

УДК 656.61.052

АВТОНОМНЫЕ СУДА: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ

Зубкова Татьяна Петровна¹, студент

e-mail: zubkova02@bk.ru

Хвостов Роман Сергеевич², кандидат технических наук, доцент, заведующий кафедрой судовождения и безопасности судоходства

e-mail: nnover86@mail.ru

¹ Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург, Россия

² Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В наше время вопросы, которые касаются автономных судов являются актуальной темой для обсуждения. Использование таких судов может привести к ряду преимуществ, таких как снижение затрат на эксплуатацию, повышение безопасности и снижения воздействия на окружающую среду. Однако их использование также может вызвать ряд проблем, связанных с правовым регулированием. В данной статье рассматриваются актуальные вопросы и перспективы правового регулирования автономных судов.

Ключевые слова: Морские автономные суда, правовое регулирование, морское судоходство, безопасность, ИМО.

AUTONOMOUS VESSELS: CURRENT ISSUES AND PROSPECTS FOR REGULATION

Zubkova Tatyana Petrovna¹, Student

e-mail: zubkova02@bk.ru

Khvostov Roman Sergeevich², Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Ship Handling and Safety of Navigation

e-mail: nnover86@mail.ru

¹ Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint Petersburg, Russia

² Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. Nowadays, issues related to autonomous vessels are an urgent topic for discussion. The use of such vessels can lead to a number of advantages, such as reduced operating costs, increased safety and reduced environmental impact. However, their use can also cause a number of problems related to legal regulation. This article discusses current issues and prospects for legal regulation of autonomous vessels.

Keywords: Marine autonomous vessels, legal regulation, maritime navigation, safety, IMO.

Создание автономных судов связано с использованием новых цифровых технологий, которые в будущем повлияют на повышение эффективности транспортной системы. Автономное судоходство является предметом дискуссий на протяжении последнего десятилетия, и в настоящее время его реализация стала более реальной, чем когда-либо. Последние достижения, которые были достигнуты в области автономных технологий, сделали автоматизацию судов технически осуществимой, однако возможность технического использования судов с искусственным интеллектом должно удовлетворять конкретные эксплуатационные потребности судоходной отрасли.

Однако, наряду с потенциальными выгодами и эффективностью, автономные суда сталкиваются с рядом проблем, которые требуют регулирования. Одной из проблем будет являться безопасность судоходства, так как новые технологии будут обеспечивать более высокую точность и эффективность навигации, но при этом, будут возникать опасения по поводу возможности предотвращения аварий. Таким образом возникает необходимость разработать и обеспечить соблюдение строгих стандартов и норм, чтобы свести к минимуму риски и обеспечить безопасность судов и экипажа.

Кроме того, вопросы регулирования связаны с изменениями в законодательстве. Правовая база и стандарты должны быть обновлены для обеспечения эффективного управления, безопасности и ответственности за эксплуатацию автономных судов.

Международная морская организация (далее – ИМО) в ходе проведенных исследований выделила 4 степени автономности судов:

- Первая степень – когда моряки находятся на борту судна для управления судовыми системами и функциями, но при этом некоторые операции могут быть автоматизированы;
- Вторая степень – дистанционно-управляемое судно с экипажем на борту. Корабль управляется из другого места, но при этом в случае чрезвычайной ситуации, экипаж судна должен быть готов принять на себя управление;
- Третья степень – на судне отсутствует экипаж и судно управляется с берега;
- Четвертая степень – судно полностью автономно. Операционная система корабля способна самостоятельно принимать решения и определять действия .

В период с 31 мая по 9 июня в Лондоне, штаб-квартире Международной морской организации (далее – ИМО), прошла 107-я по счету сессия Комитета безопасности на море, в которой приняла участие Российская Федерация (далее – РФ).

Пресс-служба Минтранса сообщила, что главным вопросом для обсуждения стала разработка Международного кодекса для морских автономных надводных судов (далее – МАНС), ранее на 106-й сессии ИМО планировала ввести в действие данный Кодекс в 2024 году, теперь внедрение будет происходить в 2025 году, но документ будет носить рекомендательный характер, а с 2028 года сделать его обязательным.

Работа комитета заключалась в том, что продолжалась разработка каждого раздела будущего Кодекса, происходило обсуждение и уточнение будущей терминологии, которая будет входить в Кодекс МАНС. При этом комитет отложил работу над Конвенцией по охране человеческой жизни (далее – СОЛАС) чтобы сфокусироваться на придании Кодексу обязательный характер, такое решение может повлиять на ожидаемый срок вступления его в силу. Но важно отметить то, что работу над СОЛАС нельзя приостанавливать надолго, так как «необходима разработка отдельных глав, касающихся безэкипажных судов».

Один из актуальных вопросов связанных с автономными судами — это безопасность захода судна в порт. Проведенные в 2022 году исследования ИМО, выявило проблему подхода судна к причалу, так как увеличивается вероятность столкновения с ним, данное исследование показало, что автономные суда могут оказать серьезное влияние на безопасность на море в целом. Чтобы исключить эту проблему, ИМО провела дополнительные исследования, при которых система МАНС была разделена на 5

подсистем, одна из них – это портовые операции. Скорее всего это будет означать, что суда в портовой акватории в автономном режиме смогут подходить к причалу без рисков, но после 2022 года вопрос о безопасном заходе автономного судна в порт больше не поднимался. Таким образом, необходимо урегулировать этот вопрос как на правовом, так и на техническом уровне, чтобы снизить риски аварий в портах.

Стоит отметить, что отсутствует комплексный правовой акт, который устанавливает ответственность владельцев таких судов, за их мореходное состояние, безопасную перевозку грузов или пассажиров. В связи с этим, существует необходимость создания правового акта, который будет подходить под действия автономных судов.

В заключение можно сказать о том, что создание автономных судов в настоящее время очень сильно развивается. Для реализации плавания автономных судов недостаточно одного технического прогресса в данной сфере, также важную роль играет правовое регулирование, которое на данный момент находится еще в разработке.

Список литературы:

1. International Maritime Organization / Safety4sea. — URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx> (дата обращения: 25.10.2023)
2. Комитет по безопасности на море ИМО продолжает разработку кодекса по морским автономным надводным судам / Министерство транспорта Российской Федерации. — URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/10740?ysclid=lojyve4cwe197731610> (дата обращения: 26.10.2023).
3. Гуцуляк, В.Н. О правовых и социальных проблемах использования морских судов без экипажей / В.Н. Гуцуляк [Текст] // Сборник научных докладов по итогам «круглого стола», проводимого совместно кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта и Ассоциацией международного морского права. — Москва: Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020. — С. 10 – 13.
4. Capt. Eero Lehtovaara Autonomous ships and safety at sea / Capt. Eero Lehtovaara / Safety4sea. — URL: <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2021/06/one-sea-whitepaper-autonomous-ships-and-safety-at-sea.pdf> (дата обращения: 30.10.2023)
5. Munim, Z.H., Haralambides, H. Advances in maritime autonomous surface ships (MASS) in merchant shipping [Текст] / Munim, Z.H., Haralambides H. // Maritime Economics & Logistics. — 2022. — № 24(2). — С. 181 – 188.

