

Совершенствование законодательства для обеспечения работы системы управления автономными буксирами в морском порту



А. А. Головина,
старший преподаватель
кафедры «Публичное
право» Государственного
морского университета
имени адмирала
Ф. Ф. Ушакова
(ГМУ им. адм.
Ф. Ф. Ушакова),



В. В. Заслонов,
научный сотрудник
научно-исследовательской
лаборатории
«Автоматизация
судовождения»
ГМУ им. адм.
Ф. Ф. Ушакова

Внедрение новых технологий, использование которых сопряжено с необходимостью обеспечения безопасности, неизбежно влечет за собой формирование соответствующих нормативных правовых актов, а также внесение изменений в уже действующие. Область морского транспорта, которая исторически является одной из наиболее урегулированных законодательством, не является исключением.

Одним из наиболее актуальных и перспективных направлений развития морской отрасли является автономное судоходство, предполагающее использование судов водного транспорта и ряда технологий, снижающих влияние человеческого фактора на соответствующие процессы [1]. Данное направление предусматривает не только создание морских автономных надводных судов (МАНС) и их эксплуатацию, но и внедрение умного порта, что предполагает создание и функционирование различных взаимосвязанных систем, одним из элементов которых должна стать система обеспечения автономной проводки и швартовки (СОАПШ) судов в порту как часть концепции использования буксиров-автоматов.

Концепция СОАПШ включает в себя использование автономных буксиров (буксиров-автоматов) в качестве дополнительных маневренных мощностей транспортных судов, дистанционное управление группами судов, включающими буксиры-автоматы и транспортное судно, автономное управление группой буксиров и т. д. [2]. Однако внедрение СОАПШ в практику морского судоходства ставит вопрос о применимости к появляющимся в этой связи новым общественным отношениям действующих норм права, применяемых в морской практике [3].

Поскольку обеспечение безопасности на морском транспорте во многом достигается посредством использования правовых инструментов, поиск путей совершенствования действующего законодательства в данной сфере является необходимым шагом.

Вопросы изменения законодательства в условиях возникновения и развития автономного судоходства актуальны последние несколько лет, однако чаще объектом интереса правоведов выступают отдельные аспекты, связанные с правовым статусом МАНС [4], а также членов их экипажа [5, 6], ответственности субъектов, связанных с эксплуатацией МАНС [7], применимости к автономным судам положений международных конвенций [8] и т. д. При этом рассматриваемый вопрос не охвачен опубликованными результатами научных разработок.

Таким образом, цель работы — формулирование предложений по внесению



изменений в действующее законодательство Российской Федерации в условиях внедрения СОАПШ в практику морского судоходства. Для достижения этой цели необходимо решение комплекса ряда задач:

- проведение анализа действующих нормативных правовых актов, обеспечивающих реализацию проводки и швартовки судов в морских портах;
- определение применимости норм указанных актов к отношениям, возникающим при внедрении СОАПШ;
- выявление соответствующих правовых пробелов, барьеров и иных проблемных аспектов;

формулирование предложений по совершенствованию действующего законодательства для целей эффективной и безопасной реализации концепции СОАПШ.

Предложения по внесению изменений в федеральные законы РФ

Анализ применимости действующих нормативно-правовых актов к отношениям, возникающим в связи с внедрением СОАПШ, позволяет сделать вывод о необходимости внесения изменений в некоторые из них:

1. Федеральный закон (ФЗ) от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Анализ документа показывает, что глава 3 «Государственное регулирование деятельности в морском порту» не отражает особенности автономного судоходства и требует определенных корректировок.

Во-первых, внедрение системы обеспечения автономной проводки и швартовки судов потребует отражения особенностей автономного судоходства в обязательных постановлениях в морском порту. Согласно ст. 14 указанного ФЗ, обязательные постановления должны содержать сведения о технических возможностях морского порта в части приема судов, которые, как предполагается, будут отличаться в случае эксплуатации МАНС и внедрения исследуемой системы. Таким образом, необходимо рассмотреть возможность дополнения пп. 11 п. 4 ст. 14 фразой «в том числе автономных». Соответственно, сами обязательные постановления в морских портах также должны быть адаптированы в связи с внедрением СОАПШ.

Во-вторых, система обеспечения автономной проводки и швартовки, как элемент умного порта, для ее безопас-

ного функционирования должна быть интегрирована в систему обеспечения безопасности в морском порту и на подходе к нему. В этой связи необходимо дополнить ст. 15 рассматриваемого ФЗ положением «Для осуществления плавания автономных судов в морском порту должна быть реализована система обеспечения автоматической проводки и швартовки судов в морском порту» (либо «Плавание автономных судов допускается в портах, на территории которых действует система обеспечения автономной проводки и швартовки судов в морском порту»). В качестве альтернативного варианта указанное положение может быть закреплено в п. 7.1 ст. ФЗ «О морских портах в Российской Федерации...».

2. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (КТМ РФ) требует дополнения в главе VI.1 «Особенности эксплуатации автономных судов» с учетом концепции СОАПШ. Пока отечественное законодательство не регулирует групповое управление несколькими судами одним лицом.

Представляется, что ст. 106.1 КТМ РФ, закрепляющая положения об управлении автономным судном, должна быть дополнена п. 1.1 следующего содержания: «Управление группой судов осуществляется внешним капитаном Центра дистанционного управления автономными судами». При этом необходимо провести дополнительное исследование терминологического аппарата, используемого при описании группового управления МАНС, для его закрепления в нормативных правовых актах, а также для исключения проблем их толкования и единообразного применения в дальнейшем. Итогово формулировать предлагаемые положения необходимо в условиях гармонизации соответствующих дефиниций, которые должны быть легальными. Важно отметить, что данная проблема является общей и должна быть решена до начала работы по формулированию новых норм, в том числе о СОАПШ.

Кроме того, ст. 106.4 КТМ РФ, регулирующая лоцманскую проводку МАНС, должна быть дополнена п. 2.1 следующего содержания «Лоцман вправе потребовать от капитана судна, внешнего капитана полностью автономного судна, Центра дистанционного управления автономными судами предоставления любых данных о судне, которые необходимы для осуществления лоцманской проводки судна». Также в рассматриваемой главе КТМ РФ необходимо закрепить норму о том, что

готовность автономного буксира (группы буксиров-автоматов) к выполнению работ определяет внешний капитан. При этом не исключается возможность создания отдельной статьи, положения которой должны регулировать особенности эксплуатации буксиров-автоматов.

Совершенствование подзаконных актов РФ для применения системы обеспечения автономной проводки и швартовки в морских портах

Отношения, возникающие при выполнении буксировки и швартовки, регулируются также рядом подзаконных актов. Внедрение СОАПШ в морских портах требует внесения изменений в некоторые из них.

Необходимо отметить, что соответствующие постановления правительства и приказы министерства транспорта, как и федеральные законы, не содержат всех необходимых понятий, что создает проблемы правоприменительного характера. Так, например, приказ министерства транспорта от 07.11.2017 № 475 «Об утверждении Перечня объектов инфраструктуры морского порта» не включает в такой перечень «центр дистанционного управления» и, соответственно, не содержит такого понятия. Аналогично приказ Минтранса от 16.05.2022 № 179 «Об утверждении Правил буксировки» не включает в себя такое понятие, как «автономная буксировка».

Приказ Минтранса от 12.11.2021 № 395 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», помимо указанных, также не включает такие понятия, как «внешний капитан судна» — как полностью автономного, так и полуавтономного. Отметим, что данный термин уже известен отечественному законодательству, поэтому в данном случае отсутствует необходимость в его выработке. Однако важно дополнить рассматриваемый Приказ в части указанного терминологического аппарата, а последующее толкование норм допустимо осуществлять, ссылаясь на КТМ РФ.

Еще одной общей проблемой регулирования подзаконными актами отношений, возникающих при внедрении СОАПШ, является необходимость указания в их нормах особенностей работы данной системы, которые вносят изменения в традиционный порядок буксировки и швартовки судов, характерный для неавтономных судов [9].

Рассматриваемая система, как уже указывалось, предполагает пересмотр принципа «одно судно — один капитан», так как предусматривает управление группой автономных буксиров одним лицом — внешним капитаном. В частности поэтому предлагается дополнить приказ Минтранса от 16.05.2022 № 179 «Об утверждении Правил буксировки» в п. 7 следующими положениями: «автономная буксировка начинается в момент стыковки всех буксиров-автоматов к корпусу судна и подтверждения готовности к буксировке судна от всех участников», а также «автономная буксировка завершается в момент подтверждения окончания буксировки судна от всех участников и отстыковки всех буксиров-автоматов от корпуса судна».

Также п. 4 рассматриваемого приказа требует конкретизации в части определения годности буксира-автомата (группы буксиров-автоматов) к буксировке. Для этого указанную норму предлагается дополнить положением о том, что годность буксира-автомата (группы буксиров-автоматов) к выполнению работ определяет внешний капитан.

Изменения аналогичного рода должны затронуть и некоторые другие подзаконные акты, например, постановление правительства от 12.08.2010 № 620 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта» в части требований к магнитной или иной жесткой сцепке [10], приказ Минтранса от 12.11.2021 № 395 «Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним», приказ Минтранса от 28.08.2020 № 339 «Об утверждении Правил буксировки судов и плавучих объектов на внутреннем водном транспорте» и др.

Заключение

Таким образом, действующая система нормативно-правовых актов, регулирующих отношения в области морского судоходства, требует совершенствования для возможности безопасного и эффективного внедрения системы обеспечения автоматической проводки и швартовки в морском порту. Основные изменения должны затронуть ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и Кодекс торгового мореплавания РФ, а также некоторые отраслевые подзаконные акты.

Кроме того, представляется, что изменения должны быть внесены в обя-

зательные постановления в морских портах [11], а также в требования Российского морского регистра судоходства [12]. Для уточнения объекта правового регулирования указанные документы предлагается дополнить понятиями «автономная буксировка», «внешний капитан полуавтономного судна», «внешний капитан полностью автономного судна», «центр дистанционного управления» и др.

Для распространения действия указанных актов на отношения, возникающие при функционировании системы обеспечения автоматической проводки и швартовки, необходимо внести в их тексты поправки, устраняющие текущие правовые пробелы, связанные с порядком осуществления проводки и швартовки.

Кроме того, для целей гармонизации законодательства, регулирующего автономное судоходство и, в частности, СОАПШ, а также для недопущения проблем правоприменительного характера потребуются уточнение соответствующего терминологического аппарата, его унификация и последующее закрепление в федеральном законодательстве. ■

Литература

1. Айзинов С. Д., Буцанец А. А., Смоленцев С. В. и др. Принципы оценки функциональных свойств систем автономного судовождения // Научно-технический сборник Российского морского регистра судоходства. 2024. № 74. С. 83–96. EDN: HNHFAA.
2. Заслонов В. В., Жук С. С. Автоматическая идентификация и распределение ресурсов буксирного обеспечения при автономной проводке и швартовке транспортных судов // Морские интеллектуальные технологии. 2025. № 1–1 (67). С. 105–116. DOI: 10.37220/MIT.2025.67.1.013. EDN: KQVYUO.
3. Karetnikov V., Ol'khovik E., Butsanets A., Ivanova A. Simulation of maneuvering trials of an unmanned or autonomous surface ship on a navigation simulator // Lecture Notes in Civil Engineering. 2021. Vol. 130 LNCE. P. 146–156. DOI: 10.1007/978-981-33-6208-6_15. EDN: JVLQHN.
4. Ключев В. В. Правовой статус автономного надводного судна в зависимости от степени автономности // Транспортное право и безопасность. 2023. № 3(47). С. 57–70. EDN: YYQZNE.
5. Субботин А. П. Правовой статус внешнего капитана автономного надвод-

ного морского судна // Электронное сетевое издание «Международный правовой курьер». 2023. № 5. С. 58–61. EDN: NKGTCCL.

6. Golovina A. On the issue of the legal status of persons exercising control of a maritime autonomous surface vessel // SHS Web of Conferences. 2022. Vol. 134. P. 00114. DOI: 10.1051/shsconf/202213400114. EDN: WPEUCZ.
7. Ключев В. В. Ответственность участников правоотношений при эксплуатации автономных надводных судов // Образование и право. 2023. № 11. С. 345–351. DOI: 10.24412/2076-1503-2023-11-345-351. EDN: ESRKVD.
8. 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. № 51. С. 9–267. EDN: NVFQUQ.
9. Заслонов В. В., Жук С. С., Бурылин Я. В. Определение параметров группы азимутальных буксиров-автоматов при выполнении буксировочных работ // Морские интеллектуальные технологии. 2024. № 4–1 (66). С. 214–224. DOI: 10.37220/MIT.2024.66.4.025. EDN: EZZHBK.
10. Жук С. С., Заслонов В. В., Сенченко В. Г. Метод электрической нейтрализации магнитных полей в системе поворотного магнитного швартовного устройства азимутального буксира-автомата // Морские интеллектуальные технологии. 2025. № 1–1 (67). С. 215–226. DOI: 10.37220/MIT.2025.67.1.027. EDN: HQZLEU.
11. Аванесова Т. П., Балакай Н. А., Дергилев В. А. Правовые аспекты законодательного введения автономных буксиров в «Обязательные постановления в морском порту Новороссийск» // Транспорт. Горизонты развития: Труды 4-го Международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород – Новосибирск – Владивосток – Самара, 23–26 апреля 2024 г. Н.Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2024. С. 239. EDN: QHANPG.
12. Заслонов В. В., Головина А. А. Обеспечение эквивалентного соблюдения некоторых международных правил предупреждения столкновения морских судов в автономном судоходстве // Эксплуатация морского транспорта. 2025. № 3 (116). С. 36–43. EDN: UZCBAG.