

На правах рукописи

Клюев Виталий Владимирович

**Формирование подходов к правовому регулированию
общественных отношений, возникающих при эксплуатации
автономных надводных судов**

Специальность 5.1.3. Частно-правовые (цивилистические) науки

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва – 2024

Диссертация выполнена в центре частного права Федерального государственного научно-исследовательского учреждения «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации»

Научный руководитель:

Синицын Сергей Андреевич

доктор юридических наук, профессор РАН, заместитель директора ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации»

Официальные оппоненты:

Бажина Мария Анатольевна

доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры предпринимательского права имени В.С. Якушева, ФГБОУ ВО «Уральский государственный юридический университет имени В.Ф. Яковлева»

Лескова Юлия Геннадьевна

доктор юридических наук, профессор, заведующая кафедрой предпринимательского, трудового и корпоративного права ФГБОУ ВО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации»

Ведущая организация:

ФГБОУ ВО «Российский государственный университет правосудия (РГУП)»

Защита состоится «24» февраля 2025 г. в «10» часов «00» минут на заседании диссертационного совета 02.1.002.004, созданного на базе ФГНИУ «Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации», по адресу: 117218, г. Москва, ул. Большая Черемушкинская, д. 34, зал заседаний диссертационного совета, каб.501.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке и на официальном сайте Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации: <https://izak.ru/>.

Автореферат разослан « ____ » _____ 2024 г.

Ученый секретарь диссертационного совета,
кандидат юридических наук

А.В. Белякова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Развитие автоматизированных и автоматических устройств и систем в торговом мореплавании и речном судоходстве, ускорение совершенствования таких систем, обусловленное появлением цифровых технологий, привело в последние годы к существенному изменению общественных отношений, связанных с эксплуатацией морских и речных судов. Наивысшей степенью эволюции автоматизированных и автоматических систем стало появление морских и речных судов, на которых минимизируется вовлеченность персонала в процессы управления как на самом судне, так и вне судна, вплоть до полного отказа от непосредственного участия персонала в управлении судном в пользу автоматических систем. Развитие технологии автономного судоходства происходит одновременно с общим прогрессом в области автономного транспорта.

Основными мотивами, побудившими разработку автономных судов, являются потенциальное повышение эффективности плавания с уменьшенным экипажем на борту, или вовсе без него, и прогнозируемое снижение риска морских аварий и происшествий, обусловленных человеческими ошибками. Кроме того, появление автономных судов содействует реализации амбициозной цели достижения нулевых выбросов вредных веществ в атмосферу и в водную среду в судоходстве, вследствие уменьшения накопления отходов человеческой жизнедеятельности на судне, а также вследствие все того же уменьшения рисков аварий и происшествий, связанных с человеком.

Хотя автономное судоходство является одной из ключевых тенденций в морской отрасли, у автономных судов, очевидно, есть и некоторые недостатки, риски и ограничения в правовом поле по сравнению с классическими, неавтономными судами. При разработке большинства морских правовых норм нельзя было предвидеть возможность эксплуатации автономных судов и судов без экипажа на море, и эта идея казалась далекой и непостижимой. Поскольку морское судоходство имеет свои уникальные особенности, которые в основном обусловлены особыми условиями морской окружающей среды, международное

морское право, как одно из самых сложных областей международного частного права, а, как следствие, и морское национальное право сталкиваются с задачей регулирования правоотношений, связанных с появляющимися автономными и безэкипажными судами, которые до сих пор оставались вне регулирования.

Для соблюдения международных норм и правил в морской индустрии необходимо учесть особенности автономных судов, в том числе путем внесения изменений в существующие правовые нормы. Тем не менее подобные изменения могут вызвать политические и этические вопросы в отношении безопасности моряков. Возникает важный вопрос о том, как найти равновесие между внесением необходимых поправок в правовые инструменты и обеспечением безопасности и защиты моряков, работающих на автономных судах или на классических, неавтономных судах, но осуществляющих плавание в акваториях совместно с автономными судами.

Концепция настоящей работы заключается в исследовании юридических вопросов и противоречий в них, связанных с общественными отношениями, возникающими при эксплуатации автономных судов, в российском и международном частном праве. Это исследование направлено на оценку того, как автономные суда и методы управления ими соотносятся с существующими юридическими нормами, и на формирование подходов к возможным изменениям и корректировкам, которые необходимо осуществить на основе полученных результатов для преодоления проблем и правовых ограничений при эксплуатации автономных судов. Актуальность темы исследования связана с необходимостью формирования теоретических положений в области регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, и предоставления рекомендаций для последующих исследований и разработки регуляторных предложений.

Научные исследования в области автономного судоходства в подавляющем большинстве посвящены техническим аспектам навигационного управления судами, конструкции и прототипов автономных судов, а юридические исследования являются узкотематическими и часто основаны

только на международном частном праве. Общественные отношения, связанные с эксплуатацией автономных судов, требуют подробного изучения для определения юридических препятствий и формирования способов их преодоления. Собственно правоотношения и юридическое оформление их регулирования и на национальном, и на международном уровнях требуют научного изучения, обоснования и систематизации.

Исследования в настоящей диссертационной работе проводились исходя из того, что развитие технологий автономного судоходства все в большей степени ускоряется, а морская индустрия, включая российских судовладельцев, нацелена на коммерческое использование автономных судов, при этом правовые инструменты не позволяют в нынешнем их виде широкое внедрение этой технологии и необходим поиск соответствующих юридических решений.

Степень изученности проблемы. Основу данного исследования составили международные и российские правовые акты в области морского частного права. Следует отметить, что анализ информационно-правовой базы в литературе рассматривается достаточно редко и публикации по проблеме правового регулирования автономных морских судов часто находятся вне поля зрения ученых. В зарубежных исследованиях обращается внимание на анализ положений ИМО, а в российской практике, кроме этого вопроса, описываются достижения российского автономного судоходства и статуса моряков, основываясь на международном частном праве. Таким образом, впервые в данной работе будет проведено исследование и систематизация российской правовой базы по изучаемому вопросу.

Цель данного исследования — сформировать и обосновать подходы и принципы правового регулирования общественных отношений, складывающихся в связи с использованием автономных и полуавтономных судов, которые могут быть использованы при формулировании правовых норм в сфере торгового мореплавания и судоходства по внутренним водным путям.

Объект исследования — общественные отношения, возникающие в связи с использованием автономных и полуавтономных судов в торговом мореплавании и судоходстве по внутренним водным путям.

Предмет исследования — нормы российского и международного частного морского права по вопросам эксплуатации автономных надводных судов, неурегулированные общественные отношения, возникающие при эксплуатации автономных судов, проблемы и перспективы правового регулирования автономных надводных судов в России.

Задачи диссертационного исследования:

1. Исследовать законодательство применительно к вопросам регулирования автономного надводного судоходства, выявить правовые препятствия эксплуатации автономных судов.

2. Определить место морского частного права в национальной системе права, основываясь на доктрине отраслевой структуры системы права с выделением в морском праве общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных судов.

3. Обосновать правовое определение (дефиницию) нового объекта правоотношений в области морского частного права — дистанционно управляемого судна или судна, полностью управляемого автоматическими системами.

4. Выявить правовую сущность и особенности общественных отношений, возникающих при появлении в практике торгового мореплавания новых способов управления судами — в автономном или полуавтономном режиме.

5. Определить новые правовые особенности существующих субъектов правоотношений в области морского частного права и выявить вновь возникающих субъектов и их квалифицирующие признаки при появлении общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных и полуавтономных судов.

6. Сформировать теоретические положения, касающиеся

регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных и полуавтономных судов, основываясь на объективных предпосылках их появления технического и правового характера.

7. Исследовать возможность унификации законодательства в сфере правового регулирования автономного надводного судоходства в Российской Федерации с международными нормами.

8. Сформировать предложения по проектированию законодательных актов, принятие которых позволит реализовывать технологии автономного судоходства.

Методология исследования. Настоящее исследование проводится с использованием юридического догматического метода, обеспечивающего связанность проводимого исследования с позитивным правом в рассматриваемой области и формирование необходимых правовых конструкций в новой для юридической науки сфере общественных отношений, коей является автономное судоходство. Для целей проводимого исследования также используется общенаучный метод системного анализа, заключающийся в выявлении и декомпозиции общественных отношений с последующим синтезом соответствующих правовых норм в их взаимосвязи.

При проведении анализа имеющихся и разрабатываемых правовых норм и конструкций в международных правовых инструментах в их сопоставлении с российским законодательством и разрабатываемыми нормами российского права используется метод сравнительного правоведения с функциональным подходом.

В данном исследовании использованы разнообразные источники информации, охватывающие широкий спектр аспектов как юридического, так и технического характера. Прежде всего, это кодифицированные законы в области торгового мореплавания и судоходства по внутренним водным путям. Ввиду существенной интегрированности национального законодательства и международной правовой системы в области торгового мореплавания в

исследовании уделяется значительное внимание международному морскому частному праву.

Анализ подхода Европейского союза к регулированию автономного судоходства осуществляется на основе законодательства ЕС в области морских дел и обмена данными. Также привлекается английское морское право, учитывая его существенное влияние в вопросах, связанных с морем. Кроме того, исследование обращает внимание на разнообразные правительственные акты и отчеты, касающиеся автономных судов, включая доклады, опубликованные администрациями Великобритании, Дании и Финляндии. Эти отчеты ценны для анализа правовых барьеров, возможностей и проблем, связанных с внедрением автономных судов и их стандартизацией в Российской Федерации.

Теоретическая значимость. Исследование формирования подходов к регулированию общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, имеет важное теоретическое значение, так как оно способствует появлению новых подходов в разработке норм права для обеспечения эффективной эксплуатации морских судов в такой инновационной сфере, как автономное судоходство. Данная работа позволяет углубить понимание основ регулирования безопасности на море, а также адаптировать его к новым вызовам и технологиям, связанным с автономным судоходством.

Практическая значимость. Исследование регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, имеет непосредственную практическую значимость для морской индустрии и отрасли морского частного права, а также для участия Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства. Полученные результаты послужили основой для создания и обновления национальных нормативных правовых актов, направленных на обеспечение безопасности при использовании автономных судов. Проведенное исследование позволило переоценить на уровне российского и международного частного морского права многие аспекты правового регулирования

эксплуатации, безопасности, процедур и мер, которые должны быть приняты для развития российского законодательства.

Теоретические и практические разработки автора настоящего исследования послужили базой для подготовки поправок в законодательство в части регулирования автономного судоходства, принятых в июле 2023 года¹, впервые установивших комплексную правовую среду, позволяющую эксплуатировать автономные суда в производственном режиме. Результаты настоящего исследования послужили основой для подготовки и издания комплекса нормативных правовых актов Правительства Российской Федерации и федеральных органов исполнительной власти по вопросам автономного судоходства², а также документов Российской Федерации в ИМО по вопросам формирования международных правовых инструментов, регулирующих безопасность эксплуатации автономных судов³.

Положения, выносимые на защиту:

1. Вопросы правового регулирования безэкипажных транспортных средств сегодня актуальны не только в сфере морского транспорта, но и в авиации, автомобильном, железнодорожном и внутреннем водном видах транспорта. Гипотетически возникает резонная идея — создать унифицированный понятийный аппарат автономного транспорта и унифицированные правовые нормы. Однако попытки сформулировать обоснование обособленности отрасли целостного транспортного права пока не увенчались успехом и, как следствие, в практике нормотворчества не появились конструкции, регулирующие транспорт в целом, как единую отрасль. Соответственно, идея обобщенного регулирования автономных транспортных средств представляется нереализуемой.

¹ Федеральный закон от 10.07.2023 № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» // Российская газета. 2017. 17 июля.

² Ключев В. В. Окончательное формирование системы правового регулирования эксплуатации автономных судов в России // Транспортное право и безопасность. 2024. № 3 (51). С. 141–148.

³ Ключев В. В., Айзинов С. Д., Меленас Ю. С. и др. Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства // Транспортное право и безопасность. 2024. № 1. С. 9–267.

Рассмотрение автором отраслевого подхода к системе права позволило сформулировать обобщенные критерии отнесения области регулируемых общественных отношений к обособленной отрасли права, показать соответствие этим критериям отрасли морского частного права и, как следствие, сделать вывод о том, что вопросы правового регулирования общественных отношений в области автономного судоходства относятся к комплексной отрасли морского права. Соответственно, можно и должно рассматривать правовое регулирование автономных морских судов внутри отрасли морского права.

2. Нормы морского частного права изначально строились в парадигме наличия на борту морского или речного судна квалифицированного экипажа, возглавляемого капитаном и обеспечивающего управление судном, взаимодействие с участниками транспортного процесса, органами власти и управления судоходством. Эволюция морского права шла в направлении формализации и алгоритмизации регулируемых правоотношений при одновременном развитии технологий автоматизации и цифровизации. В работе доказан вывод о том, что достигнутая к настоящему времени высокая степень формализации и алгоритмизации регулирования одновременно с высоким уровнем автоматизации процессов управления являются объективными основаниями появления технологий автономного судоходства и объективными предпосылками к формированию правовых условий для эксплуатации автономных судов.

3. В работе показано, что автономное судно обладает всеми квалифицирующими признаками классического судна (это искусственное сооружение, находится на плаву, зарегистрировано в одной из юрисдикций, признаваемых ООН) и отличается от классического судна способом управления, включая управление движением в пространстве. Соответственно, квалифицирующие признаки автономного судна должны базироваться на дифференциации способа управления судном. Классическое судно управляется экипажем, имеющим правовые обязанности по выполнению функции несения ходовой вахты. Соответственно, предлагается определять дефиницию

автономного судна на основе правовой конструкции, исключающей нормативное закрепление функции экипажа автономного судна по несению ходовой вахты в целях управления судном. В зависимости от степени автоматизации предлагается разделить автономные суда на две основные категории: полуавтономное судно — судно с экипажем на борту, не имеющим нормативно закрепленной обязанности по несению постоянной ходовой вахты в целях управления судном, и полностью автономное судно — автономное судно, не обязанное иметь экипаж на борту (управляемое дистанционно или осуществляющее плавание без какого-либо управления со стороны).

4. Новые общественные отношения порождают и новые субъекты правового регулирования, связанные исключительно с эксплуатацией автономных судов. В работе показано, что такими новыми субъектами общественных отношений будут:

- специалисты по управлению автономными судами, образующие внешний экипаж автономного судна;
- внешний капитан автономного судна;
- специализированная в области автономного судоходства организация, осуществляющая дистанционное управление автономным судном.

5. Постоянное наличие на борту классического (неавтономного) судна экипажа позволило законодательству наделить судно квазисубъектностью, указывая участником правоотношений «судно» в понимании того, что от имени субъекта права «судно» всегда выступает его представитель — капитан судна или иной член экипажа. И в международных правовых инструментах — например, в Конвенции ООН по морскому праву, и в национальных правовых актах — например, в Кодексе торгового мореплавания, судно обязывается исполнить какие-либо действия, более того, судно может быть признано виновным, например, в столкновении. Такой подход к проектированию норм морского частного права не может быть применен при регулировании правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, в связи с отсутствием физической возможности какого-либо лица выступать от имени

судна — на судне экипажа нет. Для автономного судна требуется иной подход к соотношению прав и обязанностей «судна» по отношению к другим участникам правоотношений, заключающийся в том, что нормы права, традиционно адресуемые судну, должны адресоваться и к одному из субъектов правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов.

6. Поскольку автоматизация процессов управления автономным судном ведется в отношении хоть и взаимосвязанных, но все же отдельных функций, сформулирован принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономного судоходства, заключающийся в применении к правоотношениям, возникающим при эксплуатации автономных судов, правовых норм, эквивалентных нормам, разработанным для регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации классических, неавтономных судов. Суть принципа заключается в том, что регулируемые общественные отношения, связанные с членами экипажа судна или иными подобными субъектами, декомпозируются до уровня абсолютной алгоритмизации и в последующем синтезируются для применения уже в отношении элементов технологии автономного судоходства. Принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономного судоходства может быть применен в случае реализации технологий автономного судоходства, имитирующих функции и поведение человека. Такие технологии являются в настоящее время доминирующими.

7. Перспектива того, что судно будет находиться без персонала на борту и с ограниченным или вообще без какого-либо дистанционного контроля со стороны человека для устранения неисправностей, создает уникальный уровень зависимости от технологий, который требует нового юридического осмысления вопросов ответственности. Появление автономных судов приводит к беспрецедентному сокращению очевидных масштабов вины человека в эксплуатации судов, что ставит вопрос о приемлемости действующего режима ответственности. В работе сформулированы четыре возможные стратегии формирования режима ответственности при эксплуатации автономных судов:

1) Применение существующего правового режима. В этом случае возникает существенная неопределенность в части субъектов ответственности ввиду отсутствия на судне таковых и принятия решений системами автоматике без явно выраженной субъектности. Учитывая законодательно закрепленный механизм ограничения ответственности по морским требованиям, существует риск, что реально пострадавшая сторона не получит компенсаций.

2) Исключительная ответственность автономного судна. Если происходит инцидент, априори предполагается, что виновато автономное судно и, соответственно, его судовладелец. Исключительная ответственность судовладельца значительно облегчает бремя, возлагаемое на истцов, но также обладает некоторым превентивным потенциалом, поскольку ответственность за новую технологию возлагается на лицо, которое использует эту технологию и извлекает из нее выгоду и имеет наилучшие возможности для оптимизации действий во избежание инцидентов. Однако эта идея не соответствует принципу справедливости. Кроме того, такой подход будет демотивировать судовладельцев применять инновационные технологии автономного судоходства.

3) Субсидиарная ответственность судовладельца и его подрядчиков. Такой подход может систематизировать вопрос субъектов ответственности с самого начала жизненного цикла систем автономного судоходства, однако он реализуем при очень ограниченном количестве подрядчиков судовладельца и практически нереализуем при имеющихся широкой кооперации и распределении производственного процесса.

4) Солидарная ответственность субъектов, связанных с разработкой и эксплуатацией автономного судна, перечень которых определяется законодательно. Закрепленная законодательно солидарность ответственности основных субъектов, участвующих в формировании профиля риска причинения третьим лицам ущерба, позволит изначально, еще на стадии проектирования, предопределить будущую ответственность таких субъектов. Вместе с тем механизм солидарной ответственности не решает проблем, связанных

с определением причин (вины) возникновения инцидента, повлекшего ущерб, но позволяет обеспечить компенсацию лицам, которым причинен ущерб, с последующим распределением компенсации между участниками солидарной ответственности.

8. Создание технологий автономного судоходства порождает появление новых общественных отношений, которые находятся в отрасли морского частного права. Результатом анализа российского законодательства и международных правовых инструментов является вывод о возможности адаптации существующих правовых норм таким образом, чтобы обеспечить их применимость как для автономных, так и для классических, неавтономных судов. В практической плоскости это означает, что достаточно разработать поправки к существующим правовым инструментам морского права, которые обеспечили бы:

- мирное сосуществование классических судов при их эксплуатации в акваториях совместно с автономными судами;
- создание правовых условий для эксплуатации автономных судов;
- совместимость национального регулирования в рассматриваемой сфере с международными правовыми инструментами.

9. В работе обоснован подход, при котором правоотношения в области автономного судоходства могут быть урегулированы на национальном уровне, обеспечивая при этом соответствие национального законодательства международным правовым инструментам, которые, в свою очередь, являются составной частью правовой системы Российской Федерации. Решение этой задачи достигается путем адаптации международных норм в национальном законодательстве в части положений, касающихся капитана судна и его экипажа, установления эквивалентного правового регулирования, предусмотренного международными правовыми инструментами в области торгового мореплавания, с обеспечением аналогичного уровня безопасности.

Апробация результатов исследования.

Результаты научно – исследовательской работы заключается в том, что автором настоящей диссертации опубликовано 58 научных трудов в области торгового мореплавания, в том числе 37 работ в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации (ВАК РФ).

По тематике диссертационного исследования соискателем Ключевым В.В. было подготовлено 20 публикаций, из них 18 в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации (ВАК РФ).

Основные положения по теме диссертации, автор отразил в 8 индивидуальных публикациях в рецензируемых научных изданиях, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук по научной специальности 5.1.3 Частно-правовые (цивилистические) науки.

Результаты диссертационного исследования докладывались автором на конференциях различного уровня, в том числе (основные):

1. Международная конференция по автономному судовождению, Международная выставка судостроения, машинного оборудования и морских технологий, Гамбург, 04.09.2018 г.
2. Юбилейный X Петербургский международный юридический форум, Санкт-Петербург, 29.06.2022 г.
3. IX Международный Арктический форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: Правовые аспекты», Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, Санкт-Петербург, 25.11.2022 г.
4. Всероссийская научная конференция «Искусственный интеллект: формирование новых правовых режимов», Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА), Москва, 07.04.2023 г.
5. X Международный Арктический правовой форум «Сохранение и устойчивое развитие Арктики: Правовые аспекты», Институт законодательства и

сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации, Санкт-Петербург, 01.11.2024 г.

Структура диссертации определяется задачами диссертационного исследования, и целями, поставленными во введении. Работа содержит введение, четыре главы, заключение и список литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** обосновывается актуальность темы диссертационного исследования, определяется объект, предмет, цель и задачи исследования, указывается методологическая основа диссертации, теоретическая, нормативная и эмпирическая основа исследования, излагается научная новизна, формулируются положения, выносимые на защиту, теоретическая и практическая значимость работы, степень достоверности результатов исследования, а также приводятся данные об апробации результатов исследования, его структуре.

В первой главе «Генезис правового регулирования автономного надводного судоходства» исследуются технологический прогресс в создании систем автономного судоходства и автономных судов, работы по созданию правовых инструментов регулирования автономного судоходства.

В первом параграфе **«Технологический прогресс в создании систем автономного судоходства и автономных судов»** показано, что автономные суда в скором времени появятся не только в экспериментальном режиме, но и в обычной практике морской перевозки грузов. Автономное судно не является новым техническим объектом, а является судном в правовом его понимании, но с особым способом управления таким судном, присущим только автономным судам. Разработки систем автономного судоходства ведутся с использованием функционального принципа: разработчики декомпозируют функции, исполняемые экипажем судна, частично или полностью алгоритмизируют эти функции и затем синтезируют систему автономного судоходства. Такой функциональный подход позволяет двигаться поступательно, с учетом

имеющихся технологических и правовых ограничений и собирать системы автономного судоходства в зависимости от конкретных возможностей и потребностей.

Во втором параграфе **«Объективные предпосылки возникновения общественных отношений, связанных с эксплуатацией автономных судов, и их правовая природа»** делается вывод о том, что к настоящему времени практически завершился процесс правового оформления полноценного функционального подхода к регулированию вопросов эксплуатации морских судов. Перечень субъектов правового регулирования получил закрытый и определенный вид. Функции и ответственность каждого субъекта правоотношений детализированы, описаны и формально закреплены. Эволюция морского частного права шла в направлении все большей детализации регуляторики поведения капитана и членов экипажа, определения функциональности каждого члена экипажа с выделением должностей, обладающих определенными компетенциями, подтвержденными документально. С развитием коммуникационных технологий часть управленческих решений переносилась с судна на берег, а капитан судна и его экипаж лишались самостоятельности, превращаясь в инструмент исполнения решений, но не их принятия. Функциональность, и высокая степень алгоритмизации процессов управления эксплуатацией судна, закрепленные на правовом уровне, с одновременным совершенствованием цифровых технологий на морском транспорте создали объективные предпосылки появления полнофункциональных систем автономного судоходства как в техническом, так в правовом смысле.

В третьем параграфе **«Работы по созданию правовых инструментов регулирования автономного судоходства»** приведен анализ усилий ИМО по регулированию автономного судоходства. Комитет по безопасности на море (КБМ) в 2017 г. впервые ввел в оборот термин «морские автономные надводные суда» и соответствующий акроним — МАНС, сформулировал подходы к определению МАНС, под которым предложено понимать судно, в той или иной степени способное функционировать независимо от человека. Для целей

исследования нормативного правового регулирования были установлены четыре категории МАНС: судно с автоматизированными процессами и поддержкой принятия решений; дистанционно управляемое судно с экипажем на борту; дистанционно управляемое судно без экипажа на борту; полностью автономное судно без экипажа на борту. ИМО подтверждена целесообразность функционально-ориентированного подхода к регулированию, что соответствует предложенному автором настоящего диссертационного исследования принципу полной функциональной эквивалентности правового регулирования.

Во второй главе «Анализ морского частного права применительно к технологиям автономного судоходства» проанализирована правовая система России в области морского и внутреннего водного транспорта, проведен анализ базовых положений федеральных законов и нормативно-технических актов, а также затронуты международные аспекты регулирования применительно к автономному судоходству.

В первом параграфе **«Место морского права в системе отраслей российского права»** указывается, что особое значение приобретает понимание места морского права в системе права России при формировании подходов к созданию правовых механизмов регулирования общественных отношений в области автономного судоходства. Систематизированы возможные критерии отраслей права, которые соотнесены с морским правом⁴. Сформулировано, что морское право является комплексной отраслью права в отраслевой системе права, предметом морского права являются правоотношения, возникающие при осуществлении деятельности в морских пространствах, и прежде всего, мореплавания, общественные отношения, возникающие при эксплуатации МАНС, находятся внутри этой отрасли и должны рассматриваться с позиций правовой науки морского права.

Во втором параграфе **«Правовое регулирование морского и речного транспорта в Российской Федерации»** обосновывается, что морской транспорт по своей природе является интернациональным и экстерриториальным видом

⁴ Ключев В.В. Место морского права в системе отраслей российского права // Современное право. 2024. № 8. С. 45–51.

транспорта, многие аспекты в области морского транспорта регулируются многосторонними международными договорами, принимаемыми под эгидой международных институтов. Основополагающими законодательными актами в области морского транспорта являются КТМ и Закон о морских портах. Правоотношения, затрагивающие юридический статус морских пространств, и, как следствие, судоходство (мореплавание) в морских районах с различным правовым статусом, урегулированы в большей степени Конвенцией ООН по морскому праву, однако основные положения этой конвенции в части правового статуса морских прибрежных пространств инкорпорированы в российское законодательство.

В третьем параграфе **«Базовые положения федеральных законов»** приведен анализ положений КТМ, Закона о морских портах, КВВТ по вопросам, которые могут влиять на регулирование автономных морских судов. Сделан вывод, что при подготовке предложений в части законодательного регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов, основное внимание необходимо уделить отраслевым кодексам и закону о морских портах.

В четвертом параграфе **«Нормативно-технические акты»** охарактеризованы положения Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, Технического регламента о безопасности объектов морского транспорта, Технического регламента Таможенного союза «О безопасности маломерных судов» (вместе — Техрегламенты). Указано на то, что Техрегламенты регулируют вопросы конструкции судов, процессы их проектирования, эксплуатации и утилизации. Вопросы, связанные с управлением судна, затрагиваются Техрегламентами в незначительной степени, и, следовательно, существенного влияния на возможность эксплуатации автономных судов Техрегламенты не оказывают.

В пятом параграфе **«Международное морское частное право применительно к автономному судоходству»** основное внимание уделено вопросам, связанным с международным регулированием торгового мореплавания в целом и при нахождении судов в морских пространствах с различным правовым

статусом на основе анализа Конвенции ООН по морскому праву в части государственной регистрации судов. Очевидно, что действующий международный режим морских пространств не учитывает наличие автономно управляемых судов. Резюмируя анализ международной правовой системы, сделан вывод о том, что в существующем ее виде и при буквальной ее трактовке эксплуатация МАНС не представляется возможной. Однако основные международные правовые инструменты позволяют морским администрациям применять механизм изъятий для инновационных устройств, систем и мероприятий, что дает возможность национального регулирования правоотношений в области автономного судоходства без ущерба исполнению международных норм и правил.

В третьей главе «Ответственность субъектов правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов» приводится анализ существующей системы ответственности в морском праве в соотношении с развивающимися технологиями автономного судоходства, определены возможные стратегии формирования режимов ответственности в условиях эксплуатации автономных судов.

В первом параграфе **«Соотношение вопросов ответственности с технологическими особенностями автономного судоходства»** указано, что необходимо определить перспективы применения действующих норм о гражданско-правовой, административной, уголовной ответственности за вред, причиненный в результате эксплуатации МАНС. При внедрении МАНС, когда полномочия по эксплуатации судна передаются с судна на удаленное место, часть этих полномочий делегируется системе, управляющей судном. Однако можно предположить, что окончательная ответственность лежит на операторе дистанционного управления МАНС, а разработчики и производители программного обеспечения МАНС несут косвенную ответственность. Тем не менее перенос полной или окончательной ответственности и полномочий капитана исключительно на удаленного оператора МАНС только потому, что он принимает окончательные решения об эксплуатации судна на берегу, исключая

тех, кто выполняет другие функции, является слишком радикальной мерой.

Во втором параграфе **«Необходимость пересмотра системы ответственности»** указывается, что технология МАНС — это не первый пример применения инноваций автоматике на судах и в морской сфере в целом. Технология МАНС отличается от предшествующих инновационных технологий и требует пересмотра режима ответственности. Перспектива того, что судно будет находиться без персонала на борту и с ограниченным или вообще без какого-либо дистанционного контроля со стороны человека, создает уникальный уровень зависимости от технологий, который требует нового юридического рассмотрения вопросов ответственности. Технология МАНС займет важное место в цепи принятия решений по критически важным для безопасности аспектам эксплуатации судна, не в последнюю очередь в части навигации: это та область, которая ранее была доверена только наиболее подготовленным и опытным специалистам, для которых управление судном является профессией, и за которых владелец судна, как правило, несет ответственность.

В третьем параграфе **«Обязательные и договорные режимы ответственности»** приводится анализ существующих обязательных режимов безвиновной ответственности, охватывающих ущерб от загрязнения, устранение последствий крушения, смерть или телесные повреждения пассажиров, и договорных режимов ответственности. Нормы обязательных режимов имплементированы в КТМ и могут применяться к МАНС, т. е. для целей применимости обязательного режима ответственности не имеет значения, был ли ущерб причинен МАНС или классическим судном. Судовладельцы имеют право ограничить свою ответственность в соответствии с правилами Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. Правовой механизм ограничения ответственности судовладельца имплементирован в КТМ и частично в КВВТ.

Вопросы внедоговорной (деликтной) ответственности, могут не охватываться существующими правовыми инструментами⁵. Это распространяется на любой «обычный» ущерб, экономический или иной ущерб, причиненный судам или третьим лицам в результате инцидентов с вовлечением МАНС. В общем случае для возникновения ответственности необходимо доказать, что вина или небрежность судовладельца вызвали ущерб или способствовали ему. Однако ошибки не обязательно должны быть совершены судовладельцем лично. Для истца субсидиарная ответственность судовладельца имеет важное значение, поскольку сотрудники и другие лица, работающие от имени судовладельца, как правило, не располагают финансовыми ресурсами для выплаты существенной компенсации.

В четвертом параграфе **«Влияние технологии автономного судоходства на вопросы, связанные с ответственностью»** показано, что разработки МАНС могут особенно повлиять на два основных вопроса, связанных с ответственностью: во-первых, степень, в которой ошибки или халатность новых субъектов, таких как удаленные операторы, производители оборудования, системные разработчики, верфи и разработчики программного обеспечения, будут покрываться субсидиарной ответственностью судовладельца; и, во-вторых, каким образом концепция вины будет применяться, если действие происходит в отсутствие участия человека в высокоавтоматизированном контексте.

Следует также отметить, что «полная» автономия с точки зрения ответственности не обязательно ограничивается футуристическими высокотехнологичными судами, работающими без какого-либо вмешательства человека. Для целей ответственности полная автономия просто означает, что судно в момент возникновения ошибки действовало (и было допущено к эксплуатации) автономно без присмотра человека. Таким образом, это может касаться только очень ограниченных периодов времени и не зависит от того, были ли на борту

⁵ Ключев В.В. Правовые вопросы ответственности за причинение ущерба, связанного с эксплуатацией автономных судов // Актуальные проблемы российского права. 2024. № 11. С. 1–25 (принято к публикации)

МАНС члены экипажа. Режим ответственности в отношении МАНС может неоднократно меняться в течение одного рейса в зависимости от разделения функций между человеком и машиной в критические моменты времени.

Пятый параграф **«Возможные стратегии определения ответственности при эксплуатации автономных судов»** приводит возможные варианты решения проблемы ответственности в случае эксплуатации автономных судов. Первым и самым простым решением было бы принять статус-кво, то есть вариант «ничего не делать». Это оставило бы судебной системе решение проблем, связанных с нахождением места МАНС в существующей системе ответственности. Отказы МАНС могут рассматриваться как просто еще один тип «технической неисправности» судов, и, следовательно, их легче учесть в существующей системе ответственности.

Существует вариант введения исключительной (безоговорочной) ответственности для владельцев МАНС, при которой, безусловно, предполагается, что виновато МАНС, с учетом некоторых заранее определенных исключений и средств правовой защиты. Исключительная ответственность поднимает вопросы справедливости: почему при столкновении с другим судном предполагается, что причиной является МАНС, просто потому, что это МАНС? Если два судна ведут себя одинаково, несправедливо, если одно из них, являющееся МАНС, несет ответственность за то, за что не несет ответственности классическое судно.

Одним из способов устранения трудностей, с которыми сталкиваются истцы при доказательстве вины в системе ответственности, основанной на вине, было бы переосмысление традиционного представления о самой вине как о чем-то ином, чем очевидный недостаток внимательности/должной осмотрительности, в контексте автономных систем. Этого можно было бы достичь, допустив, чтобы «анонимная» или «совокупная» вина считалась ошибкой судовладельца, даже если не было выявлено ни одного небрежного лица или действия, предусмотрев субсидиарный режим ответственности.

Представляется целесообразным рассмотреть еще одну стратегию при определении механизмов ответственности, основанных на концепции вины, — схемы солидарной ответственности законодательно определенных субъектов.

Идеального решения для преодоления выявленных проблем ответственности при эксплуатации МАНС не существует. Все рассмотренные выше стратегии, включая вариант «ничего не предпринимать», содержат некоторые вопросы, касающиеся эффективной защиты третьих сторон, справедливости или практичности.

В четвертой главе «Подходы и принципы регулирования общественных отношений, возникающих при эксплуатации автономных судов» предлагается набор концептуальных идей по формированию механизмов правового регулирования автономного судоходства.

В первом параграфе **«Принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономного судоходства»** указывается, что при регулировании эксплуатации автономных судов в большой степени можно использовать существующие правовые нормы, сопоставляя функции, предписанные для исполнения членами экипажа судна, с функциями, реализованными в системах автономного судовождения. Если каждая конкретная функция в полной мере выполняется системой автономного судовождения, то можно говорить об эквивалентной замене, при условии, что безопасность обеспечивается на эквивалентном уровне. Это дает возможность сформулировать принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования эксплуатации автономных судов, заключающийся в декомпозиции правовых норм, применяемых к существующим субъектам морского права, с последующим синтезом норм, применяемых к технологиям автономного судоходства. Использование принципа полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономных надводных судов позволит систематизировать разрабатываемые правовые нормы, в лучшей степени соотнести их с техническими наработками и разрабатываемыми системами автономного судовождения.

Во втором параграфе **«Подходы к проектированию правовых норм, регулирующих автономное судоходство»** сделан вывод о том, что для каждого уровня автоматизации судна нужно разработать технические требования к составу оборудования, взаимодействию элементов судовой автоматики и механизмов, а также требования к участию береговых служб в обеспечении безопасной эксплуатации и движения автономного судна. Радикальному пересмотру должны подвергнуться нормы, устанавливающие требования к экипажу судна, его составу (количественному и качественному), методам и способам подготовки и дипломирования членов экипажей судов. Очевидно, что появятся новые профессии: внешний экипаж; специалист по дистанционному управлению судном; внешний капитан. Одной из наиболее сложных проблем нормативного регулирования в области автономных судов станет регулирование взаимодействия автономного судна и судна с экипажем на борту.

В третьем параграфе **«Подходы к проектированию норм регулирования эксплуатации морских надводных автономных судов в международном морском частном праве»** анализируется разработка международного акта, регулирующего правоотношения при эксплуатации автономных судов. В проектируемом Кодексе МАНС подтверждается необходимость выполнения МАНС не только собственно требований Кодекса МАНС, но и требований, установленных международными правовыми инструментами к судам вообще. Квалификационные требования к членам экипажа МАНС должны соответствовать не Конвенции ПДНВ, а требованиям Кодекса МАНС. Свидетельство о минимальном составе экипажа МАНС может содержать меньшее количество судового персонала для МАНС, имеющих экипаж на борту, и содержать нулевые записи для МАНС, не имеющих судового экипажа.

В четвертом параграфе **«Сравнительный анализ российского и международного подходов к регулированию общественных отношений в области эксплуатации автономных судов»** установлено, что при разработке проекта Кодекса МАНС учтены многие предложения России, подготовленные с участием автора настоящего исследования на основе представленных разработок

в области российского права. Ввиду того что российским законодателем уже приняты решения в отношении автономных судов, а в ИМО процесс подготовки международных норм в аналогичной сфере регулирования еще не завершился, представляется крайне актуальным и своевременным провести сравнительный анализ российского законодательства и проектируемых международных норм с выработкой возможных рекомендаций для российских участников обсуждения проекта Кодекса МАНС в ИМО.

В **Заключении** подводятся основные итоги диссертационного исследования и обобщаются выводы, сделанные в ходе работы.

Основные положения настоящего диссертационного исследования опубликованы в следующих изданиях:

В изданиях, входящих в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук по научной специальности 5.1.3 Частно-правовые (цивилистические) науки:

1. Ключев В.В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства // Теория и практика общественного развития. 2023 г. № 8. С. 213–220.

2. Ключев В.В. Ответственность участников правоотношений при эксплуатации автономных надводных судов // Образование и право. 2023 г. № 11. С. 345 – 351.

3. Ключев В.В. Анализ правового регулирования торгового мореплавания и судоходства применительно к технологиям автономного судоходства // Образование и право. 2023 г. № 2. С. 103 – 113.

4. Ключев В.В. Принцип полной функциональной эквивалентности правового регулирования автономных надводных судов // Образование и право. 2023 г. № 12. С. 653 – 658.

5. Ключев В.В. Место морского права в системе отраслей российского права // Современное право. 2024 г. № 8. С. 45 – 51.

6. Ключев В.В. Объективные предпосылки появления автономных надводных судов и правовой основы их эксплуатации // Образование и право. 2024 г. № 1. С. 426 – 435.

7. Ключев В.В. Морское право – как отрасль в Российской правовой системе // Образование и право. 2024 г. № 6. С. 255 – 259.

8. Ключев В.В. Правовые вопросы ответственности за причинение ущерба, связанного с эксплуатацией автономных судов // Актуальные проблемы российского права. 2024. № 11. С. 123 – 135.