|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | IMO-logo-rgb | ***E*** |

|  |  |
| --- | --- |
| Комитет по безопасности на море  103 сессия  Пункт повестки дня 5 | Document Symbol  Дата документа \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Язык оригинала: английский |

**Разработка регулятивных основ для использования**

**морских автономных надводных судов (Манс)**

**Комментарии к документу MSC 102/5/14**

**Представлено Российской Федерацией**

|  |  |
| --- | --- |
| **СОДЕРЖАНИЕ** | |
| *Основное содержание:* | В документе представлены комментарии по вопросам разработки законодательства Российской Федерации в отношении эксплуатации МАНС, упомянутым в документе **MSC 102/5/14** |
| *Стратегические направления, если применимо:* | 2 |
| *Результат:* |  |
| *Предлагаемые решения:* | Пункт 12 |
| *Ссылки на документы:* | |  | | --- | | MSC 102/5/14 | |

**Предпосылки (Background)**

1 Проведенные странами-участниками исследования в рамках RSE, а также практический опыт создания правовых и технических условий широкого применения МАНС в России, позволяют сформулировать ряд важных комментариев в отношении национального регулирования эксплуатации МАНС.

2 Российская Федерация документом MSC 102/5/14 проинформировала Комитет о проводимой в Российской Федерации законодательной работе по созданию правового поля для проведения экспериментов и промышленной эксплуатации автономных судов. В частности, в документе указывалось, что Министерством промышленности и торговли Российской Федерации подготовлен проект федерального закона о внесении изменений в Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации и другие законодательные акты в части правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов.

3 Настоящей нотой Российская Федерация информирует Комитет о прогрессе в рассмотрении законопроекта и о вопросах, возникших в результате тщательного обсуждения подготовленного законопроекта.

**Прогресс в продвижении российского законопроекта об автономных судах**

4 Со времени подготовки и представления Российской Федерацией документа MSC 102/5/14 проект федерального закона об автономных судах был рассмотрен всеми заинтересованными Министерствами Правительства Российской Федерации, а также прошел общественное обсуждение в судоходном сообществе с участием морских юристов и с учетом документов (нот), представленных членами и наблюдателями ИМО на 102 сессию КБМ. По результатам обсуждения законопроект доработан Центром продвижения технологий автономного судовождения «МАРИНЕТ РУТ», созданным Российским университетом транспорта совместно Отраслевым центром МАРИНЕТ в соответствии с распоряжением Министра транспорта Российской Федерации, и в настоящее время готовится Правительством Российской Федерации к направлению в Государственную Думу Российской Федерации (российский Парламент). Государственная Дума Российской Федерации включила законопроект в список приоритетных законопроектов на весеннюю сессию 2021 года с предполагаемым сроком принятия - июль 2021 года. Ожидается, что законопроект вступит в силу до конца 2021 года. С учетом законодательного процесса в Российской Федерации законопроект может претерпеть некоторые изменения до его окончательного принятия, но концептуальные положения скорее всего не изменятся.

5 Для полной реализации норм законодательства Российской Федерации в части эксплуатации автономных судов после вступления в силу закона об автономных судах потребуется еще принятие ряда актов Правительства Российской Федерации и Министерства транспорта Российской Федерации, регулирующих технические и административные детали эксплуатации автономных судов. Этот процесс может занять до 6 месяцев. Таким образом, полный комплект нормативных правовых актов, регулирующих эксплуатацию автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации и иностранных автономных судов, заходящих в российские порты, может быть получен в начале 2022 года.

**Вопросы для дополнительного обсуждения при разработке законодательства в отношении МАНС**

6 При первых двух уровнях автономности на судне будет находится экипаж. При этом часть функций, в настоящее время выполняемых экипажем на борту судна, будет выполняться либо средствами судовой автоматики, либо удаленными операторами и средствами удаленной автоматики. Следовательно, средства автоматики выступают зачастую не полной заменой человека в управлении судном, а инструментом, помогающим человеку – судовладельцу, капитану (master), оператору дистанционного управления (remote operator) – в управлении судном. Итоговая ответственность за управление судном и безопасность судоходства, в этом случае, остается за человеком. Таким образом требуется разработка требований к знаниям, умениям, навыкам всех вовлеченных в процесс управления автономным судном лиц, а также определение их ролей и ответственности. Взаимоотношения указанных лиц должны быть адекватно отражены в СУБ компании.

7 При обсуждении законопроекта многие эксперты в России указали на то, что в соответствии с действующими международными номами государство флага судна должно обеспечить наличие для каждого судна квалифицированного экипажа. Изначально, в законопроекте предполагалось, что для МАНС 3 и 4 уровней автономности (при отсутствии людей на борту МАНС) экипаж формироваться не будет, а управление судном и/или наблюдение за ним будет осуществляться специалистами, находящимися вне автономного судна. Однако, экспертами был предложен иной подход, который, на наш взгляд, более соответствует духу существующего регулирования. Предлагается для автономных судов без экипажа на борту формировать внешний экипаж, который будет находится вне судна (на берегу или на другом судне) и который будет управлять автономным судном и нести ответственность за безопасность мореплавания автономного судна. Требования к квалификации и составу внешнего экипажа автономного судна будут установлены Морской администрацией государства флага (Правительством Российской Федерации).

8 Одним из наиболее обсуждаемых аспектов эксплуатации автономных судов стал вопрос страхования ответственности (гражданской ответственности) за ущерб, причинённый автономным судном или в связи с эксплуатацией автономного судна. Экспертами не выявлено каких-либо особенностей страхования ответственности за ущерб, причиненный автономны судном, по сравнению с аналогичным страхованием в отношении судна, не являющегося автономным. Практика страхования показывает, что стороной страхового договора всегда выступает либо судовладелец, либо собственник судна. У автономного судна, как и у любого другого судна, будет иметься и зарегистрированный собственник и зарегистрированный судовладелец (компания), которые будут выступать стороной договора страхования автономного судна. Особенных рисков, связанных именно с эксплуатацией автономных судов, также не выявлено. Российским законопроектом предложено осуществлять страхование автономных судов в таком же порядке, в каком осуществляется страхование и судов, не являющихся автономными. Возможно, вопрос страхования рисков, связанных с эксплуатацией автономных судов, требует более пристального рассмотрения на Юридическом Комитете ИМО.

9 Рассматриваемый законопроект прежде всего предназначен для регулирования правоотношений, возникающих при эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации. Вместе с тем, законопроектом предусматривается норма о том, что при заходе в российские порты автономных судов под иностранными флагами будет признаваться как международное регулирование, при его наличии, так и национальное регулирование автономных судов государством флага в части состава экипажа и его квалификации, освидетельствования технических средства автоматизации автономного судна, и др., при условии соблюдения применимых требований инструментов ИМО.

10 Законопроект не специфицирует правовые нормы в зависимости от типа, назначения или района плавания автономного судна. По мнению российских экспертов автономное судно может использоваться практически во всех областях торгового мореплавания. Вместе с тем, представляется не обоснованным допускать, чтобы суда, перевозящие пассажиров, не имели на борту экипажа. В доработанной редакции законопроекта устанавливается, что пассажирское автономное судно не может эксплуатироваться без экипажа на борту. Это ограничение не означает, что для пассажирского судна не может быть сформирован внешний экипаж, и что пассажирское судно не может быть автономным судном.

11 Законопроект рассматривает вопросы управления автономным судном при его плавании, заходе в морские порты и выходе из морских портов. В законопроекте остался не урегулирован спектр правовых норм, связанных с погрузкой судна и выгрузкой судна, обеспечения надлежащей загрузки, бункеровки, и иных подобных операций. Эти вопросы, по нашему мнению, должны получить должное рассмотрение на уровне ИМО.

**Предложения**

12 Российская Федерация предлагает принять во внимание информацию о статусе разработки национального законодательства в области автономного судовождения, а также:

.1 обсудить разработку требований к судовому экипажу автономных судов и к специалистам по управлению автономными судами;

.2 рассмотреть вопрос формирования «внешнего» экипажа автономного судна и требований к нему;

.3 рассмотреть вопрос страхования ответственности по рискам, связанным с эксплуатацией автономных судов, и, при необходимости, обратиться в Юридический Комитет за заключением соответственно;

.4 принять к сведению и прокомментировать, при необходимости, норму о признании национального регулирования эксплуатации автономных судов Государством флага при соблюдении применимых норм инструментов ИМО;

.5 принять к сведению и прокомментировать, при необходимости, регулирование в части автономных пассажирских судов;

.6 инициировать обсуждение регулирующих норм при осуществлении грузовых, бункеровочных и иных подобных операций с автономными судами.