УДК: 341.225.5:341.16
DOI https://doi.org/10.24144/2788-6018.2025.01.140

РОЛЬ МІЖНАРОДНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ У РОЗРОБЦІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ІНСТИТУТУ АВТОНОМНИХ СУДЕН

Веремчук В.С.,
аспірант кафедри цивільно-правових дисциплін
Одеський національний університет ім. І.І. Мечникова
ORCID: 0009-0001-3618-2630
e-mail: veremchuk@onu.edu.ua

Веремчук В.С. Роль міжнародних організацій у розробці правового регулювання інституту автономних суден.

Стаття присвячена з'ясуванню ролі міжнародних організацій у процесі розробки правового регулювання інституту автономних суден (Maritime Autonomous Surface Ships, MASS), які не потребують наявності екіпажу на борту під час здійснення плавання в умовах технологічних змін у морській галузі. Акцент зроблено на діяльності ключових організацій, таких як Міжнародна морська організація (IMO), Міжнародний морський комітет (CMI) та Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (IACS), які займають провідні позиції у розвитку морської галузі та міжнародного морського права. Особливої уваги приділено дослідженню актів, прийнятих цими організаціями, які мають характер м'якого міжнародного права, що сприяють розвитку гармонізованих підходів до регулювання автономних суден на міжнародному рівні.

Міжнародна морська організація (IMO) розглядається як головний координатор розробки міжнародно-правового регулювання інституту автономних суден з метою їх безпечного та ефективного використання у світовому торговельному мореплавстві, що включає питання відповідності автономних суден сучасним вимогам безпеки мореплавства, технологічної безпеки автоматизованих систем, визначення статусу оператора дистанційного керування у його співвідношенні зі статусом «класичного» капітана судна.

Роль Міжнародного морського комітету полягає (CMI) полягає у проведенні досліджень шляхом опитування національних асоціацій морського права стосовно відповідності автономних суден вимогам національного морського права та підготовки рекомендацій щодо розробки вдосконалення міжнародно-правового статусу автономних суден, їхнього управління та відповідальності у випадку інцидентів. Ці рекомендації спрямовані на стимулювання держав та комерційних суб'єктів до уніфікації правового регулювання у сфері автономного судноплавства.

Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (IACS) здійснює розробку правового регулювання технічних вимог до проектування та будівництва автономних суден з урахуванням вимог кібербезпеки автоматизованих систем та забезпечення безперебійного зв'язку із автономним судном.

Ключові слова: автономне судно; міжнародно-правове регулювання, м'яке міжнародне право; міжнародна організація, Міжнародна морська організація; Міжнародний морський комітет; Міжнародна асоціація класифікаційних товариств.

Veremchuk V.S. The role of international organizations in developing the legal framework for Maritime Autonomous Surface Ships.

The article examines the role of international organizations in the process of developing legal regulations for the institution of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS), which do not require the presence of a crew onboard during navigation under the conditions of technological changes in the maritime industry. The focus is on the activities of key organizations, such as the International Maritime Organization (IMO), the Committee Maritime International (CMI), and the International Association of Classification Societies (IACS), which hold leading positions in the development of the maritime industry and international maritime law. Particular attention is given to analyzing the instruments adopted by these organizations, which fall under the category of soft international law, fostering the development of harmonized approaches to the regulation of autonomous ships at the international level.

The International Maritime Organization (IMO) is regarded as the primary coordinator in developing international legal regulations for autonomous ships to ensure their safe and efficient use in global maritime trade. This includes addressing the compliance of autonomous ships with contemporary

maritime safety requirements, the technological security of automated systems, and defining the status of the remote operator in comparison to the role of the traditional captain of a seagoing vessel.

The role of the Committee Maritime International (CMI) involves conducting research by surveying national maritime law associations regarding the compliance of autonomous ships with the requirements of national maritime law and preparing recommendations for enhancing the international legal status of autonomous ships, their management, and liability in case of incidents. These recommendations aim to encourage states and commercial entities to unify the legal regulation of autonomous navigation.

The International Association of Classification Societies (IACS) develops legal regulations for the technical requirements of designing and constructing autonomous ships, taking into account the cybersecurity requirements of automated systems and ensuring uninterrupted communication with the autonomous vessel.

Key words: Maritime Autonomous Surface Ship; international legal regulation; soft international law; international organization; International Maritime Organization; Committee Maritime International; International Association of Classification Societies.

Постановка проблеми. Морський транспорт як запорука безперебійного функціонування світової торгівлі у всі часи розвитку людства зазнавав істотних трансформацій із розвитком технологій, що дозволило йому подолати шлях від примітивних суден на веслах до сучасних океанських суден.

Одним із найбільш значущих та, без перебільшення, революційних технологічних досягнень на морському транспорті є поява концепції автономного судна – принципово нового виду судна, ключовою відмінністю якого є постійна відсутність екіпажа на борту, а віддалене управління здійснюється з берегових центрів управління за допомогою інноваційних технологій із використанням датчиків, штучного інтелекту та автоматизованих систем, що забезпечують безпечну навігацію, пошук та уникнення перешкод, прокладання курсу та виконання інших важливих функцій [1].

Поява автономних суден зумовлює перед світовим морським співтовариством необхідність здійснення аналізу міжнародного морського права на предмет його відповідності особливостям автономного судноплавства.

За умови використання автономного судна у якості експериментальної платформи у межах однієї юрисдикції, його правовий статус доцільно визначати національним законодавством, однак, потенційна експлуатація автономних суден на міжнародних та трансокеанських маршрутах потребуватиме розробки нових міжнародно-правових норм, які охоплюватимуть усі аспекти експлуатації автономних суден.

Чинні міжнародні договори, які становлять основу сучасного морського права, зокрема, Конвенція ООН з морського права 1982 року [2], Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненням на морі 1972 року [3], Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року [4], Міжнародна конвенція з охорони життя на морі 1974 року [5], Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року [6], з огляду на час їх прийняття, регулюють «традиційне» судноплавство, коли кожне судно має на борту капітана та постійний екіпаж, а, відтак, не містять спеціальних норм щодо статусу автономного судна, оператора центру дистанційного управління тощо. Процес розробки, узгодження та прийняття нових міжнародних договірних норм, покликаних регулювати усі аспекти автономного судноплавства, потребуватиме значного часу за необхідності пошуку більш гнучкого інструмента такого регулювання, здатного оперативно реагувати на технологічний розвиток автономних суден.

Мета дослідження полягає у визначенні внеску міжнародних організацій у забезпечення ефективного і гармонізованого правового режиму для морських автономних суден та встановленні основних напрямів їх діяльності.

Стан опрацювання проблематики свідчить про зростаючу увагу міжнародних організацій до розробки правового регулювання інституту автономних суден з огляду на стрімкий технологічний розвиток, який потребує правового регулювання. Різноманітні аспекти теми дослідження представлені у працях вітчизняних науковців, зокрема, О.В. Тарасова [7], О.О. Нігреєвої [8], Н.В. Гришиної [9], Є.В. Григоренко [9].

Виклад основного матеріалу. Досліджуючи внесок міжнародних організацій у процес міжнародної правотворчості О.В. Тарасов зазначає, що «роль міжнародних організацій у процесі правоутворення полягає, зокрема, у встановленні прогалин в діючому міжнародному праві; розробленні проектів резолюцій та конвенцій; внесенні проектів у відповідні органи держав та міжнародних урядових організацій з метою їх подальшого розгляду» [7, с. 9].

Розглядаючи питання правової природи актів міжнародних організацій, О.О. Нігреєва зазначає, що норми, які містяться у резолюціях (рекомендаціях чи рішеннях) міжнародних організацій та необов'язкових частинах юридично обов'язкових міжнародних договорів слід відносити до категорії

«м'якого права» [8, с. 149]. Н.В. Гришина та Є.В. Григоренко пропонують розуміти «м'яке право» як «систему правил поведінки, які закріпленні в документах, що не пов'язані юридично обов'язковою силою як такою, але тим не менш, можуть мати деякі непрямі правові наслідки, які здійснюються і можуть здійснювати практичний вплив на суспільні відносини» [9, с. 28].

Завдяки можливості швидкого оновлення акти «м'якого морського права» дозволяють прискорити зміни у морській галузі та забезпечити розвиток міжнародної практики, яка у подальшому сприятиме прийняттю обов'язкових міжнародно-правових норм, які регулюватимуть автономне судноплавство.

Ключовою міжнародною організацією, яка здійснює діяльність зі створення міжнародно-правових норм, які регулюють інститут автономного судна є Міжнародна морська організація (далі – ІМО).

Відповідно до ст. 1 Конвенції про Міжнародну морську організацію 1948 року, однією з основних цілей Організації є «забезпечувати механізм співробітництва урядів у галузі урядового регулювання та практики в технічних питаннях будь-якого роду, що стосуються міжнародного торговельного судноплавства; заохочувати та сприяти загальному прийняттю практично можливих максимальних норм у питаннях, що стосуються безпеки на морі, ефективності судноплавства, запобігання забруднення моря з суден та боротьби з ним, а також розглядати адміністративні та правові питання, пов'язані з цілями, викладеними в цій статті» [10].

До питання про правотворчу функцію ІМО Т.Р. Короткий слушно зазначає, що «одним із напрямів діяльності ІМО із створення прийнятних міжнародних стандартів є розвиток погодженої раніше рекомендованої практики до рівня обов'язкових міжнародних норм. Тим самим послідовно забезпечується процес реалізації норм, перехід від стандартів, що носять рекомендаційний характер, до обов'язкових конвенційних вимог» [11, с. 86].

Інтерес ІМО до розробки правового регулювання інституту автономних суден зумовлений прагненням організації інтегрувати нові та передові технології у свою нормативну базу, врівноважуючи переваги, що отримуються від нових та передових технологій, з проблемами безпеки, впливом на навколишнє середовище та спрощенням процедур міжнародної торгівлі [12].

Першим етапом у червні 2017 року під час 98 сесії Комітету з безпеки на морі ІМО рішення про здійснення Попереднього дослідження автономних суден «щоб визначити, як безпечна, надійна та екологічно обґрунтована експлуатація морських автономних надводних суден може бути включена до інструментів ІМО» [12].

Попереднє дослідження охоплювало питання відповідності особливостей експлуатації автономних суден вимогам міжнародного морського права у питаннях безпеки судна та безпеки мореплавства; правила попередження зіткнень у морі; навантаження та стійкість судна; підготовки і кваліфікації моряків та рибалок; пошуково-рятувальних робіт [12].

Другий етап передбачав аналіз з метою визначення оптимального способу правового регулювання, у тому числі шляхом змін до чинних актів ІМО або розробки нових з огляду на людський фактор, технологічний розвиток та особливості експлуатації автономних суден [12].

Проміжним досягненням нормативного огляду автономних суден стало ухвалення у червні 2019 року Циркуляру MSC.1/Circ.1604 «Тимчасове керівництво з випробувань автономних суден», який встановив норми загального характеру щодо необхідності дотримання технологічної безпеки та розробки плану реагування на можливі відмови автоматизованих систем під час випробування автономних суден [13].

Нормативний огляд автономних суден завершений у червні 2021 року 103 сесії Комітету з морської безпеки ІМО ухваленням Циркуляру MSC.1/Circ.1638 «Про результати нормативного аналізу використання морських автономних надводних суден (MASS)».

Основним практичним досягненням нормативного огляду ІМО є розробка класифікації ступенів автономності суден:

1. Судно із автоматизованими процесами та підтримкою прийняття рішень: моряки знаходяться на борту, щоб управляти та контролювати системи та функції судна.

2. Дистанційно кероване судно з моряками на борту: судно контролюється та управляється з іншого місця, але на борту є моряки.

3. Судно з дистанційним керуванням без моряків на борту: судно контролюється та управляється з іншого місця. Моряків на борту немає.

4. Повністю автономне судно: операційна система судна здатна самостійно приймати рішення та визначати дії судна [14].

Діяльність ІМО на 2024-2025 роки зосереджена на розробці Кодексу ІМО з автономних морських надводних суден (IMO MASS Code) – єдиного акту, що закріплюватиме сучасні практики експлуатації автономних суден, включаючи питання дистанційного управління, кваліфікації операторів та безпеки судноплавства. Спільна робоча група Комітету з безпеки на морі, Юридичного

комітету та Комітету зі спрощення формальностей має завершити розробку із подальшим прийняттям необов'язкового Кодексу у травні 2026 року. На основі необов'язкового Кодексу у 2028 році заплановано розпочати розробку обов'язкового Кодексу MASS та змін до Конвенції про охорону життя на морі 1974 року (новий розділ) для подальшого прийняття обов'язкового Кодексу до 1 липня 2030 року із набранням чинності до 1 січня 2032 року [12].

Вагомий внесок у дослідження правових викликів, пов'язаних із автономним судноплавством належить Міжнародному морському комітету - неурядовій некомерційній міжнародній організації, яка була створена в Антверпені 1897 року, «з метою сприяння всіма відповідними засобами і видами діяльності уніфікації морського права в усіх його аспектах» [15].

У межах співробітництва з IMO, у березні 2017 року робоча група Міжнародного морського комітету розіслала національним асоціаціям морського права Анкету з автономних суден для визначення характеру та масштабу потенційних перешкод у морському праві для впровадження автономного (безпілотного) судноплавства. Опитування стосувалося питань про те, якою мірою національне розуміння та застосування деяких міжнародних правил і принципів дозволило б або могло б врахувати їх застосування до безпілотних операцій [16].

В опитуванні взяли участь морські асоціації дев'ятнадцяти «морських» держав, зокрема Бразилії, Великої Британії, Сполучених Штатів Америки, Канади, Німеччини, Італії, Китаю, Франції, Іспанії, Нідерландів Японії.

Практичне значення Анкети полягає у наступних аспектах:

- з'ясувати, як різні юрисдикції тлумачать концепцію автономних суден у контексті сучасного міжнародного морського права, особливо Конвенції ООН з морського права 1982 року, Конвенції з охорони життя на морі 1974 року та Міжнародних правил попередження зіткнення суден на морі 1972 року;
- акцентовано увагу на необхідності перегляду міжнародно-правових норм щодо присутності екіпажу на борту для визначення та контролю за судном на відстані;
- проблеми відповідальності у випадку морських аварій за участю автономних суден, у тому числі внаслідок недоліків програмного забезпечення [17].

Підсумки досліджень правових проблем автономного судноплавства систематизовані у Позиційному документі міжнародної робочої групи CMI щодо безпілотних суден та міжнародної нормативної бази. Основний висновок цього документа полягає у тому, що сучасне міжнародне морське право було розроблене з урахуванням суден, що експлуатуються з екіпажем на борту, а тому виникає необхідність його адаптації до специфіки автономних суден. У документі пропонуються можливі шляхи для інтеграції правового інституту автономного судна у діюче морське право, особливо в питаннях визначення вимог до сертифікації розробників програмного забезпечення, стандартів підготовки та кваліфікації дистанційних операторів та підстав відповідальності судновласника, дистанційного оператора, виробника обладнання та розробника програмного забезпечення. із залученням представників міжнародних організацій, національних морських адміністрацій та класифікаційних товариств [17].

Міжнародна асоціація класифікаційних товариств (далі – IACS) – неурядова організація-об'єднання класифікаційних товариств, що ставить за мету вироблення стандартів і правил, що стосуються забезпечення безпеки морських перевезень, також здійснює внесок у розробку правового регулювання автономного судноплавства на міжнародному рівні [18].

У вересні 2022 року IACS представила на розгляд IMO власні пропозиції щодо Кодексу автономних суден, оскільки «роль IACS полягає у створенні вимог до виконання обстеження та перевірки автономних суден класифікаційними товариствами» [19]. IACS зазначає, що основними викликами при розробці Кодексу автономних суден є встановлення правових регламентів із забезпечення зв'язку із судном за будь-якої погоди; встановлення уніфікованих алгоритмів уникнення зіткнення; зв'язку та обміну інформацією між автономним судном, «конвенційними» суднами та іншими сторонами; визначення вимог безпеки систем автономного судна та їх перевірки [19].

Враховуючи, що концепція автономного судна базується на забезпеченні безперебійного зв'язку та захисті від кіберзагроз, необхідно звернути увагу на прийняті IACS у 2023 році Вимоги UR E26 «Кіберстійкість суден» та UR E27 «Кіберстійкість бортових систем та обладнання», які будуть застосовуватися до нових суден, контракт на будівництво яких укладено з 1 липня 2024 року та після цієї дати. Рекомендації не виділяють автономні судна як окремий клас, проте запроваджують вимоги до проектування, встановлення та підтримки автоматизованих систем суден з урахуванням кіберзагроз, щоб мінімізувати ризики несанкціонованого доступу або впливу на критично важливі системи судна [20].

Висновки. Скоординована діяльність міжнародних організацій із розробки «м'якого» міжнародно-правового регулювання інституту автономних суден забезпечує гармонізацію правових норм на глобальному рівні, мінімізуючи правові прогалини та протиріччя між національними законодавствами, що сприяє спрощенню реалізації автономного судноплавства.

Найбільш оптимальним засобом впровадження напрацювань міжнародних організацій щодо врегулювання усіх проблемних аспектів міжнародно-правового статусу автономного судна вбачається ухвалення обов'язкового Кодексу автономних суден ІМО та внесення змін до чинних міжнародних договорів з морського права, зокрема, Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року з метою встановлення норм безпечної експлуатації автономних суден у міжнародному торговельному судноплавстві.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Autonomous Ships. *International Lashing Systems.* URL: https://www.ils.be/autonomous-ships.
2. United Nations Convention on the Law of the Sea (1982). *United Nations Organization*. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
3. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року: Міжнародна морська організація, Конвенція, Міжнародний документ від 20.10.1972. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_137#Text.
4. Міжнародна конвенція по запобіганню забрудненню з суден 1973 року: Міжнародна морська організація, Конвенція, Міжнародний документ від 02.11.1973. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/896_009#Text.
5. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. *United Nations Treaty Collection.* URL: https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ec37f.
6. Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року: Міжнародна морська організація; Конвенція, Міжнародний документ від 07.07.1978. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_053#Text.
7. Тарасов О. В. Міжнародні неурядові організації в системі світового громадянського співтовариства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.11. Київ, 1995. 19 с.
8. Нігреєва О.О. «М'яке право» у міжнародній системі: до питання про зміст та функції. *Правова держава*. 2018. № 31. С. 147–153.
9. Гришина Н.В., Григоренко Є.І. Поняття та ознаки «м'якого права»: загальнотеоретичний аспект. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2022. № 6. С. 28–30.
10. Convention on International Maritime Organization (1948). *United Nations Treaty Collection*. URL: https://treaties.un.org/doc/Treaties/1958/03/19580317%2005-05%20PM/Ch_XII_1p.pdf.
11. Короткий Т.Р. Норми «м'якого права» в механізмі охорони навколишнього середовища. *Актуальні проблеми політики: збірник наукових праць*. 2011. № 43. С. 80–92.
12. Autonomous shipping. *International Maritime Organization*. URL: https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx.
13. Interim Guidelines for MASS Trials: International Maritime Organization Circular MSC.1/Circ.1604 of 14 June 2019. *International Maritime Organization*. URL: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/MSC.1-Circ.1604%20-%20Interim%20Guidelines%20For%20Mass%20Trials%20%28Secretariat%29.pdf.
14. Outcome of the regulatory Scoping Exercise for the use of Maritime Autonomous Surface Ships (MASS): International Maritime Organization Circular MSC.1/Circ.1638 of 3 June 2021. *International Maritime Organization.* URL: https://wwwcdn.imo.org/ localresources/en/MediaCentre/HotTopics/PublishingImages/Pages/Autonomous-shipping/MSC.1-Circ.1638%20-%20Outcome%20Of%20The%20Regulatory%20Scoping%20ExerciseFor%20The%20Use%20Of%20Maritime%20Autonomous%20Surface%20Ships...%20(Secretariat).pdf.
15. Committee Maritime International: About Us. *Committee Maritime International*. URL: https://comitemaritime.org/about-us.
16. Maritime Law for MASS. *Committee Maritime International*. URL: https://comitemaritime.org/work/mass/#.
17. Summary of Responses To The CMI Questionnaire. *Committee Maritime International*. URL: https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/Summary-of-Responses-to-the-CMI-Questionnaire.docx.
18. Visions and Missions of International Association of Classification Societies. *International Association of Classification Societies*. URL: https://iacs.org.uk/about-us/our-vision-mission.
19. IACS Proposal on Structure of MASS Code of September 2022. *International Association of Classification Societies*. URL: https://wwwcdn.imo.org/ localresources/en/OurWork/Safety/PublishingImages/Pages/MASS/07_Wu%20Sun_Proposals%20on%20framework%20of%20MASS%20Code.pdf.
20. IACS UR E26 and E27 Press Release. *International Association of Classification Societies*. URL: https://iacs.org.uk/news/iacs-ur-e26-and-e27-press-release.