

Розділ 1

АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ ТЕОРІЇ, ІСТОРІЇ ДЕРЖАВИ І ПРАВА ТА МІЖНАРОДНОГО ПРАВА

В. С. Веремчук

асп. 1 року навчання

спеціальність «Право»

Науковий керівник: д. ю. н., доц. Є. Д. Стрельцова

ЩОДО ПИТАНЬ ЦИФРОВІЗАЦІЇ У МОРСЬКОМУ ПРАВІ

Морське право регулює відносини, пов'язані з використанням морських ресурсів, транспортуванням міжнародних вантажів та пасажирів тощо. В умовах сьогоденних технологічних викликів правове регулювання морської галузі зазнає змін та модифікацій.

Під цифровізацією морського права треба розуміти запровадження насамперед міжнародно-правового регулювання використання цифрових технологій (автоматизації) у галузі.

Загалом, технологічний розвиток призводить до необхідності адаптації інструментарію морського права до нових викликів та вимог. Це стосується, зокрема, правового регулювання безпеки судноплавства, захисту екології та сталого розвитку морської економіки.

Одним із сучасних перспективних напрямків є розвиток автономних (безпілотних) суден, які не вимагають наявності екіпажу на борту та керуються віддалено з берегових пунктів управління. У зв'язку із цим цифровізація може призвести до зміни статусу морського судна, коли в «морських» конвенціях визначення судна буде доповнено поняттями автономних суден та розмежуванням понять автономного судна й безпілотних батискафів, дослідницьких апаратів, які не є автономними судами, а лише відображають параметри судна-носія.

Варто зазначити, що використання електронних систем навігації, зв'язку та інформації призвело до прийняття

Міжнародною морською організацією стратегії електронної навігації (Резолюція А.989 (25), яка являє собою «узгоджений збір, інтеграцію, обмін, подання та аналіз морської інформації на борту та на березі за допомогою електронних засобів для покращення навігації від причалу до причалу та пов'язаних із цим послуг для забезпечення безпеки на морі та захисту морського середовища» [1, с. 1].

На нашу думку, стратегія електронної навігації може стати базою для розробки та прийняття норм, які сприятимуть узгодженому використанню систем дистанційного керування автоматизованими та автономними суднами.

Однією з основних проблем, пов'язаних із цифровізацією морського права, є забезпечення безпеки та захисту систем автоматизації, оскільки вони можуть бути піддані кібератакам. У липні 2022 р. Міжнародною морською організацією було ухвалено Керівництво з управління морськими кіберризиками, яке містить рекомендації високого рівня щодо управління морськими кіберризиками для захисту судноплавства від існуючих та потенційних кіберзагроз і вразливостей та включає функціональні елементи, що підтримують ефективне управління кіберризиками. Рекомендації «можуть бути включені до існуючих процесів управління ризиками та доповнюють практики управління безпекою, вже встановлену організацією» [2]. Вважаємо, що такі норми м'якого права у сфері кібербезпеки із часом мають отримати силу обов'язкових норм через їх закріплення в міжнародних конвенціях.

Постає також необхідність розробки міжнародних норм, які регулюватимуть правила безпечної експлуатації автономних суден, зокрема, щодо можливості оперативного доставлення на борт таких суден аварійних команд, недопущення морської аварії та визначення суб'єкта відповідальності у випадку морської аварії.

На 103 сесії Комітету з безпеки на морі Міжнародної морської організації було прийнято резолюцію про результати нормативного визначення обсягу використання морських автономних надводних суден (MSC.1/Circ. 1638), яка є «важливим першим кроком, який відкриває шлях до цілеспрямованих дискусій, щоб гарантувати, що регулювання йде в ногу з технологічним розвитком» [3]. У зв'язку із цим привертає увагу пропозиція визначити ступені

автономності морського судна: судно з екіпажем, автоматизованими процесами та підтримкою прийняття рішень (перший ступінь); дистанційно кероване судно з моряками на борту (другий ступінь); дистанційно кероване судно без моряків на борту (третій ступінь); і повністю автономне судно (четвертий ступінь).

Зазначена класифікація автономних суден викликає багато питань правового характеру: як визначити правовий статус «капітана», «екіпажа» та «відповідальної особи» для суден третього та четвертого ступенів автономності; статус поста/центру дистанційного керування; статус оператора центру дистанційного управління як члена екіпажа (капітана); тощо [3].

Загалом технічний прогрес призвів до необхідності створення під егідою профільних міжнародних організацій більш складної та гнучкої міжнародно-правової бази для вирішення нових завдань та реалізації можливостей у судноплавній галузі. Ця правова база мусить регулювати безпеку судноплавства, захист довкілля, технічні питання щодо, наприклад, визначення району плавання, типу силової установки автономного судна, сприяючи водночас стійким та ефективним методам судноплавства. Отже, нові технологічні виклики ставлять завдання, які потребують переосмислення форм та методів правового регулювання морської галузі.

Список використаної літератури

1. Strategy for the development and implementation of e-navigation: Resolution A.989(25). MSC 85/26/Add.1, annex 20. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/eNavigation.aspx>
2. Guidelines on maritime cyber risk management. MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.2. 7 June 2022. URL: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx>
3. Outcome of the regulatory scoping exercise for the use of maritime autonomous surface ships (MASS). MSC.1/Circ. 1638. 3 June 2021. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/MASSRSE2021.aspx>