

УДК 349

ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО ВВЕДЕНИЯ АВТОНОМНЫХ БУКСИРОВ В «ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ ПОСТАНОВЛЕНИЯ В МОРСКОМ ПОРТУ НОВОРОССИЙСК»

Аванесова Татьяна Панаетовна¹, доктор педагогических наук, доцент

e-mail: avanesova1@mail.ru

Балакай Наталья Александровна¹, курсант

e-mail: nbalakaj@gmail.com

Дергилев Виктор Алексеевич^{1,2}, аспирант, младший научный сотрудник

e-mail: viktor315464@mail.ru

¹ Государственный морской университет имени адмирала Ф.Ф. Ушакова, Новороссийск, Россия

² НИЛ «Автономное Судовождение», Новороссийск, Россия

Аннотация. Настоящая статья посвящена проведению правового анализа такого основополагающего документа как «Обязательные постановления в морском порту Новороссийск» утверждённым приказом Министерства транспорта Российской Федерации №503 от 30.11.2017 года на предмет законодательного регламентирования деятельности автономных буксиров (АБ) в морском порту Новороссийск. В статье рассмотрены и проанализированы пункты постановлений касательно автономных буксиров. Анализируя их, авторы предлагают пути решения ныне существующих законодательных пробелов в Обязательных постановлениях по порту Новороссийск.

Ключевые слова: обязательные постановления по порту Новороссийск, автономные буксиры, законодательство, правовой анализ, международная морская организация, автономное судовождение.

LEGAL ASPECTS OF LEGISLATIVE INTRODUCTION OF AUTONOMOUS TUGS IN THE «MANDATORY REGULATIONS IN THE SEA PORT OF NOVOROSIYSK»

Avanesova Tatyana Panayotovna¹, Doctor of Pedagogical Sciences, Associate Professor

e-mail: avanesova1@mail.ru

Balakay Nataliya Aleksandrovna¹, Cadet

e-mail: nbalakaj@gmail.com

Dergilev Viktor Alekseevich¹, Doctoral Student, Junior Researcher

e-mail: viktor315464@mail.ru

¹ Admiral Ushakov Maritime State University, Novorossiysk, Russia

² Research Laboratory «Autonomous Shipping», Novorossiysk, Russia

Abstract. This article is devoted to the legal analysis of such a fundamental document as «Mandatory Ordinances in the seaport of Novorossiysk» approved by the order of the Ministry

of Transport of the Russian Federation № 503 of 30.11.2017 on the subject of legislative regulation of the activities of autonomous tugboats in the seaport of Novorossiysk. The article considers and analyzes individual paragraphs of these regulations. Analyzing them, the authors propose ways to solve the current legislative gaps in the Mandatory Ordinances for the port of Novorossiysk.

Keywords: mandatory Regulations for the Port of Novorossiysk, autonomous tugboats, legislation, legal analysis, international maritime organization, autonomous navigation.

Введение

Актуальность проведенного исследования обусловлена в первую очередь необходимостью модификации действующего законодательства с учетом появления новых научно-технических разработок.

Функции буксировки и швартовка выполняется буксирами в соответствии с «Обязательными постановлениями в морском порту Новороссийск», утверждённым приказом Министерства транспорта Российской Федерации №503 от 30.11.2017 года. Однако, в рамках разработки технологических и технических решений для реализации без экипажного судовождения, дальнейшее развитие автономного судовождения в первую очередь будет опираться на автоматизацию портовых операций. Для решений задач, связанных с автономным выполнением операций по проводке и швартовке в акватории порта Новороссийск, будет применяться группа автономных буксиров (АБ).

Внедрение АБ в инфраструктуру морского порта Новороссийск обусловлено научно-техническим прогрессом, однако проблема реализации законодательных норм, регулирующих их деятельность, по-прежнему остается актуальной. Стоит отметить, что вопрос законодательной регламентации автономного судовождения является широко обсуждаемым на международном уровне. Так, Комитетом по безопасности на море (МСС) на 99-ой сессии был сделан юридический анализ понятия «автономное судовождение» [1], а в период с 5 по 14 мая 2021 года прошла 103-я сессия комитета по безопасности на море, центральным вопросом которой стало обсуждение необходимости внесения изменений в конвенции и кодексы ИМО для обеспечения возможности использования морских автономных надводных судов (МАНС) [2]. На заседании комитета обсуждался ряд вопросов в контексте регулирования МАНС, а именно, гражданской ответственности за причиненный автономным судном ущерб, статусе капитана и экипажа судна, использовании удаленного ходового мостика. Принято решение вернуться к детальному рассмотрению российских документов на следующем этапе, когда по результатам регулятивного обзора начнется практическая работа по совершенствованию правовых рамок ИМО [3]. К таким документам следует отнести «Обязательные постановления в морских портах РФ».

Обязательные постановления подлежат исполнению судами, независимо от их национальной и ведомственной принадлежности, а также физическими лицами и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в морском порту» согласно п. 3 Приказа Министерства транспорта РФ от 30 ноября 2017 г. № 503 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Новороссийск» [4]. Данный пункт приказа будет распространяться на автономные буксиры, исходя из их юридического статуса. Проведя юридический анализ обязательных постановлений по порту, становится очевидным, что данный документ не содержит положения, регулирующие деятельность автономных буксиров в порту Новороссийск. Таким примером может послужить ч. 4 П. 30 и 31 Обязательных постановлений по порту. Рассмотренные выше пункты содержат описание разрешительного порядка движения и стоянки судов, действующих в морском



порту, а также их взаимодействие с портовой системой управления движения судов (СУДС). Анализируя п. 31, согласно которого капитан судна обязан запросить разрешения на начало движения и получить это разрешение. Однако выполнение вышеперечисленных пунктов будет производиться капитаном группы буксиров с центра дистанционного управления, поскольку на борту буксира отсутствует экипаж.

По нашему мнению, в упомянутых пунктах должно быть отражено понятие правового статуса капитана, пилотирующего без экипажного буксира, а также его полномочия с целью выполнения движения в акватории порта от места собственного базирования во внутренние гавани порта до точки встречи буксируемого судна, а также буксировки, швартовки и дальнейшего следования буксира до места своего базирования. Применительно к таким буксирам должны использоваться ограничения, предусмотренные п. 3 статьи 15 Федерального закона от 31 июля 1998 г. №155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации».

Примером может послужить извещение мореплавателям (ИМ), в которых устанавливаются такие временные опасные районы, как со статусом военных учений, стрельб или других факторов, влияющих на безопасность движения в акватории порта [5].

Раздел IV ОППН, а именно «Правила плавания судов в акватории морского порта и на подходах к нему», строго лимитирует движения морских судов в пределах порта, за исключением маломерных судов, используемых для обеспечения функционирования морского порта, а также маломерных судов, используемых в некоммерческих целях, спортивных, парусных и прогулочных судов (п. 31-32 настоящих постановлений) [4].

Во всех остальных случаях, суда обязаны следовать по строго рекомендуемым в п. 35-40 маршрутам. Что касается автономных буксиров (АБ): к их движению в пределах акватории порта, следует подойти наиболее детально с законодательной точки зрения, а именно, четко разграничить маршрут их следования от места базирования до места встречи судна, а также установить точную траекторию их движения, учитывая допустимую проходную осадку буксиров и глубины, навигационные особенности отдельных участков гавани, приняв во внимание вероятность возникновения внештатных ситуаций, таких как нахождение подводных рыболовных сетей в море, нахождение человека, плавающего в море близ движущегося без экипажного буксира и т.п. Разработка маршрута должна быть проведена с учетом исключения подобных рисков с целью минимизации аварийных ситуаций.

Предполагаемые типовые сценарии маршрутов движение АБ:

Типовой сценарий №1.

Типовым маршрутом следования №1 является переход АБ от места базирования до точки встречи с буксируемым судном. Маршрут пролегает между неподалеку расположенной якорной стоянкой №412 и запретным для плавания районом №113 (см. рис. 1).





Рисунок 1 – Маршрут следования №1

Типовой сценарий №2.

Основной задачей данного сценария является проводка буксируемого судна от точки встречи до причала погрузки/выгрузки. Маршрут проходит из точки встречи буксируемого судна по входному западному фарватеру до причала/места швартовки (см. рис. 2). В случае, когда западный фарватер занят судами встречного движения, расхождение производится согласно требованиям МППСС-72.

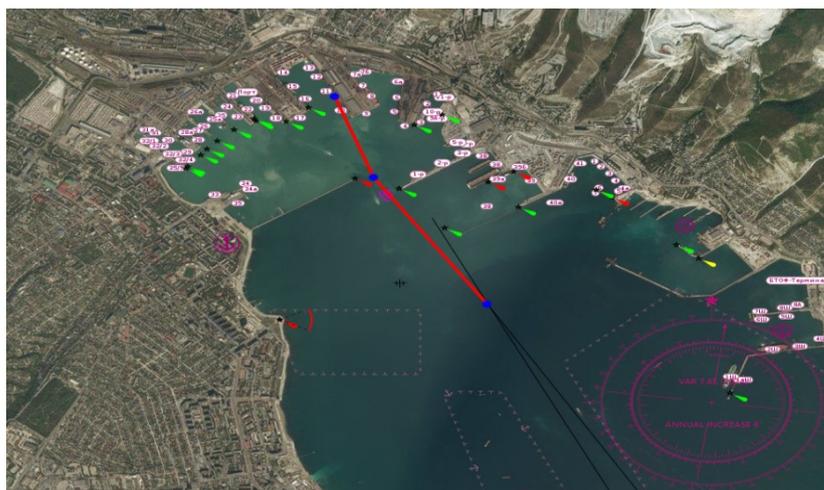


Рисунок 2 – Маршрут следования №2

Типовой сценарий №3.

После завершения швартовных операций следующей задачей АБ является возвращение от точки окончания буксировочной операции до то места базирования. Маршрут следования выполняется согласно сценариев №1 и №2 обратными курсами.



Рисунок 3 – Маршрут следования №3

Заключение

Суммируя все вышесказанное, авторы пришли к выводу о работе автономных буксиров в пределах акватории морского порта Новороссийск согласно регламенту, в рамках закона с учётом поправок правовых документов [2].

В силу юридического статуса будет распространяться п. 3 Обязательных постановлений по порту Новороссийск в отношении без экипажных буксиров. Однако, необходима корректировка в соответствии с правилами их управления. Таким образом, проанализировав п 30 и п 31 ОППН, авторы предлагают дать возможность капитану получения разрешения на начало движения, а также маневрирования в процессе управления данным судном в рамках юридического статуса.

Авторами статьи также было предложено внести изменения в изменение маршрутов следования азимутальных буксиров во избежание аварийных ситуаций столкновения.

Список литературы:

1. Федеральный закон «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» от 31.07.1998 N 155-ФЗ
2. Приказ Министерства транспорта РФ от 30 ноября 2017 г. № 503 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Новороссийск»
3. Сенченко В.Г., Жук С.С. Роботизация морской зоны портовой инфраструктуры. Морские информационно-управляющие системы, No. 2 (24) / 2023
4. Senchenko V., Dergilev V. Surrounded by a flock of robot tugboats // Marine Fleet – 03/1567/2023. – С. 32
5. ICE. Maritime and Offshore Structure Maintenance, Proc, of 2nd Int. Conf., Institute of Civil Engineers. Thomas Telford, London, 1986
6. Buslov. V. «Durability of Various Types of Wharves» Proc. ASCE, Coastal Structures '79. Spec. Conf. 1979
7. MSC.1/Circ.1638 3 June 2021 OUTCOME OF THE REGULATORY SCOPING EXERCISE FOR THE USE OF MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS), 2021;
8. Министерство транспорта Российской Федерации. – URL: <https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9927> (дата обращения 14.03.2024)
9. Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 503 dated November 30, 2017 «On Approval of Mandatory Regulations in the seaport of Novorossiysk»

10. Federal Law «On Internal Sea Waters, the Territorial Sea and the Adjacent Zone of the Russian Federation» dated 07/31/1998 No. 155-FZ.

