

УДК 347.77/.78

ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВТОНОМНОГО СУДОХОДСТВА**Пестова Ольга Васильевна¹**, методист, преподавательe-mail: zov2170@mail.ru**Умрихина Маргарита Алексеевна¹**, студентe-mail: umrihinarita@gmail.com

¹ Самарский филиал Волжского государственного университета водного транспорта, Самара, Россия

Аннотация. Авторы рассматривают правовые аспекты обеспечения автономного судоходства в России и барьеры, препятствующие его развитию, предлагают варианты их решения, комплексный подход к решению проблем автономного судоходства.

Ключевые слова: морской транспорт, автономное судоходство, внешний экипаж, цифровизация, искусственный интеллект.

LEGAL SUPPORT FOR AUTONOMOUS NAVIGATION**Olga V. Pestova¹**, Methodologist, Teachere-mail: zov2170@mail.ru**Umrichina Margarita Alekseevna¹**, Studente-mail: umrihinarita@gmail.com

¹ Samara branch of Volga State University of Water Transport, Samara, Russia

Abstract. The authors consider the legal aspects of autonomous shipping in Russia and the barriers that hinder its development, and propose solutions and a comprehensive approach to addressing the challenges of autonomous shipping.

Keywords: sea transport, autonomous navigation, the outside crew, digitalization, artificial intelligence.

Автономное судоходство является относительно новым явлением, как в мире, так и в нашей стране. Цифровизация и автоматизация судоходства, использование искусственного интеллекта открывает новый этап в развитии транспортной отрасли.

На начало 2026 г. по данным ИМО в мировом торговом флоте эксплуатировались 47 полностью автономных и 312 полуавтономных судов, что составляет, соответственно, 0,3, и 4,1 % от общего объема мировых грузопотоков. Прежде всего, это контейнеровозы, принадлежащие Норвегии, Японии, Китаю, Южной Корее и Сингапуру [1].

Еще одна проблема касается вопроса оказания помощи автономным или полуавтономным судном терпящим бедствие судам. Статья 62 Кодекса торгового мореплавания трактует это, как обязанность внешнего капитана, если нет серьезной опасности для самого автономного или полуавтономного судна. В настоящее время не отработана процедура порядка оказания помощи терпящим бедствие судном, которое находится под управлением искусственного интеллекта или внешнего экипажа.

В случае утраты контроля над автономным судном, его владелец, действуя по заранее разработанному плану, должен предпринять меры по возвращению контроля над судном и предотвращению аварийных ситуаций и возможного ущерба.

Для преодоления правовых барьеров, препятствующих развитию автономного судоходства, по мнению отечественных исследователей, нужно обеспечить комплексный подход к решению проблемы:

1. Внести изменения в международные конвенции (SOLAS и др.), дополнив их положениями, касающимися эксплуатации автономных судов.
2. Учитывая опыт других государств, постепенно внести изменения в российские НПА, регулирующие внедрение автономных судов и использование цифровых технологий в судоходстве.
3. Унифицировать требования по сертификации и лицензированию для автономных судов.
4. Учесть риски, связанные с использованием в автономном судоходстве искусственного интеллекта [5, с. 241].

Несомненно, что для эффективного развития автономного судоходства необходимо сотрудничество заинтересованных государств, бизнеса и международных организаций.

Что касается национального законодательства, следует уточнить порядок юридической ответственности, т.к. в действующей редакции КТМ все субъекты автономного судоходства, такие как внешний капитан, судовладелец, производитель ПО и электронного оборудования несут солидарную ответственность за ущерб, нанесенный автономными и полуавтономными судами.

Если учесть, что на судне установлено разнообразное оборудование и программное обеспечение различных производителей и разработчиков, в особенности, если это судно оснащено искусственным интеллектом, солидарную ответственность понесет сразу множество юридических и физических лиц. Оптимальным выглядит вариант возложить основную гражданско-правовую ответственность в данном случае на судовладельца, который впоследствии сможет потребовать возмещения своих затрат с третьих лиц, если будет доказан нанесенный ими ущерб в результате недобросовестных действий по установке оборудования или программного обеспечения [6, с. 71].

Вопрос регулирования движения автономных судов на внутренних водных путях, их взаимодействия с судами, на борту которых находится экипаж, также заслуживает внимания, например, при каких условиях полуавтономное судно переходит с режима автономного управления на ручной и др.

Согласно действующим «Общим правилам плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», а также «Правилам управления автономными судами внутреннего водного транспорта», утвержденным приказом 19 марта 2024 года № 86 автономные и полуавтономные суда при расхождении не пользуются какими-либо преимуществами, а порядок расхождения зависит от конкретных условий и типа судна и правил, действующих в данной акватории [7, 8]. На наш взгляд целесообразно предложить приоритет в расхождении для автономных судов, т.е. судно с экипажем на борту должно уступить путь автономному судну.



Цифровизация судоходства является одним из ключевых элементов модернизации транспортной сферы. Применение автономных судов, по мнению многих экспертов, позволит снизить роль человеческого фактора и повысить безопасность судоходства, сократить время и затраты на транспортировку грузов.

Только практика, в том числе правоприменительная по подобным делам, по мере распространения автономных и полуавтономных судов на морских и внутренних водных путях, позволит выявить правовые лакуны в данной сфере и внести изменения в действующее законодательство.

Список литературы:

1. Автономные суда и дроны: морская логистика в 2026 году без романтики. [Электронный ресурс] URL: https://dzen.ru/a/aYRjCdSVcR1PSOqi?ysclid=mp3zsyvb5o57746006#_statistika_avtonomnogo_flota_yanvar (дата обращения: 01.06.2026).
2. Суда без экипажа [Электронный ресурс] URL: <https://www.bfm.ru/news/457967?ysclid=mq0s22z1us94577636> (дата обращения: 01.06.2026).
3. Какую роль сыграла Россия в новом мировом Кодексе для автономных судов? [Электронный ресурс] URL: <https://paluba.media/news/213279?ysclid=mpv3j9wg9t846396982> (дата обращения: 01.06.2026).
4. Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (ред. от 26.02.2024) // СПС «Гарант» (дата обращения: 01.06.2026).
5. Чеботарев С.С., Чеботарев В.С., Бондарь И.В. Автономное судоходство и цифровая логистика: основные ограничения и их влияние на экономическое развитие // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2024. Том 14. № 8А. С. 235-250.
6. Щербань А.В. Правовые проблемы использования автономных морских судов в международном судоходстве // Аграрное и земельное право. 2020. №6 (186). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovye-problemy-ispolzovaniya-avtonomnyh-morskih-sudov-v-mezhdunarodnom-sudohodstve> (дата обращения: 05.06.2026).
7. Правила управления автономными судами внутреннего водного транспорта (утв. приказом Минтранса России от 19 марта 2024 года № 86) // СПС «Кодекс» (дата обращения: 01.06.2026).
8. Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним (утв. приказом Минтранса России от 12 ноября 2021 года № 395) // СПС «Кодекс» (дата обращения: 01.06.2026).

