

Правовые вопросы ответственности за причинение ущерба, связанного с эксплуатацией автономных судов

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы ответственности при эксплуатации морских автономных надводных судов (МАНС). Рассматриваются случаи ответственности, основанные на событии в отсутствие необходимости определения вины, а также случаи ответственности на основе вины. Поскольку вовлеченность человека в управление МАНС существенно ограничена или вообще отсутствует, определение вины при наступлении морских происшествий, повлекших ущерб, осложняется. В процесс принятия решений по управлению судном включаются новые, по сравнению с классическим судном, субъекты, что требует переосмысления концепции правового регулирования ответственности за ущерб, возникший в связи с эксплуатацией МАНС. Анализируются различные сценарии от «ничего не менять» до «исключительная ответственность МАНС» и делается вывод о наиболее приемлемом сценарии — солидарной ответственности судовладельца, разработчиков технических средств и программного обеспечения систем автономного судовождения, а также организации, осуществляющей управление автономным судном.

Ключевые слова: морское право; морские автономные надводные суда (МАНС); ответственность судовладельца; автономное судоходство; торговое мореплавание; солидарная ответственность МАНС; правовое регулирование МАНС; субъекты ответственности МАНС; стратегия определения ответственности МАНС; право; актуальные проблемы морского права.

Для цитирования: Ключев В. В. Правовые вопросы ответственности за причинение ущерба, связанного с эксплуатацией автономных судов // Актуальные проблемы российского права. — 2024. — Т. 19. — № 11. — С. 123–135. — DOI: 10.17803/1994-1471.2024.168.11.123-135.

Legal Issues of Liability for Damages related to the Operation of Autonomous Vessels

Vitaly V. Klyuev, Director, Department of State Policy for Maritime and Inland Water Transport,
Ministry of Transport of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation
klyuevvv@mintrans.ru

Abstract. The paper examines the issues of liability in the operation of maritime autonomous surface ships (MASS). Cases of liability based on an event without the need to determine fault, as well as cases of liability based on fault, are considered. Since human involvement in the management of the MASS is significantly limited or absent, it is

© Ключев В. В., 2024

* Ключев Виталий Владимирович, директор Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации
Рождественка ул., д. 1, стр. 1, г. Москва, Россия, 109012
klyuevvv@mintrans.ru

complicated to determine fault in the event of a marine incident resulting in damage. New subjects, compared to a classic vessel, are included in the decision-making process for vessel management, which requires rethinking of the concept of legal regulation of liability for damage arising in connection with the operation of the MASS. Various scenarios are analyzed, from «change nothing» to «sole responsibility of a MASS», and a conclusion is made about the most acceptable scenario — joint and several liability of the ship owner, developers of technical equipment and software for autonomous navigation systems, as well as the organization that manages the autonomous vessel.

Keywords: maritime law; maritime autonomous surface ships (MASS); ship owners' liability; autonomous shipping; merchant shipping; joint and several liability of MASS; MASS legal regulation; subjects of liability of MASS; strategy for determining liability of MASS; law; current issues of maritime law.

Cite as: Klyuev VV. Legal Issues of Liability for Damages related to the Operation of Autonomous Vessels. *Aktual'nye problemy rossijskogo prava*. 2024;19(11):123-135. (In Russ.). DOI: 10.17803/1994-1471.2024.168.11.123-135.

Появление в практической жизни автономных транспортных средств, называемых еще беспилотными или безэкипажными, уже становится реальностью. Не исключение и морской транспорт. Многие ведущие морские страны, включая Россию, проводят эксперименты и практическую реализацию технологий автономного судоходства. Международная морская организация (ИМО) использует термин «морские автономные надводные суда» (МАНС) для идентификации таких объектов, работая над созданием правовых норм, регулирующих их эксплуатацию¹.

Технология, лежащая в основе МАНС, — это не первый пример применения инноваций автоматизации на судах и в морской сфере: суда и различные функциональные компоненты, лежащие в основе их эксплуатации, становятся всё более автоматизированными². В связи с этим возникает вопрос о том, действительно ли технология МАНС и ее потенциальное влияние на аварии и ущерб требуют какого-либо серьезного пересмотра существующей системы ответственности. Очевидно, что технология МАНС отличается от предшествующих технологий и требует такого пересмотра по крайней мере по трем причинам.

Во-первых, технология МАНС — это реально высокий уровень сложности. Понимание технологии МАНС не только ставит перед существующими регулирующими органами и техническими экспертами серьезные задачи, но и пред-

полагает, что перспектива создания передовых автономных систем с возможностями самообучения — это то, что необходимо учитывать в законодательной базе.

Во-вторых, ожидается, что к технологиям МАНС будут относиться с должным вниманием и они будут применяться повсеместно. Одним из основных преимуществ МАНС является снижение необходимости участия человека в эксплуатации судов, уменьшение количества человеческих ошибок и подверженности опасности на море. Это правда, что сегодня на судах есть, например, безвахтенные машинные отделения, но 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 рассмотрения вопросов ответственности.

В-третьих, ожидается, что 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.

¹ Ключев В. В. [и др.]. Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства // Транспортное право и безопасность. 2024. № 1С. С. 269.

² Ключев В. В. Объективные предпосылки появления автономных надводных судов и правовой основы их эксплуатации // Проблемы Российского законодательства. Образование и право. 2024. № 1. С. 426–435.

В совокупности вышеперечисленные факторы приводят к беспрецедентному сокращению очевидных масштабов вины человека в эксплуатации судов, что поднимает серьезные вопросы о приемлемости действующего режима ответственности.

Ошибки капитана и экипажа, включая невыполнение или ненадлежащее выполнение своих обязанностей, могут иметь два вида юридических последствий.

Во-первых, капитан или член экипажа могут быть привлечены к (персональной) административной, уголовной или гражданской ответственности за противоправные действия (бездействие). Во-вторых, инцидент может повлечь за собой ответственность судовладельца³, который, как работодатель, несет субсидиарную ответственность за ошибки, совершенные лицами, действующими от его имени. Особое внимание необходимо уделить последнему вопросу, то есть тому, как изменяющиеся реалии, касающиеся МАНС, могут повлиять на ответственность судовладельца. Это ключевой вопрос, когда речь заходит о том, будет ли предоставлена компенсация за ущерб, причиненный вследствие инцидентов, вызванных МАНС.

Следует отметить, что вопрос особенностей регулирования ответственности за ущерб в связи с эксплуатацией МАНС не решен на международном уровне и что правовые режимы различных юрисдикций могут повлечь за собой значительные различия.

Существующие обязательные режимы безвинной ответственности ИМО охватывают ущерб от загрязнения (Конвенция об ответственности за ущерб от загрязнения нефтью, перевозимой в качестве груза, Конвенция об ответственности за ущерб от загрязнения бункерным топливом, Конвенция об ответственности за ущерб от загрязнения опасными и вредными веществами),

устранение последствий крушения (Найробийская конвенция об удалении обломков) или смерть или телесные повреждения пассажиров (Афинская конвенция 1974 г. и Протокол к ней 2002 г.). Нормы этих международных правовых инструментов имплементированы в Кодексе торгового мореплавания РФ (КТМ РФ). Эти документы устанавливают режим обязательной ответственности, согласно которому пострадавшие от указанных видов ущерба не должны заявлять о том, что со стороны судна или судовладельца была допущена ошибка или небрежность, чтобы иметь право на получение компенсации (до установленного максимального предела). В той мере, в какой (возможный) ущерб, причиненный в связи с эксплуатацией МАНС, подпадает под действие этих правовых режимов, предполагается, что нормы будут применяться к МАНС, т.е. для целей применимости конвенции не имеет значения, был ли ущерб причинен МАНС или судном, эксплуатируемым обычным способом.

Важным международным документом об ответственности в области судоходства является Конвенция 1910 г. об унификации некоторых правовых норм, касающихся столкновений судов⁴ (далее — Конвенция 1910 г.), которая предусматривает ответственность за столкновения на основе вины, т.е. ответственность за ущерб, возникший в результате столкновения, распределяется на основе вины судов, вовлеченных в инцидент, но не вины отдельных. Конвенцией предусматривается, что:

- если происходит столкновение, которое является случайным или по неизвестной причине, ущерб несет сторона, которая его понесла;
- если по вине стороны происходит столкновение, виновная сторона несет ответственность за причиненный ущерб;
- если происходит столкновение по вине более чем одной стороны, виновные стороны

³ Из соображений удобства здесь используется термин «судовладелец», но не как термин, обозначающий право собственности, а как термин, относящийся к организации, несущей ответственность за эксплуатацию судна, т.е. обычно это компания, отвечающая за техническую эксплуатацию судна. Это может включать в себя такие юридические лица, как «технический управляющий», но также может относиться к таким юридическим лицам, как «оператор», «менеджеры» или (определенные виды) фрахтователи, в зависимости от степени (возможного) ущерба в связи с эксплуатацией МАНС.

⁴ Император всея Руси является стороной Конвенции 1910 г.

несут ответственность пропорционально совершенным соответственно ошибкам (если невозможно определить пропорциональную вину, ответственность распределяется поровну между виноватыми сторонами).

Принципы отнесения вины к судну и распределения ответственности при столкновении судов, указанные в Конвенции 1910 г., присутствуют в российском Кодексе торгового мореплавания⁵.

Если будет установлено, что судовладельцы несут ответственность по морским требованиям, они имеют право ограничить ее в соответствии с правилами Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 г. Режим ограничения ответственности по морским требованиям не затрагивает вопросы ответственности как таковой, но применяется к широкому кругу требований, предъявляемых к судоходству, независимо от основания ответственности. Требования, на которые не распространяются другие режимы ответственности, такие как загрязнение окружающей среды, спасение или общая авария, в основном подпадают под действие ограничений⁶. Максимальная сумма ограничения ответственности судовладельца зависит от тоннажа судна или, в случае пассажирских судов, от количества пассажиров, которое судну разрешено перевозить. Права на ограничение в соответствии с режимом ограничения ответственности по морским требованиям распространяются только на судовладельцев (определяемых как владелец, фрахтователь, управляющий и оператор морского судна), спасателей и лиц, за действия, небрежность или неисполнение которых несет ответственность судовладелец или спасатель. Другие лица, такие как судостроительные организации, классификационные общества (признанные организации) или производители судового оборудования, не пользуются аналогичным правом на ограничение своей ответственности.

Что касается договорных вопросов грузоперевозок, то отношения между перевозчиком и

заинтересованными сторонами регулируются Гаагско-Висбийскими правилами (и некоторыми вариациями к ним в Гамбургских и Роттердамских правилах), но другие договоры, такие как чартерные перевозки или контракты между судовладельцем и судостроительными организациями или производителями судового оборудования, на данный момент не урегулированы ни на международном, ни на национальном уровнях, несмотря на то что некоторые объединения коммерческих организаций разработали типовые контракты для конкретных целей (например, BIMCO).

Рассмотрим подробнее вопросы внедоговорной (деликтной) ответственности, которая не охватывается существующими правовыми инструментами. Это распространяется на любой «обычный» ущерб, экономический или иной ущерб, причиненный судам или другим третьим лицам в результате инцидентов с вовлечением МАНС, например в результате посадки на мель, повреждения инфраструктурных объектов и т.п.

В отсутствие международного режима ответственности, предусматривающего иное, в большинстве национальных юрисдикций, включая Россию, ответственность судовладельцев основывается на вине. Таким образом, для возникновения ответственности необходимо доказать, что вина или небрежность судовладельца вызвали ущерб или способствовали ему. Обычно истец должен доказать имевшиеся ошибку или халатность. Однако ошибки не обязательно должны быть совершены судовладельцем лично. Судовладелец, как правило, несет косвенную ответственность за ошибки или халатность сотрудников и лиц, работающих от имени судовладельца. 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.

Разработки МАНС могут особенно повлиять на два основных вопроса, связанных с ответ-

⁵ Статьи 310–313 КТМ РФ.

⁶ Бутакова Н. А. Понятие обстоятельств, ограничивающих ответственность судовладельцев // Актуальные проблемы права. 2022. № 9. С. 18–26.

ственно: во-первых, степень, в которой ошибки или халатность новых организаций, 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.

Отправной точкой для анализа является то, что появление МАНС должно избегать создания повышенных или дополнительных рисков для третьих сторон, т.е. лица, пострадавшие от ущерба, причиненного в результате инцидентов, связанных с МАНС, не должны оказаться в худшем положении, чем в случае аналогичного инцидента с участием судов, эксплуатируемых обычным способом. Вторая, связанная с этим отправная точка заключается в том, что работоспособная система ответственности должна сводить к минимуму для третьих сторон риск того, что (например, из-за невозможности нести бремя доказывания) никто не сможет быть привлечен к ответственности за ущерб, причиненный в связи с эксплуатацией МАНС.

При реализации технологий МАНС появляются новые субъекты, поведение которых напрямую влияет на работу как МАНС, так и других судов, находящихся поблизости. Независимо от того, касается ли сценарий удаленного управления МАНС или эпизодической эксплуатации МАНС в автономном режиме, такие организации, как поставщики технологий, разработчики систем, разработчики программного обеспечения, поставщики услуг коммуникационной инфраструктуры, а также проектные организации, судостроители, поставщики оборудования, классификационные общества, в будущем через МАНС будут оказывать непосредственное влияние на поведение судов в море.

Круг лиц, на которых распространяется субсидиарная ответственность судовладельца, может быть различным. Субсидиарная ответствен-

ность судовладельцев часто выходит за рамки простых трудовых отношений и распространяется на ошибки других организаций, которые предоставляют услуги судну. Однако часто это расширение сопровождается дополнительным условием, что такие услуги, предоставляемые другими организациями, должны касаться вопросов, в которых судовладелец имеет какое-либо влияние и/или контролирует выполняемые работы или предоставляемые услуги.

Степень, в которой ошибки, совершенные такими третьими лицами, повлекут за собой субсидиарную ответственность судовладельца, также зависит от договорных отношений и, как можно ожидать, будет варьироваться в зависимости от типа ошибки и того, как она повлияла на эксплуатацию МАНС.

Лица, которые непосредственно участвуют в эксплуатации МАНС, такие как члены внешнего экипажа, легче идентифицируются как подпадающие под субсидиарную ответственность судовладельца, независимо от договорных отношений между ними. И наоборот, чем более удален вклад этого лица от фактической эксплуатации судна (или чем меньше судовладелец контролирует предоставляемые услуги), тем труднее обосновать, что выполненная этим лицом работа относится к сфере обязательств, за которые несет ответственность судовладелец.

Если вина не входит в сферу ответственности судовладельца, то данный вопрос будет регулироваться не морским правом, а общим деликтным правом. Это может привести к тому, что заявителям будет сложнее определить ответственную сторону, ошибку, о которой идет речь, причинно-следственную связь между ошибкой и ущербом, а также применимые правовые нормы. Кроме того, идентификация ошибок, которые были допущены за долгое время до причинения ущерба, может быть недоступна для истцов в силу давности.

Кроме того, как уже отмечалось, судовладелец может ограничить предел своей ответственности, а претензии, выходящие за рамки

⁷ Анисимова М. В. Особенности гражданско-правового регулирования качества продукции // Актуальные проблемы российского частного права : материалы Всероссийской научно-практической конференции, Саранск, 24 июня 2016 г. Саранск, 2016. С. 12–15.

ответственности судовладельца, как правило, не подлежат ограничению.

Из общих принципов, изложенных выше, следует, что лицо, управляющее судном из удаленного местоположения (независимо от того, является ли оно капитаном или нет), как правило, подпадает под сферу ответственности судовладельца. Следовательно, судовладелец будет нести косвенную ответственность за небрежное управление МАНС удаленным оператором. Местоположение, из которого выполняется дистанционное управление МАНС, не будет решающим фактором при принятии решения о том, входит ли задача в число тех, за выполнение которых несет ответственность судовладелец. Таким образом, в большинстве случаев можно ожидать, что удаленный оператор МАНС будет иметь статус, аналогичный статусу обычного капитана или вахтенного офицера с соответствующими обязанностями. Действительно, было бы существенным изменением в действующем морском праве, если бы обязанности, непосредственно связанные с управлением МАНС и маневрированием ими, можно было передать третьей стороне, тем самым разорвав связь с субсидиарной ответственностью судовладельца.

Физическое удаление с судна функции контроля над судном, несомненно, влечет за собой определенные важные новые риски и последствия ответственности для судовладельца. Например, удаленное управление МАНС полностью зависит от надежных коммуникационных технологий, таких как системы спутниковой связи: должен ли судовладелец или поставщик систем связи нести риск перебоев или задержек в связи? Хотя с точки зрения морского права или по соображениям простоты может показаться желательным, чтобы судовладелец также нес ответственность за этот риск, такую позицию трудно обосновать, если ответственность основана на признании вины. Во многих случаях сбой связи судовладелец или члены экипажа МАНС или удаленного экипажа, возможно, не могли предвидеть этот сбой или даже выбрать систему, которая используется для этой цели. Следовательно, вполне возможно, что ответственность судовладельца от имени удаленных

операторов будет более ограниченной, чем для классических членов экипажа, поскольку некоторые ошибки, связанные с эксплуатацией МАНС, могут быть вызваны обстоятельствами, которые находятся вне контроля как удаленных операторов, так и судовладельца.

Другие ключевые заинтересованные стороны, такие как верфи, производители оборудования, разработчики программного обеспечения и т.д., оказывают менее непосредственное влияние на эксплуатацию судов и поэтому, несмотря на их решающее значение для безопасной эксплуатации МАНС, как правило, находятся за пределами круга лиц, чьи действия, ошибки или халатность влекут за собой ответственность для судовладельца. К таким лицам могут быть предъявлены претензии в связи с ущербом, причиненным их некачественным продуктом/услугой. Очевидно, что такие действия выходят за рамки морского права и, как было отмечено выше, претензии к таким лицам могут быть сопряжены с серьезными трудностями в виде трудностей с доказательством правонарушения, причинно-следственных связей и требуемой близости (как по существу, так и по времени) между ошибкой и последствиями. Более того, если ответственность будет возложена на такие организации, то судовладелец, который является лицом, использующим технологии, производимые, поставляемые и устанавливаемые этими организациями, и извлекающим выгоду из них, может уклониться от какой-либо ответственности.

Теоретически связь между услугами, предоставляемыми такими организациями, и ответственностью судовладельца можно было бы усилить, сосредоточив внимание на общей ответственности судовладельца за безопасность судна и подчеркнув, таким образом, его ответственность за тщательный выбор поставщиков услуг, верфи и производителей, а также за выбор надежных технологических решений в сочетании с надлежащим предварительным тестированием и контролем, а также возможностями для обучения экипажа. Таким образом, сбой в оборудовании или технологии, используемых на борту МАНС, может быть также истолкован как ошибка или халатность судовладельца.

Однако предъявление к судовладельцу очень высоких требований в таких вопросах не соответствовало бы правовой системе по двум основным причинам. Во-первых, такого рода обязанности по тестированию, контролю и верификации технологий, установленных на борту, могут быть лишь отдаленно связаны с основной деятельностью судовладельца, за которую он несет субсидиарную ответственность. Во-вторых, высокие стандарты осторожности в этой области расширили бы понятие халатности, поскольку это могло бы предъявить нереалистичные требования к тому, что должен знать и контролировать судовладелец. Кроме того, определение судовладельца ответственным в широком плане существенным образом будет демотивировать судовладельцев в части применения инновационных технологий МАНС.

В более общем плане, без наличия реалистичного альтернативного плана действий судовладелец или те, кто работает от его имени, как правило, не будут считаться проявившими халатность.

Считается, что ошибки или небрежность, влекущие за собой ответственность, совершаются людьми. В общем смысле ответственность основана на предполагаемой небрежности владельца объекта, и принято считать, что ответственность основана на дефектности объекта и существует даже в том случае, если владелец не знал или даже не мог знать о дефекте. Вопрос о том, может ли машина или система сама по себе быть «виновной» или совершать правонарушения, может показаться академичным, поскольку на машину нельзя подать в суд или, что более важно, машина не может выплатить компенсацию потерпевшим. Однако, как уже отмечалось, вопрос о том, кто виноват, отличается от вопроса о том, кто обязан выплатить компенсацию. Таким образом, представляется, что ошибка машины или объекта будет рассматриваться как часть субсидиарной ответственности владельца. Таким образом, тот факт, что объект (МАНС) не обладает правосубъектностью, сам по себе не является основанием для отказа в признании вины за ним или его навигационной системой, если ясно, кто будет нести финансовую ответственность за ущерб,

причиненный такими неисправностями или дефектами.

В этой связи примечательно, что в Конвенции 1910 г. говорится не о вине человека (капитана, члена экипажа, лоцмана и т.д.), а о вине «судна». КТМ РФ при регулировании ответственности за столкновение также оперирует судами в качестве субъектов.

Отдельный вопрос заключается в том, могут ли претензии в связи с некорректной работой технологии МАНС быть направлены разработчикам этой технологии в форме ответственности за качество продукции. Ответственность за качество продукции регламентирована, и поэтому от заявителей не ожидается, что они будут указывать на конкретную ошибку или акт халатности со стороны разработчика технологии. Претензии в связи с халатностью, однако, будут важными потенциальными способами получения компенсации в обстоятельствах, когда действующий режим строгой ответственности неприменим.

В существующем режиме ответственности за качество продукции основное внимание уделяется дефектности соответствующего продукта в зависимости от уровня безопасности, на который имеет право рассчитывать общественность, и, например, с учетом способа представления продукта и того, для каких целей он может быть разумно использован⁷. Могут допускаться ограниченные меры защиты для производителей, когда уровень научных знаний таков, что соответствующий дефект не мог быть обнаружен: это имеет очевидное потенциальное значение в контексте программного обеспечения и передовых автономных технологий. Что касается жалоб на общую халатность, то основное внимание, скорее всего, будет уделяться производственному процессу и тому, были ли соблюдены надлежащие меры предосторожности. Это неизбежно будет оцениваться в свете существующей нормативной базы для разработки и эксплуатации автономной технологии.

Для режима ответственности, основанного на недостатках, основным фактором является необходимость установления причинно-следственной связи между неисправностью или дефектностью и соответствующими потерями. Это, вероятно, потребует проведения сложных

фактологических исследований, которые необходимо будет проводить на фоне четко установленных обязанностей судовладельца по безопасному управлению МАНС.

Любой такой сдвиг в общей траектории ответственности с судовладельцев (и их страховщиков) на производителей технологий стал бы значительным событием, не в последнюю очередь потому, что производители технологий не относятся к категории организаций, которые, как правило, имеют право ограничивать свою ответственность по морским требованиям в соответствии с существующими режимами ограничения ответственности. В свою очередь, это поднимает серьезные вопросы к существующей системе страхования ответственности на море.

Развитие технологий в направлении МАНС также поднимает более общие вопросы деликтного права, т.е. как следует характеризовать или определять вину в новых условиях, когда ответственное лицо имеет меньше контроля и средств осуществления контроля за отказом оборудования и другими причинами ущерба, возникшего в связи с эксплуатацией МАНС. Уже отмечалось, что предполагается, что ошибки или халатность, влекущие за собой ответственность, совершаются людьми, например в форме нарушения обязанностей, по неосторожности или, в договорных условиях, из-за отсутствия должной осмотрительности. Согласно конвенции 1910 г., ответственность за столкновение прямо вытекает из вины.

Однако несчастные случаи на море могут происходить и без какой-либо вины со стороны юридического или физического лица, что может стать предметом судебного иска. Так обстоит дело с обычными морскими перевозками, и можно ожидать, что число таких случаев будет увеличиваться по мере распространения эксплуатации МАНС.

Проблема, порождаемая появлением МАНС, заключается также в том, что все соответствующие субъекты могут продемонстрировать необходимый уровень квалификации и исполнения функций и обязанностей (или пострадавший не сможет доказать обратное), и тем не менее авария и потери все равно происходят из-за (например) какого-либо сбоя или ошибки в автоном-

ной навигационной системе или системе связи, на которую опирается эта система. Вина или халатность, как было отмечено выше, обычно предполагают, что человек должен был или по крайней мере мог понять, что что-то не так, и, следовательно, должен был действовать по-другому.

Вопрос о том, может ли человек быть привлечен к ответственности за сбой в работе машин, часто зависит от степени, в которой ожидается, что человек будет контролировать или «отвечать за» данную систему, т.е. от уровня автономии, о котором идет речь. Даже очень сложные системы передачи данных, которые используются на судах, такие как динамическое позиционирование, не опровергают предположение о том, что за все отвечает человек, поскольку ожидается, что вахтенный офицер постоянно следит за ходом работ и вмешивается в случае необходимости. Ситуация полностью меняется, если людям специально разрешено оставить наблюдение и контроль и ожидается, что они вернутся к активному управлению только по запросу системы или в случае аварийных сигналов, и т.д.

Риски и вопросы, связанные с небрежностью, могут варьироваться в зависимости от способа эксплуатации МАНС. Если на борту есть люди, они могут вмешаться, и от них ожидают, что они вмешаются, когда система управления судном не справляется. В этом случае ключевой вопрос состоит в том, было ли предоставлено людям разумное время и возможности ознакомиться с ситуацией, прежде чем они должны были вмешаться. Если судно управляется дистанционно, от удаленных операторов, несомненно, ожидается вмешательство, и, если они этого не делают, это может быть расценено как халатность. Тем не менее их халатность может быть уменьшена или исключена, если судно предоставляет недостоверную или неполную информацию о ситуации в центр дистанционного управления (ЦДУ) или если канал связи между судном и ЦДУ медленный или нарушен. Даже в случае полностью автономных судов люди все равно будут задействованы, но связь между инцидентом и людьми, чьи ошибки стали его причиной, может быть очень отдаленной. Алгоритмы навигации,

возможно, были разработаны много лет назад командой из сотен разработчиков, и единственным «человеком в курсе» может быть береговая группа реагирования на чрезвычайные ситуации. Во всех этих сценариях доказать вину или халатность одного из задействованных людей может оказаться невозможным, даже если система МАНС как таковая не функционировала должным образом, как ожидалось и было освидетельствовано.

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 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.

Возможные стратегии определения ответственности МАНС

При рассмотрении вопроса о том, как подходить к новому профилю рисков МАНС с точки зрения ответственности, 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.

С другой стороны, существует возможность введения исключительной (безоговорочной) ответственности для владельцев МАНС. Если происходит инцидент, связанный с МАНС,

предполагается, что виновата МАНС, с учетом некоторых заранее определенных исключений и средств правовой защиты. Таким образом, 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. Режимы исключительной ответственности бывают различных форм. Один из вариантов представляет собой своего рода «ответственность предприятия», при которой считается, что владелец или оператор МАНС пошел на просчитанный риск при внедрении нового типа технологии (и получении выгоды от нее), что оправдывает исключительную ответственность. Другие варианты включают ответственность за особо опасные виды деятельности или даже за техническую неисправность устройств, которые могут привести к повреждению.

Исключительная ответственность, однако, также 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 (судно МАНС) несет ответственность за то, за что не несет классическое судно. Например, вполне возможно, что МАНС сохраняет свой курс и скорость, как это должно быть в соответствии с правилами, и что столкновение вызвано внезапным поворотом судна с экипажем перед МАНС. Хотя этот пример, вероятно, можно было бы разрешить, применив обычное освобождение от ответственности за халатность, способствующую развитию событий, исключительная ответственность влечет за собой другие вопросы справедливости. Чтобы избежать ответственности, судовладелец МАНС, например, должен был бы успешно опровергнуть презумпции, которые ему может быть трудно доказать, с чем владельцу классического судна не придется иметь дело. Это также может создать стимул для операторов МАНС скрывать, что во время инцидента судно работало в автономном режиме.

Поэтому не очевидно, что введение режима исключительной ответственности МАНС было бы наилучшим возможным решением.

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. Хотя такие конструкции предположительно допускаются в соответствии с Конвенцией 1910 г., они не избавляют истцов от необходимости доказывать, что имела место та или иная форма небрежности.

Другой стратегией, которая также может соответствовать Конвенции 1910 г., могла бы быть презумпция вины при определенных обстоятельствах с отменой или практической квалификацией бремени доказывания в отношении вины: требование к тем, кто лучше всего подходит для оценки безопасности технологии (судовладельцам и/или разработчикам технологии), доказать отсутствие вины. От таких ответчиков может потребоваться доказать конкретную причину или только проявить разумную осторожность. Тем не менее эта стратегия также может оказаться полезной для истцов лишь частично, поскольку она также оставляет возможность не нести ответственности в случаях, когда владелец может доказать, что вина была совершена лицом, не входящим в сферу его (субсидиарной) ответственности.

В дополнение к презумпциям, касающимся вины, также возможно использовать презумпции в отношении ответственного лица: если предполагаемое ответственное лицо (судовладелец) не может доказать, что другое лицо (помимо его субсидиарной ответственности) несет ответственность за рассматриваемые правонарушения, ответственность возлагается на судовладельца.

Альтернативной стратегией для улучшения перспектив получения компенсации без отхода

от концепции ответственности, основанной на вине, могло бы стать повышение уровня осмотрительности, ожидаемой от судовладельца, до такой степени, что (скрытые) технические ошибки в МАНС будут равносильны неспособности судовладельца соблюдать надлежащий уровень безопасности. Сам факт возникновения инцидента может быть расценен как свидетельство недостаточного тестирования систем МАНС, обслуживания или недостаточной подготовки экипажа (внешнего экипажа), использующего их, неправильного выбора поставщиков услуг и т.д., что может указывать на халатность судовладельца. Однако уже отмечалось, что эта стратегия, направленная на устранение пробелов в ответственности, может значительно расширить понятие халатности и что обстоятельства, в отношении которых у судовладельца мало информации и контроля, а также средств для их получения, обычно выходят за рамки уровня осторожности, ожидаемого в системе ответственности, основанной на вине. Более того, сам по себе факт инцидента, связанного с МАНС, еще не доказывает, что он произошел из-за технической ошибки.

Еще один подход предполагает отказ от дефектов в самой МАНС или ее технологических системах в качестве основания для ответственности. В этом варианте сам инцидент влечет за собой ответственность судовладельца (основанную на вине), и она может быть применена как со ссылкой на осведомленность судовладельца о случившемся, так и без нее. Концепции и критерии, разработанные в законодательстве об ответственности за качество продукции, могут быть полезными в этом отношении, даже если неясно, можно ли считать судно как таковое «продуктом». Продукт считается дефектным, если он не обеспечивает безопасность, на которую человек имеет разумное право рассчитывать, принимая во внимание все обстоятельства. По аналогии с этим подходом МАНС может считаться неисправным, если не обеспечивает безопасность, которую морская общественность имеет разумное право ожидать от него, принимая во внимание все обстоятельства. Для владельцев МАНС обязанность обеспечивать безопасное движение МАНС может быть посто-

янной. Каждый раз, когда МАНС отправляется в рейс, оно должно обеспечивать безопасность, на которую имеют разумное право участники морского транспортного процесса, например путем обновления систем и замены устаревших технологий. Версия МАНС, которая была безопасной пять лет назад, сегодня может оказаться недостаточно безопасной, а версия МАНС со всеми примененными обновлениями может быть безопасной, в то время как та же самая версия МАНС без обновлений может быть неисправна.

Переход к технологиям МАНС повлияет на несколько аспектов эксплуатации судна и ответственности за любые убытки. Люди, участвующие в управлении судами, с меньшей вероятностью будут контролировать процессы, которые управляют их движением, и им будет специально разрешено не контролировать навигацию в случаях «полной автономии». В случае возникновения несчастных случаев истцам может быть трудно отследить виновных, и любая ошибка может произойти за много лет до этого, что может привести к возникновению временных проблем. Для третьих сторон, понесших убытки в результате неисправности МАНС, может потребоваться доказать ошибку или халатность. Такие новые элементы повышают риск того, что пострадавшие от инцидентов, связанных с МАНС, могут не получить адекватной компенсации (или вообще не получить ее).

Учитывая появление в явном виде новых субъектов при использовании технологий МАНС, в большой степени связанных с формированием уровня безопасности и имеющих возможность совершать ошибки и небрежности, влияющие на инциденты, связанные с МАНС, представляется целесообразным рассмотрение еще одной стратегии при определении механизмов ответственности, основанных на концепции вины, — схема солидарной ответственности законодательно определенных субъектов. Гражданский кодекс РФ предусматривает возможность законодательного установления солидарной обязанности (ответственности). Субсидиарная связь судовладельца, собственно эксплуатирующего МАНС, с производителями оборудования МАНС или программного обеспе-

чения МАНС, является слабо прослеживаемой, как показано выше, и субсидиарный принцип, при его применении для МАНС, возложит основное бремя доказывания на судовладельца, в том числе в вопросах, которые не относятся по своей природе к компетенции деятельности судовладельца. Солидарность ответственность основных субъектов, участвующих в формировании профиля риска причинения третьим лицам ущерба, связанного с эксплуатацией МАНС, закрепленная законодательно, позволит изначально, еще на стадии проектирования МАНС, предопределить будущую ответственность таких субъектов. Судовладельцу при приобретении системы автономного судовождения будет понятно, что производители системы несут ответственность, предусмотренную законодательно, солидарно с ним в случае причинения ущерба третьим лицам по причине неисправности или сбоев в работе поставляемой системы. В случае если управление МАНС осуществляется специализированной организацией по управлению автономными судами, то вовлечение такой организации в солидарную ответственность при причинении ущерба, связанного с эксплуатацией МАНС, позволяет обеспечить справедливое распределение ответственности между вовлеченными субъектами. Таким образом, при применении концепции солидарной ответственности субъектов, связанных с производством систем автономного судоходства и их эксплуатацией, за ущерб третьим лицам, возникающий в связи с эксплуатацией МАНС, в пул ответственных необходимо включить собственно владельца МАНС, разработчиков (производителей) технических средств и программного обеспечения систем автономного судовождения, включая технические средства и программное обеспечение ЦДУ, и специализированную организацию по управлению автономным судном. Механизм солидарной ответственности не решает указанных 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. При невозможности установления вины одного из участников

солидарной ответственности вопрос распределения между ними долей может решаться в договорном или судебном порядке.

К новым рискам, которые могут быть не в полной мере охвачены существующим режимом ответственности, относятся, в частности, возросшая зависимость от технологий для обеспечения эффективности эксплуатации МАНС, расширение круга лиц, решения которых будут непосредственно влиять на управление судами, и все большая передача контроля от людей машинам.

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.

Режим ответственности, основанный на признании вины, сопряжен с серьезными рисками того, что лица, пострадавшие от инцидентов, связанных с МАНС, остаются без компенсации. Это связано, в частности, с трудностями установления причин произошедшего и с тем фактом, что лицо, связанное с МАНС, допустило ошибку.

Различные методы регулирования, связанные с использованием презумпций, правил доказывания и более широкого понимания виновности, помогли бы уменьшить такие недостатки, но не устранили бы связанные с этим фундаментальные проблемы. Для того чтобы такие механизмы работали должным образом, по-прежнему необходимо знать, что произошло

и в какой степени различные вовлеченные лица внесли свой вклад в эти события.

Другой подход мог бы заключаться в том, чтобы интерпретировать «неисправность судна» по аналогии с Конвенцией 1910 г. как включающую дефектное состояние МАНС и признать, что такой объект, как МАНС, может быть «неисправным». Неисправность МАНС может быть связана с уровнем безопасности, который участники транспортного процесса имеют разумное право ожидать от него.

Прежде чем рассматривать какое-либо регулирующее вмешательство в тему ответственности МАНС, необходимо решить несколько важных юридических вопросов. Регулирование любого типа МАНС не учитывает тот факт, что МАНС представляет собой способ эксплуатации судна, а не особую категорию судна. Судно с технологией МАНС, которое эксплуатируется экипажем на более низких уровнях автономии (с ручным управлением), не оправдывает каких-либо изменений существующего режима ответственности. С другой стороны, нацеливание только на суда с технологией МАНС, работающие в автономном режиме или с дистанционным управлением, повлекло бы за собой различные вопросы справедливости по отношению к классическим судам, как указано выше. Более общий документ об ответственности, касающийся технических неисправностей на борту судов, в свою очередь, выявил бы ряд сложных определений между техническими и человеческими ошибками и их взаимосвязью.

БИБЛИОГРАФИЯ

1. Анисимова М. В. Особенности гражданско-правового регулирования качества продукции // Актуальные проблемы российского частного права : материалы Всероссийской научно-практической конференции, Саранск, 24 июня 2016 г. — Саранск, 2016. — С. 12–15.
2. Бутакова Н. А. Понятие обстоятельств, ограничивающих ответственность судовладельцев // Актуальные проблемы права. — 2022. — № 9. — С. 18–26.
3. Ключев В. В. Объективные предпосылки появления автономных надводных судов и правовой основы их эксплуатации // Проблемы Российского законодательства. Образование и право. — 2024. — № 1. — С. 426–435.
4. Ключев В. В. [и др.]. Участие Российской Федерации в разработке международных правовых инструментов в области автономного судоходства // Транспортное право и безопасность. — 2024. — № 1С.

Материал поступил в редакцию 20 мая 2024 г.

REFERENCES (TRANSLITERATION)

1. Anisimova M. V. Osobennosti grazhdansko-pravovogo regulirovaniya kachestva produktsii // Aktualnye problemy rossiyskogo chastnogo prava: materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, Saransk, 24 iyunya 2016 g. — Saransk, 2016. — S. 12–15.
2. Butakova N. A. Ponyatie obstoyatelstv, ogranichivayushchikh otvetstvennost sudovladel'tsev // Aktualnye problemy prava. — 2022. — № 9. — S. 18–26.
3. Klyuev V. V. Obektivnye predposylki poyavleniya avtonomnykh nadvodnykh sudov i pravovoy osnovy ikh ekspluatatsii // Problemy Rossiyskogo zakonodatel'stva. Obrazovanie i pravo. — 2024. — № 1. — S. 426–435.
4. Klyuev V. V. [i dr.]. Uchastie Rossiyskoy Federatsii v razrabotke mezhdunarodnykh pravovykh instrumentov v oblasti avtonomnogo sudokhodstva // Transportnoe pravo i bezopasnost. — 2024. — № 15.