осуществляет все необходимые функции, включая маневрирование и назначение режимов движения с учетом необходимости безопасного расхождения с другими судами, принимая во внимание навигационные и гидрометеорологические условия плавания. Разделяются два высших уровня автономности по степени вовлеченности берегового персонала. В первом случае судно следует под непрерывным наблюдением и, при необходимости, дистанционным управлением со стороны берегового персонала, а при высшей степени автономности судно осуществляет самостоятельное плавание вообще без вовлечения людей как на борту судна, так и на берегу. Такой четырехуровневый подход является технократичным и не в полной мере увязывается с регулированием правоотношений, поскольку наличие людей на борту порождает правоотношения, связанные с взаимодействием людей с техническими средствами судна непосредственно, возникающие отсюда права, обязанности и ответственность. При отсутствии же людей на борту

судна правоотношения, связанные с непосредственным контактом людей с техническими средствами судна, самим судном, не возникают и переходят в другую плоскость — взаимодействие берегового персонала дистанционно с судовыми машинами и механизмами, дистанционно с другими участниками транспортного процесса, такими как другие суда, береговые и портовые службы, системы управления движением судов и др. Исходя из этой мысли, законопроект доработан таким образом, что определение автономного судна сформулировано из идеи природы правоотношений, связанных с нахождением людей на борту судна или отсутствием людей на судне. В результате предложена двухуровневая градация автономных судов:

— полуавтономные суда — суда, на которых все еще находятся члены экипажа, но с функциями иными, чем те, которые определены международными договорами и принятой практикой сегодня;

— полностью автономные суда — это такие суда, на которых отсутствует экипаж и которые управляются дистанционно или вообще не управляются людьми при осуществлении плавания.

**Является ли автономное судно киберфизической системой и/или системой искусственного интеллекта?**

Еще одно интересное направление дискуссий при подготовке законопроекта появилось из замечания на законопроект одного из федеральных органов исполнительной власти в отношении того, что автономное судно, по мнению этого федерального органа исполнительной власти, является киберфизической системой, и следовательно, регулирование правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, должно осуществляться через отрасль права, связанную с регулированием правоотношений в области киберфизических систем или искусственного интеллекта, но не в области торгового мореплавания и судоходства. Как следствие, над законодательством в области автономного судовождения можно будет работать только после правового урегулирования вопросов использования киберфизических систем и систем искусственного интеллекта.

Законодательство РФ не содержит определения киберфизической системы как таковой. В научных публикациях технического характера также нет однозначного толкования термина «киберфизическая система» [7]. Некоторые авторы определяют киберфизические системы как системы, обладающие элементами автоматике. Другие, что представляется более корректным, соотносят понятие киберфизических систем с цифровыми технологиями обработки информации, определяя киберфизические системы как системы управления физическими процессами посредством цифровой обработки информации. Но в любом случае нет никаких сомнений в том, что автономное судно является киберфизической системой.

Понятие искусственного интеллекта впервые появляется в российском законодательстве в связи с проведением эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в Москве [Федеральный закон от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”»]. Отличительной характеристикой искусственного интеллекта определяется его способность имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека. Применительно к автономному судну возникает справедливый вопрос — является ли автономное судно системой искусственного интеллекта? Ответ на этот вопрос с правовой (не технической) точки зрения находится, по мнению автора, в результатах анализа того, что применительно к управлению судном можно отнести к когнитивным функциям.

До появления механических, электромеханических и электронных элементов в системах управления на судах, например, управление рулем судна в целях маневрирования или удержания судна на заданном курсе, осуществлялось матросом-рулевым при помощи штурвала. При этом для эффективного управления судном матрос-рулевой должен был обладать необходимыми умениями и навыками, и качественное управление курсом судна считалось сродни искусству. Матрос-рулевой должен был реагировать на отклонение судна от заданного курса (пропорциональное управление), на скорость ухода судна с заданного курса, предвосхищая перекладку руля (дифференциальное управление), и уметь определять постоянную составляющую рыскания судна относительно заданного курса, перекладывая руль не относительно диаметральной плоскости судна, а относительно некоего постоянного сдвига (интегральное управление). Является ли работа рулевого по управлению судном при помощи штурвала когнитивной функцией? Можно предположить, что является. Но первые авторулевые, реализующие принцип пропорционально-дифференциально-интегрального (ПИД) управления курсом судна [8], появились в середине прошлого столетия, и к системам искусственного интеллекта их никто не относит.

Впоследствии судно было снабжено большим количеством систем автоматизации, наиболее значимыми из которых являются системы автоматической радиолокационной прокладки (САРП), система дистанционного автоматического управления главным двигателем (ДАУ ГД), системы автоматической балластирования и др. До появления этих



автоматизирующих человеческие функции систем требовались когнитивные способности членов экипажа для их исполнения, а с их появлением судно не стало системой с искусственным интеллектом.

По аналогии с авторулевыми системами автоматизации автономного судна можно не относить к системам искусственного интеллекта ввиду их алгоритмичности, и мы приходим к выводу о том, что, хотя автономное судно и является киберфизической системой, с точки зрения нормативного правового регулирования его не следует относить к системам искусственного интеллекта, и как следствие, законодательство в области автономного судоходства может не основываться на идеях законодательного регулирования систем искусственного интеллекта.

### **Что общего у автономного судна и беспилотного автомобиля?**

При обсуждении законопроекта, регулирующего правоотношения, возникающие при эксплуатации автономных судов, возникла дискуссия о возможном комплексном регулировании правоотношений, возникающих при эксплуатации всех автономных (беспилотных) транспортных средств, включая летательные аппараты, морские и речные суда, автомобили и железнодорожные поезда. В частности, высказывалась идея о «необходимости и целесообразности разработки общего закона о беспилотном транспорте с установлением общих принципов регулирования с перспективой их развития в специальном законе применительно к отдельным видам транспорта» [9].

Не оспаривая справедливость такой идеи, тем не менее следует отметить, что физические принципы и правовые основы, регулирующие правоотношения, возникающие при эксплуатации различных видов транспорта, существенным образом отличаются. Уровень развития технологии беспилотных систем на различных видах транспорта также находится на очень различных стадиях. Тем же автором указывается, что существует «сложившееся и усиливающееся отставание правового регулирования от реального развития и потенциально возможного использования беспилотного транспорта» [9]. Таким образом, в целях стимулирования развития технологий автономного судоходства и устранения правовых препятствий для эксплуатации автономных судов представляется логичным развивать законодательство в области автономного судоходства в качестве отдельного направления, с учетом при этом разработок в области правового регулирования беспилотных систем иных видов транспорта.

### **«Правосубъектность» автономного судна**

Международные правовые инструменты, прежде всего Конвенция ООН по морскому праву и российское законодательство в области торгового мореплавания содержат нормы права, адресуемые к судну напрямую. Так, например, в ст. 17 Конвенции указывается, что судно пользуется правом мирного прохода через территориальное море. Пунктом 4 ст. 21 Конвенции иностранным судам (иностранным — по отношению к

юрисдикции территориального моря, через которое осуществляется плавание) вменяется в обязанность соблюдение законов и правил. Статья 39 Конвенции устанавливает обязанности для судов при осуществлении транзитного прохода, а ст. 92 обязывает суда плавать под флагом одного из государств.

Пункт 4 ст. 5.1 КТМ РФ обуславливает разрешение на плавание судна в акватории Северного морского пути выполнением судном требований в области безопасности мореплавания и защиты морской среды. Пунктом 1 ст. 15 КТМ РФ установлено, что право плавания под Государственным флагом РФ предоставляется судам, а ст. 17 судну вменяется в обязанность нести Государственный флаг. Статьи 312, 313 и 315 КТМ РФ устанавливают нормы, связанные с виновностью судов в столкновении.

Все указанные примеры не определяют ни прямо, ни косвенно, какое юридическое, физическое или публичное лицо выступает в качестве фактического субъекта регулируемых правоотношений, определяя (формально) судно как субъект (квазисубъект) таковых.

Подобный принцип регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, был применен при разработке законопроекта, что вызвало обширную дискуссию при его обсуждении. Подвергся критике собственно подход законодательного закрепления правосубъектности вещи, коим является судно. Используемый в существующих нормах способ регулирования правоотношений, связанных с деятельностью судна, был определен как «квазисубъектный», ссылаясь на то, что, в конечном счете, в каждом конкретном случае от имени судна, наделенного правосубъектностью, выступает лицо, пусть явно и не указанное. Такими лицами могут быть государство флага судна, судовладелец, собственник судна, капитан судна. Правосубъектность, если явно не указана, определяется из контекста регулируемых правоотношений.

В результате при доработке законопроекта во всех новых правоотношениях, возникающих при эксплуатации автономных судов, нормы права, относимые к судам, были специфицированы таким образом, чтобы из них явным образом была понятна сторона (субъект) правоотношений.

#### **Новое в законодательстве в части автономного судоходства**

В июле 2023 г. принят Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которым внесены изменения в КТМ РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации и в Федеральный закон «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Закон концептуально следует идеям регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, изложенным в первой в России публикации на эту тему [2, стр. 14]. Законом создается

комплексная правовая конструкция, позволяющая эксплуатировать автономные суда под Государственным флагом РФ, а также принимать в морских портах России и на подходах к ним иностранные автономные суда. Закон вступает в силу с 1 марта 2024 г. и предусматривает разработку и принятие определенного количества нормативных правовых актов, детализирующих регулирование эксплуатации автономных судов.

Нужно отметить, что в мировой практике это первый национальный всесторонний правовой акт в области автономного судоходства, при том что международные нормы находятся все еще в стадии разработки [4].

Наиболее важным достижением Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ является формулирование дефиниции автономного судна. Определено, что автономное судно может быть полностью автономным и полуавтономным. Критерием разделения автономных судов на указанные категории является наличие на борту экипажа — полуавтономное судно, или отсутствие людей (экипажа) на борту — полностью автономное судно. Квалифицирующим признаком автономного судна по сравнению с классическим (неавтономным) судном является способность автономного судна осуществлять плавание без постоянного несения ходовой вахты. Таким образом, законодателем определено, что даже если на борту судна и находится экипаж, оно (судно) может считаться автономным, если уровень автоматизации судовых процессов позволяет осуществлять безопасное плавание без вовлечения экипажа в непрерывный процесс управления судном, включая наблюдение, что является обязательным требованием для классического судна.

Для полуавтономного судна предполагается формирование экипажа, находящегося на борту судна, в сокращенном по сравнению с классическим судном составе и с иным набором квалификаций его членов, исходя из отсутствия необходимости нести постоянную навигационную вахту, как это предусмотрено гл. VIII Приложения к Международной конвенцией о дипломировании моряков и несении вахты 1978 г. При этом коллизии с требованиями этой Конвенции в части состава судового экипажа и его квалификации не возникает в силу норм ст. IX «Эквиваленты» Конвенции, которыми администрация флага судна наделяется правом применять иные методы организации судовой службы при условии, что квалификация экипажа и организация службы обеспечивают степень безопасности на море и дают эффект в части предотвращения загрязнения, по меньшей мере, эквивалентные требованиям Конвенции.

Федеральным законом от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ установлена обязанность признанных организаций, осуществляющих классификацию и освидетельствование судов, издавать специализированные правила в отношении автономных судов и требования к техническим средствам по управлению автономными судами. Здесь нужно упомянуть, что норма в части технических требований к системам по управлению автономными

судами относится к береговому (не судовому) оборудованию, устанавливаемому у судовладельца автономного судна или в специализированной организации, осуществляющей управление автономными судами. До настоящего времени признанные организации издавали правила только в отношении судов, оборудования и комплектующих изделий, предназначенных для установки на суда, грузов при их перевозке на судах. Но поскольку безопасность автономного судна становится существенно зависимой от работы технических средств удаленного мониторинга и управления, эти технические средства должны быть стандартизованы, а их работоспособность и эффективность должны быть подтверждены путем освидетельствования.

Правила же классификации и освидетельствования собственно автономных судов процедурно не будут отличаться от иных правил классификации и освидетельствования судов. При этом большинство мировых классификационных обществ, включая Российский морской регистр судоходства, уже имеют правила классификации и освидетельствования автономных судов, основанные на разработках ИМО в этой области.

Новацией Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ является законодательное закрепление возможности формирования всех судовых документов в электронном виде. К судовым документам необходимо отнести судовые свидетельства, выдаваемые органами государственной регистрации судов и организациями по классификации и освидетельствованию судов, а также судовые журналы. Ни судовые документы автономных судов, ни их образы или распечатки не должны физически находиться на автономном судне и могут быть предъявлены в электронном виде. Закон не раскрывает юридических и технических механизмов создания и ведения судовых документов в электронном виде и подтверждения их подлинности. Такие механизмы должны будут появиться в нормативных правовых актах, предусмотренных Законом.

Правовой новацией является законодательное закрепление понятия «внешний экипаж автономного судна». Попытки увязать судно с персоналом, не находящимся на борту судна, предпринимались на международном уровне, начиная с конца прошлого столетия. В Международную конвенцию об охране человеческой жизни на море 1974 г. внесена гл. IX «Управление безопасной эксплуатацией судов», которой вводится обязательность исполнения судами Международного кодекса по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращением загрязнения (МКУБ). В МКУБ предусматривается обязательное назначение в компании, эксплуатирующей судно, ответственного лица надлежащей квалификации и обладающего доступом к необходимым ресурсам, в том числе к финансовым, имеющего связь с судном в любое время и способного оказать необходимую поддержку судовому экипажу. При этом технических требований к береговым ресурсам МКУБ не устанавливает.

Теперь в силу Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ автономное судно будет иметь связь с береговым центром управления, укомплектованным техническими средствами, отвечающими формализованным требованиям, с документальным подтверждением соответствия этим требованиям, а осуществлять управление судном с использованием технических средств берегового центра будет внешний экипаж.

Важной является правовая конструкция, при которой и полуавтономное судно, и полностью автономное судно имеют внешний экипаж, а полуавтономное судно укомплектовывается еще и судовым экипажем. Внешний экипаж возглавляется внешним капитаном судна. Урегулирован и вопрос взаимодействия и разделения ответственности между внешним капитаном и капитаном судна, находящимся на борту. Для полуавтономного судна внешний экипаж и внешний капитан фактически являются «советчиками», осуществляя мониторинг за движением полуавтономного судна и за работой судовых машин и механизмов, судовой экипаж является основным, имея приоритетное право принятия решений по управлению судном и определения режимов работы его систем. Состав внешнего экипажа и его квалификация определяются в свидетельстве о минимальном составе внешнего экипажа, выдаваемом на каждое автономное судно органом государственной регистрации автономного судна.

Законом установлены основные требования к квалификации и опыту работы членов внешнего экипажа автономного судна. Предусматривается, что лица, имеющие стаж работы, а, следовательно, и квалификационные документы, на классических судах могут стать специалистами по управлению автономными судами, пройдя обучение по программе повышения квалификации для управления автономными судами. Однако и лица, не обладающие профессией моряка, т.е. не имеющие стажа плавания на судах и соответствующих квалификационных документов, имеют возможность приобрести квалификацию специалиста по управлению автономным судном. В этом случае необходимо иметь высшее техническое образование и пройти соответствующую профессиональную переподготовку. Очевидно, что в недалеком будущем, с развитием технологий автономного судоходства, на базе программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки в области управления автономными судами появятся самостоятельные программы высшего профессионального образования в области управления автономными судами.

Впервые в практике регулирования торгового мореплавания в Российской Федерации появилась возможность для судовладельца (владельца автономного судна) поручить управление автономным судном специализированной организации, компетентной в области управления автономными судами. При этом судовладелец может осуществлять

управление автономным судном, самостоятельно установив у себя технические средства управления автономным судном и сформировав необходимый внешний экипаж.

В случае передачи полномочий по управлению автономным судном компетентной в области автономного судоходства организации внешний экипаж автономного судна формируется этой компетентной организацией. При этом полномочия компетентной организации, т.е. ее способность осуществлять эффективное управление автономным судном, должна быть подтверждена организацией по классификации и освидетельствованию судов. Требования к компетентным в области автономного судоходства организациям должны быть утверждены Правительством РФ. Проект соответствующего акта Правительства РФ находится в стадии подготовки [проект постановления Правительства РФ «Об утверждении требований к компетентным в области автономного судоходства организациям» // <https://regulation.gov.ru/Regulation/Npa/PublicView?npaID=142098>].

Для целей правоприменения и во избежание правовых коллизий важно понимать, что техническими средствами по управлению автономным судном обладает компетентная в области автономного судоходства организация, компетенция (полномочия) которой подтверждается свидетельством о соответствии этой организации требованиям законодательства об автономном судоходстве, а на технические средства по управлению автономным судном эта компетентная организация должна иметь подтверждение соответствия технических средств по управлению автономными судами требованиям к такого рода техническим средствам. И свидетельство для организации, и подтверждение соответствия на технические средства выдаются на имя компетентной в области автономного судоходства организации.

Судовые технические средства автономного судна принадлежат судоходной компании, и соответствие судовых технических средств требованиям в области автономного судоходства выдаются на имя судовладельца.

Обладая несколькими автономными судами, судовладелец вправе поручить управление ими разным компетентным организациям. В то же время компетентная в области автономного судоходства организация может управлять несколькими автономными судами как одного судовладельца, так и нескольких судовладельцев. Исходя из такой правовой вариативности стандартизация требований к береговым и судовым техническим средствам автономного судоходства приобретает чрезвычайно важное значение.

В связи с введением понятия автономного судна Федеральным законом от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ урегулирован вопрос издания и подтверждения перевозочных документов в электронной форме (электронные перевозочные документы — ЭПД). Принятая норма не

является императивной и оставляет сторонам перевозки вариативность выбора между ЭПД и традиционным, бумажным документооборотом. Для конечной реализации механизмов использования ЭПД потребуется принятие нескольких нормативных правовых актов, но такие акты не будут уникальными, а будут базироваться на уже отработанной системе использования ЭПД в автомобильном транспорте.

### **Заключение**

Приведенный анализ процесса разработки и принятия законодательных норм в области эксплуатации автономных судов показывает сложность и глубину темы, связанной с инновационными техническими процессами в отсутствие четкого законодательства, регулирующего сферы применения киберфизических систем и систем с использованием искусственного интеллекта. Концепция построения традиционной правовой парадигмы в области транспорта и, в частности, в области торгового мореплавания и судоходства по внутренним водным путям, базирующаяся на вовлеченности людей, в том или ином качестве, в процесс управления транспортным средством и взаимодействия с иными участниками транспортного процесса, более не работает и требует научного переосмысления. Принятые поправки в законодательство в области торгового мореплавания устраняют правовые ограничения на пути развития и внедрения в широкое использование автономных судов, но при этом порождают необходимость более детальной проработки различных аспектов годами сложившейся системы права. В частности, требует систематизации субъектный состав правоотношений, возникающих при эксплуатации морских и речных судов.

### **Литература**

1. Пинский, А. С. Россия открывает автономное судоходство. Правовые аспекты и особенности организации / А. С. Пинский, В. В. Ключев // Транспорт Российской Федерации. — 2020. — № 3-4(88-89). — С. 8—14.
2. Ключев, В. В. Правовое регулирование использования автономных судов / В. В. Ключев // Транспорт Российской Федерации. — 2018. — № 5(78). — С. 13—15.
3. Филиппова, М. Ю. Международное морское трудовое право: становление. Предпосылки «хозяйской власти» капитана / М. Ю. Филиппова // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 2(46). — С. 92—99.
4. Гуцуляк, В. Н. Правовые проблемы эксплуатации морских судов без экипажей / В. Н. Гуцуляк, В. В. Ключев // Государство и право. — 2021. — № 10. — С. 163—172 // URL: <http://gospravo-journal.ru/s102694520017269-6-1/>.
5. Ключев, В. В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства / В. В. Ключев // Теория и практика общественного развития. — 2023. — № 8. — С. 213—220.
6. Морские автономные надводные суда: итоги 108-й сессии Юридического Комитета ИМО 26—30 июля 2021 г. : сборник материалов. — Воронеж, 2021.
7. Куприяновский, В. П. Киберфизические системы как основа цифровой экономики / В. П. Куприяновский, Д. Е. Намиот, С. А. Синягов // International Journal of Open Information Technologies. — 2016. — № 2. — С. 18—25.

8. Саранчин, А. И. Авторулевой «АИСТ» Методические указания по выполнению лабораторной работы по дисциплине технических средств судовождения для курсантов и студентов специальности 26.05.05 «Судовождение» / А. И. Саранчин, В. А. Щепетильников, В. Ф. Полковников. — Владивосток, 2016 // [https://msun.ru/upload/folders/edu\\_lit/kaf/tss/2017\\_01.pdf](https://msun.ru/upload/folders/edu_lit/kaf/tss/2017_01.pdf).
9. Сеницын, С. А. Развитие законодательства о беспилотном транспорте: проблемы и перспективы (на примере автономных судов) / С. А. Сеницын // Российская юстиция. — 2022. — № 1. — С. 53—62.

### References

1. Pinskiy, A. S. Rossiya otkryvayet avtonomnoye sudokhodstvo. Pravovyye aspekty i osobennosti organizatsii [Russia opens autonomous shipping. Legal aspects and features of the organization] / A. S. Pinskiy, V. V. Klyuyev // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2020. — № 3-4(88-89). — S. 8—14.
2. Klyuyev, V. V. Pravovoye regulirovaniye ispol'zovaniya avtonomnykh sudov [Legal regulation of the use of autonomous ships] / V. V. Klyuyev // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2018. — № 5(78). — S. 13—15.
3. Filippova, M. YU. Mezhdunarodnoye morskoye trudovoye pravo: stanovleniye. Predposylki «khozyayskoy vlasti» kapitana [International maritime labor law: formation. Prerequisites for the “master’s power” of the captain] / M. YU. Filippova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 2(46). — S. 92—99.
4. Gutsulyak, V. N. Pravovyye problemy ekspluatatsii morskikh sudov bez ekipazhey [Legal problems of operation of sea vessels without crews] / V. N. Gutsulyak, V. V. Klyuyev // Gosudarstvo i pravo. — 2021. — № 10. — С. 163—172 // URL: <http://gospravo-journal.ru/s102694520017269-6-1/>.
5. Klyuyev, V. V. Genezis 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. — S. 213—220.
6. Morskiye avtonomnyye nadvodnyye suda: itogi 108-y sessii Yuridicheskogo Komiteta IMO 26—30 iyulya 2021 g. [Marine autonomous surface vessels: results of the 108th session of the IMO Legal Committee July 26—30, 2021]: sbornik materialov. — Voronezh, 2021.
7. Kupriyanovskiy, V. P. Kiberfizicheskiye sistemy kak osnova tsifrovoy ekonomiki [Cyberphysical systems as the basis of the digital economy] / V. P. Kupriyanovskiy, D. Ye. Namiot, S. A. Sinyagov // International Journal of Open Information Technologies. — 2016. — № 2. — S. 18—25.
8. Saranchin, A. I. Avtorulevoy «AIST» Metodicheskiye ukazaniya po vypolneniyu laboratornoy raboty po distsipline tekhnicheskikh sredstv sudovozhdeniya dlya kursantov i studentov spetsial'nosti 26.05.05 «Sudovozhdeniye» [Autopilot “AIST” Guidelines for performing laboratory work in the discipline of technical means of navigation for cadets and students of the specialty 05.26.05 “Navigation”] / A. I. Saranchin, V. A. Shchepetil'nikov, V. F. Polkovnikov. — Vladivostok, 2016 // [https://msun.ru/upload/folders/edu\\_lit/kaf/tss/2017\\_01.pdf](https://msun.ru/upload/folders/edu_lit/kaf/tss/2017_01.pdf).
9. Sinitsyn, S. A. Razvitiye zakonodatel'stva o bespilotnom transporte: problemy i perspektivy (na primere avtonomnykh sudov) [Development of legislation on unmanned transport: problems and prospects (using the example of autonomous ships)] / S. A. Sinitsyn // Rossiyskaya yustitsiya. — 2022. — № 1. — S. 53—62.