

К вопросу о правовом статусе морских автономных аппаратов

Беляков В. Г.

Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Северо-Западный институт управления РАНХиГС), Санкт-Петербург, Российская Федерация; navy1000@yandex.ru

РЕФЕРАТ

Современный этап развития мировой цивилизации характеризуется прорывом в научно-технологической сфере. В настоящее время национальные правительства делают ставку на использование беспилотной навигации в современной морской индустрии. Вместе с тем центральной проблемой здесь является полное отсутствие соответствующего нормативно-правового обеспечения эксплуатации безэкипажных морских аппаратов различного назначения, приводящее в условиях установленного правового режима Мирового океана к неизбежным конфликтам между субъектами международного права.

На основе анализа правовых норм международного и национального морского законодательства автор приходит к выводу о необходимости унификации терминологии и понятийного аппарата, регламентирующих правовой статус и эксплуатацию морских судов без экипажей в различных категориях морских пространств, с целью разрешения диалектического противоречия, возникающего в условиях эволюционного перехода от традиционного мореплавания к технологиям беспилотной навигации.

Ключевые слова: торговое мореплавание, судно, военный корабль, автономные суда, правовой статус

Для цитирования: Беляков В. Г. К вопросу о правовом статусе морских автономных аппаратов // Евразийская интеграция: экономика, право, политика. 2021. № 1. С. 62 – 67.

On the Issue of the Legal Status of the Marine Autonomous Vehicles

Vladislav G. Belyakov

The North-West Institute of Management of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration, Saint Petersburg, Russian Federation; navy1000@yandex.ru

ABSTRACT

The modern stage of world civilization development is characterized by a breakthrough in the scientific and technological sphere. Currently, national governments are betting on the use of unmanned navigation in the modern maritime industry. However, the Central problem here is the absence of appropriate legal operation of unmanned marine vehicles in terms of the established global ocean legal regime leading to the inevitable conflicts between subjects of international law.

Based on the legal norm analysis of international and national maritime legislation, the author concludes that it is necessary to unify the terminology and conceptual apparatus governing the legal status and operation of ships without crews in various categories of maritime spaces, in order to resolve the dialectical contradiction that arises in the context of the evolutionary transition from traditional navigation to unmanned navigation technologies.

Keywords: merchant shipping, ship, warship, autonomous vessels, legal status

For citing: Belyakov V. G. On the Issue of the Legal Status of the Marine Autonomous Vehicles // Eurasian Integration: economic, law, politics. 2021. No. 1. Pp. 62 – 67.

В настоящее время внедрение автономного (безэкипажного) судовождения, обусловленное прорывными технологическими инновациями на рубеже нового тысячелетия, является одним из приоритетов морской отрасли в мировом масштабе.

В рамках реализации указанного направления в России разработан и принят проект постановления Правительства Российской Федерации, направленный на создание правовых условий для опытной эксплуатации морских автономных надводных судов (далее — МАНС), которые обеспечат опережающее внедрение технологий автоматического и дистанционного судовождения в Российской Федерации и мировой приоритет нашей страны в этой области. Проект постановления Правительства Российской Федерации соответствует положениям Договора о Евразийском экономическом союзе, а также положениям иных международных договоров Российской Федерации¹.

Следует отметить, что унифицированное наименование такого рода судов, а именно «морские автономные надводные суда» (МАНС), было предложено Международной морской организацией на 98-й сессии Комитета по безопасности на море, состоявшейся в июне 2017 г. А на 101-й сессии Комитета по безопасности на море в июне 2019 г. было принято и одобрено Временное руководство по испытаниям морских автономных надводных судов (англ. Interim Guide for Maritime Autonomous Surface Ships trials) [3, с. 10–11].

Несмотря на то, что работы в части, касающейся беспилотных транспортных систем в области торгового мореплавания, ведутся сейчас в режимах опытной эксплуатации и требуют особого утверждения администрацией флага с рекомендациями Международной морской организации, указанные технологии ранее успешно нашли широкое применение в военно-морской области.

В частности, беспилотные надводные (подводные) аппараты (далее — БНПА, в т. ч. МАНС) использовались в ходе борьбы с пиратством, в прокладке подводных кабелей [10], разведке и наблюдении, противолодочной деятельности и разминировании, в решении отдельных боевых задач рядом ВМС иностранных государств [6]. Так, в 2016 г. агентство передовых оборонных исследовательских проектов министерства обороны США (DARPA) утверждало, что его беспилотный морской аппарат Sea Hunter может быть использован для успешного слежения за подводными лодками противника [5]. Кроме того, они также играют все более важную роль в поиске и спасании на море и метеорологическом обеспечении [9].

Однако международно-правовой статус БНПА в настоящее время окончательно не урегулирован и носит дискуссионный характер. Тем не менее определение правового статуса БНПА выступает необходимым условием соблюдения установленного международного правового режима Мирового океана. В частности, вопрос правового статуса БНПА носит принципиальный характер для легитимизации их применения в различных категориях морских пространств, характеризующихся специальными правовыми режимами.

Наиболее известным примером таких противоречий явился конфликт между КНР и США, когда стороны заняли противоположные позиции в отношении правового статуса БНПА. Инцидент произошел в декабре 2016 г. в Южно-Китайском море в непосредственной близости от спорной отмели Скарборо, которую КНР считает своей территорией, в 50 морских милях от филиппинского острова Лусон². По заявлению представителя ВМС США, БНПА являлся судном, обладающим суверенным иммунитетом, был запущен со вспомогательного судна ВМС США «Боудич» (USNS Bowditch), выполнявшего задачи океанографических исследований в международных водах Южно-Китайского моря в полном соответствии

¹ Об обеспечении опытной эксплуатации морских автономных надводных судов под Государственным флагом Российской Федерации: проект Постановления Правительства РФ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/74916791/#review> (дата обращения: 02.03.2020).

² The Incident Was Widely Reported. See, e. g., U. S. Demands Return of Drone Seized by Chinese Warship [Электронный ресурс] // New York Times. 16 December 2016. URL: www.nytimes.com/2016/12/16/us/politics/usunderwater-drone-china.html (дата обращения: 20.11.2020).

с действующим режимом морских пространств¹. Китайская сторона, напротив, заявила, что захваченный аппарат представлял собой «неопределенное оборудование» и действовал в интересах военной разведки в морских пространствах, находящихся под юрисдикцией КНР².

Следует отметить, что территориальные притязания Китая в акватории Южно-Китайского моря ранее уже получили международную оценку. В частности, в июле 2016 г. Международный трибунал, созданный при посредничестве Постоянной палаты третейского суда в Гааге в соответствии с Приложением VII к Конвенции ООН по морскому праву 1982 г.³, вынес единогласное решение, что Китай не имеет «исторического права» и источника морских прав на спорные территории в Южно-Китайском море, а также не имеет права вести рыболовство, разрабатывать природные ресурсы и вести другую хозяйственную деятельность на этой территории и фактически нарушает права Филиппин. В свою очередь, МИД КНР отказался признать решение суда и заявил о том, что оно не повлияет на суверенитет и интересы Китая в этом регионе [1].

Таким образом, необходимость установления надлежащего правового статуса БНПА, например, посредством отнесения последних к категории «судно» (торговое судно) либо к «военным кораблям» является ключевым фактором легального правоприменения положений универсальных международных договоров в области морского права, например, таких, как Конвенция ООН по морскому праву 1982 г.

Вместе с тем, по мнению многих исследователей, в большинстве международных морских конвенций отсутствует понятие «судно». В иных же оно хотя и приводится, но не имеет универсального характера, а подчинено исключительно целям и задачам той или иной конвенции [4, с. 503]. Так, в соответствии со ст. 1 Международной конвенции о спасании 1989 г.⁴ судно «означает любое судно или плавучее средство либо любое сооружение, способное осуществлять плавание». Или, например, согласно правилу 3 Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС — 72)⁵, слово «судно» означает все виды плавучих средств, включая неавтономные суда и гидросамолеты, используемые или могущие быть использованными в качестве средств передвижения по воде.

Наряду с универсальными международными договорами понятие «судно» раскрывается и в национальных законодательствах. Так, например, в соответствии со ст. 7 КТМ РФ⁶ под судном понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания.

Следовательно, согласно приведенным положениям, судном может являться самый широкий круг искусственных сооружений. Кроме того, следует справедливо предположить, что термин «судно» в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г. может включать новые типы судов, например, такие как БНПА (МАНС), при условии, что государство определяет их в качестве таковых.

Действительно, с правом плавания судна под флагом того или иного государства тесно связана его регистрация. Обязательность национальной регистрации судов предусмотрена ст. 92, 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., устанавливающими обязанность государства определять условия регистрации судов и обязанность государства вести регистр (реестр). Указанные положения находят развитие в ст. 11 Конвенции ООН об условиях регистрации судов 1986 г.⁷, в соответствии с которой «Государство регистрации учреждает регистр судов, плавающих под его флагом, который ведется

¹ US Department of Defense (DoD), Statement by Pentagon Press Secretary Peter Cook on Incident in South China Sea [Электронный ресурс], 16 December 2016 (Bowditch Statement). URL: www.defense.gov/News/NewsReleases/News-Release-View/Article/1032611/statement-by-pentagon-press-secretary-peter-cook-on-incident-in-south-china-sea (дата обращения: 20.11.2020).

² The US Claimed That China Captured US Unmanned Underwater Vehicle in the South China Sea [Электронный ресурс] // People.Cn. URL: <http://military.people.com.cn/n1/2016/1217/c1011-28956751.html> (дата обращения: 20.11.2020).

³ Конвенция Организации Объединенных Наций по морскому праву. Заключена в г. Монтего-Бее 10.12.1982 // Собрание законодательства РФ, 01.12.1997, № 48, ст. 5493; Бюллетень международных договоров, 1998, № 1, с. 3–168.

⁴ Международная конвенция о спасании 1989 г. (SALVAGE). Заключена в г. Лондоне 28.04.1989 // Собрание законодательства РФ, 15 января 2001 г. № 3. Ст. 217; Бюллетень международных договоров. 2001. № 4. С. 5–12; Treaty Series. V. 1953. New York: United Nations, 2001. Pp. 165–326.

⁵ Конвенция о Международных правилах предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (COLREG) // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. XXXIII. М., 1979. С. 435–461.

⁶ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 13.07.2020) [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения: 20.11.2020).

⁷ Конвенция Организации Объединенных Наций об условиях регистрации судов. Заключена в г. Женеве 07.02.1986 (в силу не вступила) [Электронный ресурс]. URL: http://www.conventions.ru/view_base.php?id=11974 (дата обращения: 20.11.2020).

таким образом, как это определит такое государство, и согласно соответствующим положениям настоящей Конвенции».

Следовательно, национальный законодатель самостоятельно определяет порядок, условия и сроки регистрации в учреждаемых регистрах судов, а также устанавливая критерии отнесения возможности регистрации судна в одном из учреждаемых судовых регистров (реестров), принимая во внимание характер и вид планируемой судовладельцем деятельности судна, наличие или отсутствие ранее регистрации судна в реестрах судов иностранных государств, порядок комплектования экипажа, национальность судовладельцев и т. д.

В Российской Федерации судно подлежит государственной регистрации в одном из шести реестров судов, в соответствии с положениями ст. 33 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (КТМ РФ)¹ или ст. 16 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (КВВТ РФ)². Порядок государственной регистрации судов в Российской Федерации установлен Приказом Минтранса России от 19.05.2017 № 191 «Об утверждении Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов»³.

Руководствуясь положениями международных договоров и разделяя позицию ряда зарубежных исследователей [8], полагаем возможным согласиться с мнением относительно возможности отнесения к компетенции законодательства государства флага рассматривать БНПА в качестве судов. В то же время позиция, что любое толкование национального законодателя о том, является ли БНПА судном в соответствии с Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., намеренно оставляемое на усмотрение договаривающегося государства, будет обязательным для других государств [11], не представляется однозначной.

Отсутствие согласия по данному вопросу, прежде всего, основано на положениях подпункта «b» п. 4 ст. 94 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., предусматривающего, чтобы «каждое судно возглавлялось капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности соответствовал типу, размерам, механизмам и оборудованию судна».

Сторонники «эволюционного подхода» к толкованию положений Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. относят данный вопрос к компетенции законодательства государства флага (договаривающегося государства) рассматривать БНПА в качестве судов [8]. Иные выражают свое сомнение, оставляя открытым вопрос о том, как будут восприниматься государствами — участниками Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. морские суда, на борту которых нет ни единого человека [2, с. 16].

Вместе с тем отсутствие признания на национальном уровне БНПА в качестве судов создает условия, ограничивающие возможность их эксплуатации в отдельных категориях морских пространств. Прежде всего, это, конечно же, относится к морским пространствам, находящимся под суверенитетом и юрисдикцией прибрежных государств, национальное законодательство которых, строго придерживаясь буквы международного договора, оставляет за собой право на иную точку зрения, нежели у государства флага БНПА.

В отличие от понятия «судно» ст. 29 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., действительно, содержит исчерпывающее определение понятия «военный корабль», установленное впервые в 1907 г. положениями VII Гаагской конвенции об обращении торговых судов в суда военные, и представляет собой совокупность четырех квалифицирующих признаков, а именно: «военный корабль» означает судно, принадлежащее к вооруженным силам какого-либо государства, имеющее внешние знаки, отличающие такие суда его национальности, находящееся под командованием офицера, который состоит на службе правительства данного государства и фамилия которого занесена в соответствующий список военнослужащих или эквивалентный ему документ, и имеющее экипаж, подчиненный регулярной

¹ Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации от 30.04.1999 № 81-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 03.05.1999, № 18, ст. 2207.

² Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24-ФЗ // Собрание законодательства РФ, 12.03.2001, № 11, ст. 1001.

³ Об утверждении Правил государственной регистрации судов, прав на них и сделок с ними в морских портах и централизованного учета зарегистрированных судов: приказ Минтранса России от 19.05.2017 № 191. Зарегистрировано в Минюсте России 30.10.2017 № 48733 [Электронный ресурс]. URL: <https://base.garant.ru/71801528/> (дата обращения: 20.11.2020).

военной дисциплине». Следовательно, отсутствие экипажа в соответствии с положениями указанного универсального международного договора не позволяет отнести БНПА к категории «военный корабль» [7].

Однако в случае нахождения БНПА на борту военного корабля, непосредственно предшествующего его применению и в зависимости от его изначального целевого предназначения, по нашему мнению, позволяет его отнести либо к вооружению (средству нанесения ущерба), либо к принадлежности военного корабля (обеспечивающему нормальную эксплуатацию судна или его вооружения).

В случае отнесения БНПА к принадлежности судна, руководствуясь аналогией положений ст. 111 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., в соответствии с положениями которой БНПА использует военный корабль в качестве судна-базы, правовой статус последних будет являться производным от правового статуса его носителя (военного корабля).

В свою очередь, критерием отнесения БНПА к вооружению либо к принадлежности корабля может выступить возможность его многократного использования.

Напротив, в случае невозможности размещения БНПА на борту военного корабля вследствие его технических характеристик либо иных объективных обстоятельств последнее может быть отнесено к категории «судно» в соответствии с национальным законодательством государства и подлежит регистрации в национальном реестре (регистре) судоходства.

Учитывая, что положения норм международного права не позволяют причислить БНПА к категории «военный корабль», тем не менее в случае использования последних исключительно в публичных целях позволяет отнести их к «судам, находящимся в собственности государства или эксплуатируемым им и используемым только для правительственной некоммерческой службы». В Российской Федерации указанные суда в соответствии со ст. 33 КТМ РФ подлежат регистрации в Государственном судовом реестре.

Таким образом, совершенствование норм и принципов морского законодательства, унификация терминологии и понятийного аппарата, регламентирующие эксплуатацию морских судов без экипажей, выступает определяющим условием разрешения диалектического противоречия в области правового регулирования военного и торгового мореплавания, возникающего в условиях эволюционного перехода от традиционного мореплавания к технологиям беспилотной навигации.

Литература

1. Арбитраж Южно-Китайского моря (Республика Филиппины против Китайской Народной Республики) // [Электронный ресурс] <https://pca-sca.org/en/cases/7/> (дата обращения: 20.11.2020).
2. Ганюшкина Е. Б. Морские суда без экипажа и действующий режим морских пространств // Сборник научных докладов / под редакцией В. Н. Гуцуляка. М. : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020. 41 с.
3. Гуцуляк В. Н. О правовых и социальных проблемах использования морских судов без экипажей // Сборник научных докладов / под редакцией В. Н. Гуцуляка. М. : Юридический институт РУТ (МИИТ), 2020. 41 с.
4. Колодкин А. Л., Гуцуляк В. Н., Боброва Ю. В. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы. М. : Статут, 2007. 637 с.
5. D. Actuv. Anti-Submarine Warfare (ASW) Continuous Trail Unmanned Vessel (ACTUV) "Sea Hunter," Nav. Drones., 2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.navaldrone.com/ACTUV.html> (дата обращения: 20.11.2020).
6. L. Daguang, J. Can. Unmanned Vehicle: A New Weapon on the Sea in the Future, Lib. Army Dly. February 2, 2014. (in Chinese)
7. Michael N. Schmitt, David S. Goddard International Law and the Military Use of Unmanned Maritime Systems: International Review of the Red Cross (2016), 98 (2). Pp. 567–592.
8. Robert Veal, Michael Tsimplis, Andrew Serdy. The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles, Ocean Development & International Law (2019) [Электронный ресурс]. URL: <https://doi.org/10.1080/00908320.2018.1502500> (дата обращения: 20.11.2020).
9. Shukai Zhang et al. The Development and Prospects of Unmanned Maritimevehicles. World Shipp 9 (2015). (in Chinese)
10. Stephanie Showalter. The Legal Status of Autonomous Underwater Vehicles [Электронный ресурс] // The Marine Technology Society Journal. Spring, 2004. V. 38. No. 1. Pp. 80–83. URL: <https://www.researchgate.net/publication/245448608> (дата обращения: 20.11.2020).

11. Y.-C. Chang et al. The International Legal Status of the Unmanned Maritime Vehicles [Электронный ресурс] // Marine Policy 113 (2020) 103830. URL: <http://www.elsevier.com/locate/marpol> (дата обращения: 20.11.2020).

Об авторе:

Беляков Владислав Геннадьевич, доцент кафедры международного и гуманитарного права Северо-Западного института управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации (Санкт-Петербург, Российская Федерация), кандидат юридических наук; navy1000@yandex.ru

References

1. Arbitrazh Yuzhno-Kitaiskogo morya (Respublika Filipiny protiv Kitaiskoi Narodnoi Respubliki) // [Elektronnyi resurs] <https://pca-cpa.org/en/cases/7/> (data obrashcheniya: 20.11.2020).
2. Ganyushkina E. B. Morskie suda bez ekipazha i deistvuyushchii rezhim morskikh prostranstv // Sbornik nauchnykh dokladov / pod redaktsiei V. N. Gutsulyaka. M. : Yuridicheskii institut RUT (MIIT), 2020. 41 s.
3. Gutsulyak V. N. O pravovykh i sotsial'nykh problemakh ispol'zovaniya morskikh sudov bez ekipazhei // Sbornik nauchnykh dokladov / pod redaktsiei V. N. Gutsulyaka. M. : Yuridicheskii institut RUT (MIIT), 2020. 41 s.
4. Kolodkin A. L., Gutsulyak V. N., Bobrova Yu. V. Mirovoi okean. Mezhdunarodno-pravovoi rezhim. Osnovnye problemy. M. : Statut, 2007. 637 s.
5. D. Actuv. Anti-Submarine Warfare (ASW) Continuous Trail Unmanned Vessel (ACTUV) "Sea Hunter," Nav. Drones., 2015 [Elektronnyi resurs]. URL: <http://www.navaldrone.com/ACTUV.html> (data obrashcheniya: 20.11.2020).
6. L. Daguang, J. Can. Unmanned Vehicle: A New Weapon on the Sea in the Future, Lib. Army Dly. February 2, 2014. (in Chinese)
7. Michael N. Schmitt, David S. Goddard International Law and the Military Use of Unmanned Maritime Systems: International Review of the Red Cross (2016), 98 (2). Pp. 567–592.
8. Robert Veal, Michael Tsimplis, Andrew Serdy. The Legal Status and Operation of Unmanned Maritime Vehicles, Ocean Development & International Law (2019) [Elektronnyi resurs]. URL: <https://doi.org/10.1080/00908320.2018.1502500> (data obrashcheniya: 20.11.2020).
9. Shukai Zhang et al. The Development and Prospects of Unmanned Maritimevehicles. World Shipp 9 (2015). (in Chinese)
10. Stephanie Showalter. The Legal Status of Autonomous Underwater Vehicles [Elektronnyi resurs] // The Marine Technology Society Journal. Spring, 2004. V. 38. No. 1. Pp. 80–83. URL: <https://www.researchgate.net/publication/245448608> (data obrashcheniya: 20.11.2020).
11. Y.-C. Chang et al. The International Legal Status of the Unmanned Maritime Vehicles [Elektronnyi resurs] // Marine Policy 113 (2020) 103830. URL: <http://www.elsevier.com/locate/marpol> (data obrashcheniya: 20.11.2020).

About the author:

Vladislav G. Belyakov, Associate Professor of Department of Law, International and Humanitarian Law of North-West Institute of Management of RANEPa under the President of the Russian Federation (Saint Petersburg, Russian Federation), PhD in Jurisprudence; navy1000@yandex.ru