

Слатвінська В.М.

аспірантка,

Національний університет «Одеська юридична академія»

АВТОНОМНІСТЬ СУДНА В КОНТЕКСТІ РИЗИКІВ

За останній час автономні і безпілотні судна стали розглядатися в якості ключового елемента для конкурентоспроможної та стійкої європейської судноплавної галузі в майбутньому.

Експерти пропонують відрізнити судна без екіпажу від автономних суден: перші є дистанційно керованими штурманами на березі (на них, врешті решт і буде покладено відповідальність за забезпечення безпеки мореплавства), а другі – управляються собою самі [1, с. 116]. Крім того, необхідно розмежовувати поняття «автономне судно» й «безпілотне судно», тому що перші можуть діяти частково автономно, тобто за участю людини, а другі повністю автономні, тобто без будь-якого людського втручання.

На даному етапі технологічного розвитку розділяємо автономні судна, на ті, які будуть самостійно рухатися у морі, але зоставатися під постійним доглядом оператора, та повністю автономні судна, коли рішення приймається безпосередньо системою навігації. Але про повністю автономні судна говорити ще трохи зарано, тому що робочого алгоритму прийняття важливих рішень ще не запропоновано, тому можна сміливо очікувати появу комерційних, автоматичних суден, які будуть надглядатися, та у разі небезпеки керуватися з віддаленого операційного центру вже за кілька років [2, с. 74].

Проте розробники безпілотних суден наполягають на відстороненні людини від управління судном. При цьому зауважимо, що автономність судна має врахувати реальний ризик появи нових джерел помилок у технічних системах, лініях зв'язку, кібербезпеки і віддалених системах контролю, які ізольовані від реальності судна та його реального середовища: чим більш складною, взаємозалежною і незвичною є система, тим вищою є ймовірність помилок і збоїв [3, с. 67].

Впровадження морських автономних надводних кораблів, супроводжуваних альтернативним паливом в морську промисловість відкриває нову еру і призводить до нового зрушення парадигми з точки зору безпеки, захищеності та охорони навколишнього середовища.

Однак існують також деякі побоювання щодо нових технологій, які також можуть створювати нові типи ризиків, таких як ненавігаційні ризики та загрози кібербезпеки [4, с. 17]. Зокрема, йдеться про навігаційні ризики і загальні навігаційні ризики (втрата управління, зіткнення, посадка на міліну); кіберзагроза або ризик для систем зв'язку і каналів зв'язку, бортового програмного забезпечення і мостових систем (включаючи системи управління руховими установками і механізмами і системи управління потужністю, які будуть управлятися дистанційно); інші ризики, які можуть бути виявлені в процесі оцінки ризиків [5, с. 22]. Ризик експлуатації шляхом злому цілком можливий у зв'язку з тим що автономне судно використовує технологію IoT, яка підключена до Інтернету. Неправильне використання навігаційних даних шляхом злому викликає серйозні проблеми з кораблями.

Традиційно морське право покладає на капітана відповідальність за забезпечення безпечної експлуатації судна в морі. Автономні судна повинні бути досить стабільними з плином часу, щоб правила могли бути адаптовані для забезпечення безпеки як автономних, так і звичайних суден.

Список використаних джерел:

1. Плачкова Т. М. Проблеми правового регулювання безпеки автономного судноплавства. *Правова держава*. № 30. 2018. DOI: <https://doi.org/10.18524/2411-2054.2018.30.132862>
2. Дергаусов М.М., Токарева Т.С. Тенденції розвитку сучасного судноволодіння. Сучасні підходи до вискоєфективного використання засобів транспорту: *Матеріали X Міжнародної науково-практичної конференції / За загальною редакцією Турлак Л.П.* – Запоріжжя: АА Тандем, 2019. – С. 73–76.
3. Плачкова Т.М. Адміністративно-правове забезпечення безпеки мореплавства в Україні: дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 081 – «Право». – Національний університет «Одеська юридична академія». – Одеса, 2020. – 216 с.
4. Mingyu Kim, Tae-Hwan Joung, Byongug Jeong & Han-Seon Park (2020). Autonomous shipping and its impact on regulations, technologies, and industries, *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, 4:2, 17–25. DOI: 10.1080/25725084.2020.1779427
5. EU operational guidelines for trials of maritime autonomous surface ships (MASS) 2020. 23 p. URL: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/guidelines_for_safe_mass.pdf