

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ МОРСКИХ СУДОВ И БЕЗОПАСНОЙ НАВИГАЦИИ

УДК 656.61

Клюев Виталий Владимирович,
директор Департамента государственной политики
в области морского и внутреннего водного транспорта
Минтранса России

Окончательное формирование системы правового регулирувания эксплуатации автономных судов в России

Аннотация. Формирование правовой основы для эксплуатации морских автономных надводных судов (МАНС) в России с вступлением в силу федерального закона об автономных судах и комплекта нормативных правовых актов Правительства РФ и федеральных органов исполнительной власти на тему автономного судоходства, предусмотренных этим законом, практически завершено. С 1 сентября 2024 г. субъекты общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных и полуавтономных морских и речных судов, смогут осуществить переход на эту новую технологию при наличии соответствующих технических возможностей. Наличие большого количества правовых актов, формирующих регуляторные основы для автономного судоходства, требуют системного осмысления, анализа и рассмотрения в целях их комплексного применения в практической деятельности. Настоящая публикация нацелена на обобщенное формулирование идей и положений отдельных актов в области автономного судоходства, изложение регулируемых правоотношений в системной взаимосвязи.

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

Vitaly V. Klyuev,
director of the Department of State Policy in the field of maritime
and inland water transport of the Ministry of Transport of Russia

Final forming legal scheme in the field of autonomous shipping in Russia

Abstract. The formation of a legal framework for the operation of maritime autonomous surface ships (MASS) in Russia with the entry into force of the federal law on autonomous vessels and a set of regulatory legal acts of the

Government of the Russian Federation and federal executive authorities on the topic of autonomous navigation provided for by this law is almost complete. From September 1, 2024, subjects of public relations related to the operation of autonomous and semi-autonomous marine and river vessels will be able to make the transition to this new technology if appropriate technical capabilities are available. The existence of a large number of legal acts that form the regulatory framework for autonomous navigation requires systematic understanding, analysis and consideration in order to apply them comprehensively in practice. This publication is aimed at generalizing the ideas and provisions of individual acts in the field of autonomous navigation, outlining regulated legal relations in a systemic relationship.

Keywords: merchant shipping; autonomous shipping; maritime law; regulation of maritime autonomous surface ships; external crew of a sea vessel; external captain of a sea vessel; organization competent in the field of autonomous shipping.

Введение

Российская Федерация является одной из стран, проявляющих существенную заинтересованность в проектах морских автономных надводных судов (МАНС) и занимающихся такими проектами [1, стр. 269]. Сведения о национальном эксперименте по эксплуатации МАНС, который проводится с 2020 г., регулярно представляются Россией на формах Международной морской организации и включают в себя как практические, так и юридические аспекты применения МАНС, возникающие в ходе эксперимента [2].

Формирование правовых основ для эксплуатации МАНС в России осуществлялось на протяжении последних нескольких лет и ключевым событием в этом направлении стало принятие Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», которыми предусматривается толкование МАНС и особенности их применения [3].

Указанный Закон вносит изменения в некоторые национальные кодексы и федеральные законы, такие как Кодекс торгового мореплавания РФ, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ, Федеральные законы от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне», от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Все эти поправки разработаны с целью формирования правовых основ эксплуатации МАНС.

Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294 прошел обсуждения в заинтересованных министерствах и ведомствах, а также интенсивные

слушания на различных административных уровнях, претерпел значительные изменения до того, как был согласован в марте 2024 г. и 1 сентября 2024 г. вступил в силу.

Во исполнение Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294 требовалось разработать, обсудить, утвердить и выпустить несколько подзаконных актов. Задача была инициирована Минтрансом России. Всего принято 4 постановления Правительства РФ, 12 приказов Минтранса России и 2 приказа ФНС России. Указанные постановления Правительства РФ и приказы будут действовать на протяжении шестилетнего периода с 1 сентября 2024 г. по 1 сентября 2030 г.

В указанных постановлениях и приказах конкретизированы общие положения Федерального закона от 10 июля 2023 г. № 294 и предписаны способы их исполнения. В них представлены требования к компетентным в области автономного судоходства организациям, электронным договорам и соглашениям, изложены положения по присвоению уникального идентификатора МАНС, правила выдачи свидетельства о минимальном безопасном составе внешнего экипажа автономного судна, правила управления автономными судами, дипломирования членов внешнего экипажа, требования к автономным навигационным системам при маневрировании судна в порту и на подходах к нему, изменения общих правил плавания и стоянки в порту.

Требования к компетентным в области автономного судоходства организациям

В Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта внесено понятие компетентной в области автономного судоходства организации. Вместе с тем детальные требования к такой организации разработаны и представлены в постановлении Правительства РФ от 24 мая 2024 г. № 672 в отношении морских судов и в постановлении Правительства РФ от 23 мая 2024 г. № 660 в отношении судов внутреннего водного транспорта.

Основные требования к компетентным в области автономного судоходства организациям заключаются в следующем:

- 1) организация должна быть юридическим лицом, созданным в соответствии с законодательством РФ;
- 2) компетенция организации в области автономного судоходства подтверждается соответствующим свидетельством, выданным любой российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов;
- 3) такая организация должна обеспечивать исправное техническое состояние и непрерывное функционирование технических средств, необходимых для управления автономными судами. Соответствие такого оборудования и средств должно быть подтверждено документально;
- 4) такая организация должна обеспечивать укомплектованность судна внешним экипажем в соответствии с требованиями свидетельства о

безопасном минимальном составе внешнего экипажа и другими требованиями.

Электронные договоры и соглашения

Правила обмена договорами морской перевозки и коносаменами в электронном виде, а также содержащимися в них данными, между перевозчиками и отправителями, как и правила предоставления таких документов в государственную информационную систему электронных перевозочных документов, установлены постановлением Правительства РФ от 31 мая 2024 г. № 734 для морских перевозок и постановлением Правительства РФ от 1 июня 2024 г. № 753 для перевозок средствами внутреннего водного транспорта.

ФНС России, в свою очередь, утвердила соответствующие форматы электронных документов в двух приказах — от 13 мая 2024 № ЕД-7-26/382@ для морских перевозок и от 14 мая 2024 № ЕД-7-26/383@ для перевозок судами внутреннего водного транспорта.

Электронные документы будут подписываться электронной подписью и, таким образом, будут юридически значимыми, признаваться в качестве документов всеми государственными органами и участниками перевозочного процесса, подключенными к системе обмена электронными документами.

Уникальный идентификатор МАНС

В российском законодательстве автономные или дистанционно управляемые суда под флагом РФ обязаны иметь специализированный уникальный номер, указывающий на то, что судно контролируется или может контролироваться с берега. Эта мера представляется необходимой для уведомления тех, кто находится в непосредственной близости от судна, о том, что судно дистанционно управляемое или автономное.

Два приказа Минтранса России, а именно, приказы от 8 декабря 2023 г. № 411 и от 8 декабря 2023 г. № 412, устанавливают требования к морским судам и судам внутреннего водного транспорта, соответственно.

Уникальный номер присваивается любой российской организацией, уполномоченной на классификацию и освидетельствование судов. Номер должен состоять из букв и цифр, наносится на корпус.

Правила ведения журналов

Приказом Минтранса России от 22 февраля 2024 г. № 66 предписаны правила ведения судового журнала, машинного журнала, радиожурнала и санитарного журнала в электронном виде. Эти правила распространяются только на полностью автономные суда. Помимо подробностей ведения журналов, в приказе указано, что судовым журналом, машинным журналом и радиожурналом подлежат учету и контролю в службе капитана морского порта, в то время как ведение санитарного журнала отнесено к ответственности только судовладельца.

Для судов внутреннего водного транспорта издан отдельный приказ Минтранса России от 24 января 2024 г. № 27, где установлены

соответствующие правила и положения ведения электронного судового журнала. Эти правила также распространяются только на полностью автономные суда.

Положение о выдаче свидетельства о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна

Приказом Минтранса России от 2 мая 2024 г. № 159 установлены правила определения безопасного минимального состава внешнего экипажа автономного судна и выдачи соответствующего свидетельства.

Свидетельство о безопасном минимальном составе внешнего экипажа выдается капитаном морского порта регистрации судна. При выдаче свидетельства капитан морского порта руководствуется нормативами, указанными в документе, подтверждающем соответствие технических средств по управлению автономным судном требованиям к таким средствам.

В свидетельстве о безопасном минимальном составе внешнего экипажа указывается состав внешнего экипажа, а именно, внешний капитан, оператор (внешний вахтенный офицер), оператор (внешний вахтенный механик) и внешний специалист по связи, а также соответствующее обоснованное количество членов экипажа по каждой из ролей. Кроме того, в свидетельство о безопасном минимальном составе включены район плавания, режим использования автономного судна по времени, режим работы внешнего экипажа, сведения об экипаже на борту и т.д. Наименование — свидетельство о минимальном безопасном составе внешнего экипажа — может быть в дальнейшем откорректировано и рассматривается как функциональный термин.

На судах внутреннего водного транспорта минимальный безопасный состав внешнего экипажа регулируется приказом Минтранса России от 16 апреля 2024 г. № 130. Точные требования, установленные для судов внутреннего водного транспорта, не являются идентичными, так как количество экипажа соотносено с мощностью двигателя судна и количеством часов дистанционного управления.

Правила управления автономными судами

Правила управления морскими автономными судами установлены приказом Минтранса России от 22 апреля 2024 г. № 140. Основные заключаются в следующем:

1) решение о передаче управления полуавтономным судном от экипажа на борту к системе автономного судоходства (САС) и/или от САС к экипажу на борту принимает экипаж на борту, а именно, член экипажа, который несет навигационную вахту. Момент перехода управления фиксируется в судовом журнале;

2) решение о передаче управления дистанционно управляемого судна от экипажа на борту к внешнему экипажу принимает капитан на борту судна. Если внешний экипаж теряет контроль над судном или ему требуется передать контроль за судном экипажу на борту, внешний

вахтенный офицер должен уведомить капитана на борту. Момент перехода управления фиксируется в судовом журнале;

3) решение о передаче управления от внешнего экипажа к САС и/или от САС к внешнему экипажу принимает вахтенный помощник внешнего капитана судна. Момент перехода управления фиксируется в судовом журнале;

4) управление полностью автономным судном осуществляется в автоматическом режиме. Решение о передаче управления полностью автономным судном от САС к внешнему экипажу и от внешнего экипажа к САС принимает вахтенный помощник внешнего капитана судна. Момент перехода управления фиксируется в судовом журнале;

5) обеспечение безопасного управления автономным судном на ходу и стоянке осуществляется круглосуточно, посменно членами внешнего экипажа;

6) также в приказе прописаны обязанности вахтенной службы, но, в целом, они не отличаются от стандартных действий, требуемых от экипажей судов с классическим способом управления.

В приказе Минтранса России от 19 марта 2024 г. № 86 предписаны практически аналогичные правила для судов внутреннего водного транспорта.

Дипломирование членов внешних экипажей судов

Приказом Минтранса России от 8 апреля 2024 г. № 117 предписаны требования к квалификации и плавательному цензу следующих специалистов:

1) внешний капитан;

2) специалист по управлению автономным судном (внешний оператор), компетентный в области дистанционной эксплуатации судовой энергетической установки, электрооборудования и средств автоматики;

3) специалист (внешний оператор) по управлению автономным судном.

Тем же приказом установлены формы свидетельств, подтверждающих квалификацию внешнего капитана и внешнего оператора, а также правила выдачи таких свидетельств.

Схожие процедуры установлены для судов внутреннего водного транспорта в приказе Минтранса России от 8 апреля 2024 г. № 118.

Требования к системам обеспечения управления движением автономных судов в морском порту и на подходах к нему

Приказом Минтранса России от 2 мая 2024 г. № 160 в целях обеспечения связи с действующей в навигационном районе СУДС, предоставления требуемой информации, а также для получения обязательных к исполнению инструкций СУДС и других данных установлены некоторые требования к системам автономного судоходства. Приказом также установлено, что в таких системах должны быть реализованы вывод на экран картографических данных, контроль отклонений от маршрута, получение и вывод на экран данных NAVTEX.

Поправки к Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах и на подходах к ним

Приказом Минтранса России от 4 декабря 2023 г. № 396 введены поправки к Общим правилам, предписывающим судам способы маневрирования и стоянки при нахождении судна в акватории морского порта или на подходах к нему. Эти поправки в основном носят редакторский характер, так как правила, как таковые, не нуждаются в корректировках ввиду того, что автономные и дистанционно управляемые суда предположительно должны следовать общим процедурам и правилам.

Выводы

Начиная с 2019 г., в рамках эксперимента по автономной навигации Российская Федерация внесла множество новшеств в свое законодательство, направленных на разработку и внедрение данной новой технологии в обычную деятельность. В настоящий момент принятые изменения в законодательство представляются взвешенными и исчерпывающими, создают завершённую комплексную системную правовую основу для эксплуатации автономных судов. Но поскольку МАНС не используется повсеместно и практика применения пока нарабатывается, могут потребоваться дальнейшие обсуждения, корректировки правил и другие изменения.

Литература

1. Якунчиков, В. В. Состояние дел в Автономном судоходстве / В. В. Якунчиков, В. В. Ключев, В. П. Куприяновский, И. Ф. Михалевич, С. С. Соколов, А. В. Артемьев, Н. Н. Харченко // Дайджест 2023. — Министерство транспорта Российской Федерации, Российский университет транспорта. — 2023, С. 269.
2. Ключев, В. В. Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства // В. В. Ключев [и др.] // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1С. — С. 9–267.
3. Ключев, В. В. Развитие законодательства в области автономного судоходства в Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 4(48). — С. 74–89.

References

1. Yakunchikov, V. V. Sostoyaniye del v Avtonomnom sudokhodstve [The state of affairs in autonomous shipping] / V. V. Yakunchikov, V. V. Klyuyev, V. P. Kupriyanovskiy, I. F. Mikhalevich, S. S. Sokolov, A. V. Artem'yev, N. N. Kharchenko // Daydzhest 2023. — Ministerstvo transporta Rossiyskoy Federatsii, Rossiyskiy universitet transporta. — 2023, S. 269.
2. Klyuyev, V. V. Uchastiye Rossiyskoy Federatsii v razrabotke mezhdunarodnykh pravovykh instrumentov v oblasti avtonomnogo sudokhodstva [Participation of the Russian Federation in the development of international legal instruments in the autonomous shipping] // V. V. Klyuyev [i dr.] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2024. — № 1С. — S. 9–267.
3. Klyuyev, V. V. Razvitiye zakonodatel'stva v oblasti avtonomnogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii / [Development of legislation in the field of autonomous

shipping in the Russian Federation] / Transportnoye pravo i bezopasnost'. – 2023.
– № 4(48). – S. 74–89.