

УДК 347.791:656.61.045.6

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2025.89.4.13>

ВПЛИВ АВТОМАТИЗАЦІЇ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ НА МІЖНАРОДНО-ПРАВОВИЙ СТАТУС КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА

Веремчук В.С.,

*аспірант кафедри цивільно-правових дисциплін,
Одеський національний університет ім. І.І. Мечникова*

ORCID: 0009-0001-3618-2630

email: veremchuk@onu.edu.ua

Веремчук В.С. Вплив автоматизації морського транспорту на міжнародно-правовий статус капітана морського судна.

У статті досліджується питання трансформації міжнародно-правового статусу капітана морського судна в умовах автоматизації морського транспорту. Аналізуються наслідки впровадження автономних суден для традиційного інституту капітана, з урахуванням того, що автономні судна функціонують без фізичної присутності людини на борту під час плавання та керуються дистанційними операторами з берегових центрів управління.

Зазначено, що ключові міжнародні конвенції з морського права, які регулюють статус капітана морського судна, зокрема, Конвенція ООН з морського права 1982 року, Міжнародна Конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року, Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року виходять із припущення фізичної присутності капітана на борту судна, а його статус базується на поєднанні управлінських, адміністративних та представницьких повноважень. У зв'язку з цим виникають колізії при спробі застосування традиційного правового режиму до автономних суден, де багато функцій капітана делегуються дистанційним операторам.

Встановлено, що кваліфікація дистанційного оператора автономного судна як «капітана» залежить від рівня автоматизації судна та наявності в нього належної професійної підготовки, що охоплює як класичні навички судноводіння, так і нові цифрові компетентності – віддалене управління, взаємодію з автономними системами, дистанційне прийняття рішень в умовах обмеженого часу.

Зроблено висновок, що окремі функції капітана, зокрема представницька та нотаріальна, не можуть бути реалізовані дистанційним оператором автономного судна, а традиційна юридична модель капітанства потребує перегляду. Тим часом, визначення меж правосуб'єктності дистанційного оператора, його відповідальності та правового статусу у разі аварій залишається проблемним і вимагає оновлення міжнародно-правової бази з урахуванням технологічних викликів, зокрема шляхом розробки Міжнародною морською організацією Кодексу автономних суден із його подальшою інкорпорацією до Міжнародної Конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року.

Ключові слова: капітан морського судна, дистанційний оператор, автономне судно, автоматизація морського транспорту, морське право.

Veremchuk V.S. The impact of maritime transport automation on the international legal status of the shipmaster.

The article explores the transformation of the international legal status of the shipmaster in the context of maritime transport automation. It analyses the implications of the deployment of autonomous ships for the traditional institution of the shipmaster, considering that such vessels operate without the physical presence of a human on board during navigation and are controlled by remote operators from shore-based control centers.

It is noted that the key international maritime law instruments governing the status of the shipmaster – namely, the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS), the International

Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS), and the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW) – proceed from the presumption of the shipmaster's physical presence on board. The shipmaster's legal status is traditionally based on a combination of managerial, administrative, and representative functions. Consequently, legal inconsistencies arise when applying this conventional regulatory framework to autonomous vessels, where many functions of the shipmaster are delegated to remote operators.

It is established that the qualification of a remote operator of an autonomous ship as a «shipmaster» depends on the degree of the vessel's automation and the operator's possession of appropriate professional training, which must encompass both traditional navigational competencies and new digital skills – such as remote vessel control, interaction with autonomous systems, and time-sensitive decision-making in remote contexts.

The article concludes that certain functions of the shipmaster – particularly representative and notarial duties – cannot be effectively executed by a remote operator, thus calling for a reconsideration of the traditional legal model of the shipmaster. Meanwhile, the definition of the remote operator's legal personality, liability, and status in the event of maritime casualties remains legally uncertain. This necessitates the modernization of the international legal framework to address technological developments, including the potential development of an IMO Code for Maritime Autonomous Surface Ships, with its subsequent incorporation into the SOLAS Convention.

Key words: shipmaster, remote operator, autonomous ship, maritime transport automation, maritime law.

Постановка проблеми. У ХХІ столітті морський транспорт переживає глибоку трансформацію під впливом стрімкого розвитку цифрових технологій, автоматизації та штучного інтелекту. Однією з найпомітніших тенденцій у галузі є розвиток концепції суден, здатних виконувати складні навігаційні й експлуатаційні завдання з мінімальним або повністю виключеним втручанням людини. У цьому контексті виникає низка нових викликів для традиційних інститутів морського права, серед яких особливої уваги заслуговує міжнародно-правовий статус капітана морського судна.

Правова доктрина стикається з проблемою адаптації міжнародних і національних норм до нових реалій, у яких капітан може бути відсутнім на борту фізично, а його функції частково або повністю виконуються комп'ютерними системами. Це породжує низку теоретичних і практичних питань щодо реалізації владних повноважень капітана, визначення суб'єкта відповідальності у випадку аварії тощо.

Отже, постає необхідність глибокого теоретико-правового осмислення трансформації правового статусу капітана в контексті автоматизації морського транспорту, з урахуванням необхідності адаптації відповідних правових режимів до технічних аспектів інновацій. Саме вирішення цих питань і становить мету даного наукового дослідження.

Мета дослідження полягає у встановленні трансформації традиційних функцій, повноважень та юридичної відповідальності капітана морського судна у зв'язку з розвитком автономних суден та появою осіб, які здійснюють управління такими суднами – дистанційних операторів.

Стан опрацювання проблематики. Проблема співвідношення міжнародно-правового статусу капітана морського судна та дистанційного оператора автономного судна залишається опрацьованою переважно іноземними фахівцями під егідою Міжнародної морської організації та Міжнародного морського комітету. Окремі аспекти статусу капітана морського судна у вітчизняній правовій науці досліджені у працях Л.М. Давиденко.

Виклад основного матеріалу. Норми Конвенції ООН з морського права (1982) [1], Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року (SOLAS-74) [2], а також Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року [3] виходять з припущення про наявність на борту судна вищої посадової особи – капітана та фактично формують його міжнародно-правовий статус як сукупність повноважень головної посадової особи, уповноваженої на прийняття рішень під час здійснення плавання, а також представника держави прапора.

П. «b» ч. 4 ст. 94 Конвенції ООН з морського права 1982 року зобов'язує державу прапора вжити заходів щоб «кожне судно очолювалося капітаном та офіцерами відповідної кваліфікації, зокрема, у галузі судноводіння, навігації, зв'язку та суднових машин та обладнання, а екіпаж з кваліфікації та чисельності відповідав типу, розмірам, механізмам та устаткуванню судна» [1].

Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року визначає капітана як особу, яка командує судном та покладає на капітана судна низку ключових обов'язків, зокрема забезпечення належного управління судном, підтримання безпеки людей на борту, охорони навколишнього середовища, а також організації несення вахти на борту [3].

Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 року передбачає низку норм, які прямо чи опосередковано регулюють відповідальність та повноваження капітана. Основна увага приділяється забезпеченню безпеки судна, екіпажу і пасажирів. Капітан має як обов'язки (допомога людям у небезпеці, ведення навігаційної документації, навчання екіпажу тощо), так і повноваження (право ухвалювати рішення незалежно від інструкцій судновласника) [2].

При забезпеченні лінійного перевезення вантажів морським транспортом, ст. 3 Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент 1924 року (Гаазькі правила) визначає роль капітана як представника перевізника, уповноваженого видати документ, що підтверджує право власності на вантаж – коносамент [4].

За відсутності у міжнародних договорах положень, покликаних повною мірою встановлювати обсяг повноважень капітана судна, як представника держави прапора, такі повноваження конкретизуються через національні законодавства держав.

Так, згідно положень ст. 67, 70, 71 Кодексу торговельного мореплавства України, капітан судна має повноваження щодо засвідчення факту народження, смерті, заповіту на борту судна, а також є наділеним повноваженнями службової особи, уповноваженої на вчинення процесуальних дій у кримінальному провадженні [5].

Зазначені Л.М. Давиденко групи повноважень капітана судна: управління судном, представництво інтересів судновласника та власника вантажу, адміністративно-владні функції, які делеговані капітану державою прапора [6, с. 426] підлягають переосмисленню крізь призму концепції автономного (безекіпажного) судна, яке не потребує наявності людини на борту під час плавання та керується віддалено з берегового центру управління.

Питання чи можна вважати дистанційного оператора автономного судна капітаном за національними законодавствами дев'ятнадцяти «морських» держав стало предметом опитування Міжнародного морського комітету 2017 року. Різноманітність відповідей залежить від того, чи передбачає національне законодавство ототожнення дистанційного оператора з традиційним розумінням капітана, чи щодо здатності дистанційного оператора виконувати у повній мірі обов'язки капітана. Очевидно, другий підхід означає, що дистанційний оператор не може вважатися капітаном. Представники морських асоціацій держав, національне законодавство яких містить чітке визначення поняття «капітан», з цієї причини більше схильні доходити висновку, що дистанційний оператор може вважатися капітаном, оскільки, якщо саме він здійснює управління судном, то підпадає під це визначення [7].

Визначення міжнародно-правового статусу оператора центру дистанційного управління (дистанційного оператора), який виконуватиме функції капітана в автономному судноплаванні є предметом діяльності Міжнародної морської організації (ІМО) з 2018 року [8].

У 2021 році під егідою ІМО було проведено нормативний огляд з оцінки існуючих інструментів ІМО, щоб виявити, як вони можуть застосовуватися до суден із різними ступенями автоматизації, включаючи повністю автономні судна. Предметом нормативного огляду були, у тому числі, конвенції, які регулюють статус капітана судна SOLAS-74 та Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року.

За результатом нормативного огляду було ухвалено циркуляр Комітету з безпеки на морі MSC.1/Circ.1638 [9]; циркуляр Юридичного комітету LEG.1/Circ.11 [10] та циркуляр Комітету зі спрощення формальностей FAL.5/Circ.49 [11]. Співвідношення концепції дистанційного оператора автономного судна із чинними «морськими» конвенціями, особливо його розуміння як «моряка», «відповідальної особи» та «капітана» з точки зору Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року розглядається як загальна тема, визначена як потенційна прогалина у міжнародному морському праві, а кваліфікація, відповідальність, обов'язки і роль дистанційного оператора як моряка (капітана) визнані одними з найбільших складних питань високого пріоритету, які потребують вирішення для подальшої роботи з розробки нормативного регулювання автономного судноплавства.

Станом на 2025 рік у складі ІМО діє спільна робоча група трьох комітетів як «міжсекторальний механізм для вирішення загальних питань, виявлених у ході заходів по визначенню сфери за-

стосування автономних суден». Діяльність робочої групи зосереджена на розробці Кодексу ІМО з автономних суден (IMO MASS Code), завершення розробки якого планується на травень 2026 року із подальшим його ухваленням як обов'язкового шляхом інкорпорації до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 – не пізніше 1 липня 2030 року [8].

У контексті впровадження автономних морських суден частина традиційних компетенцій капітана, визначених Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти (STCW), поступово втрачає актуальність. Зокрема, до таких компетенцій належать навички фізичного управління судном, практичне управління екіпажем на борту та безпосереднє реагування на аварійні ситуації на судні (боротьба за живучість судна, залишення судна). Натомість для дистанційних операторів обов'язковою є наявність компетенції судноводія із необхідним опануванням нових компетенцій, пов'язаних із віддаленим управлінням і контролем за бортовими системами судна, кібербезпекою, а також аналізом і прийняттям рішень на основі даних, що надходять у режимі реального часу. Таким чином, акцент переноситься з фізичної присутності та навичок мореплавства на цифрову компетентність, здатність взаємодіяти з автоматизованими системами і відповідати за їхню безпечну та ефективну експлуатацію.

У 2021 році класифікаційним товариством DNV (Норвегія) було ухвалено стандарт підготовки дистанційних операторів автономних суден DNV SeaSkill ST-0324, який, хоча не має обов'язкової сили на міжнародному рівні, проте як акт «м'якого права» може виступати орієнтиром для розробки міжнародних вимог до компетенції дистанційних операторів. До ключових компетенцій стандарт відносить:

- навички реагування на надзвичайні ситуації та управління ресурсами з віддаленого центру управління судном;
- навички забезпечення зв'язку із третіми особами від імені дистанційно керованого судна;
- навички взаємодії людини та машини [12].

Аналіз ст. 3 Гаазьких правил дозволяє дійти висновку, що повноваження капітана, як представника перевізника щодо видачі коносаменту можуть перейти до спеціально уповноважених осіб, оскільки «отримавши вантажі та прийнявши їх у своє відання, перевізник, капітан або агент перевізника повинен, на вимогу відправника, видати відправнику коносамент» [4].

З огляду на відсутність на борту людини під час плавання автономного судна, для дистанційного оператора автономного судна однозначно втрачає актуальність поширення на нього адміністративних функцій капітана як представника держави прапору, наділеного повноваженнями щодо підтримання порядку на борту, здійснення кримінально-процесуальних дій, реєстрації актів цивільного стану та нотаріальних дій.

Значно складнішим є питання визначення суб'єкта відповідальності у випадку морської аварії, спричиненої автономним судном, порівняно із відповідальністю капітана судна з екіпажем, якщо б така аварія сталася у наслідок недбалих дій капітана.

Капітан судна відповідно до положень Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року, Конвенції ООН з морського права 1982 року [2] та Міжнародної конвенції про підготовку і дипломування моряків і несення вахти 1978 року [3] несе особисту відповідальність за безпеку екіпажу, пасажирів, вантажу та судна загалом. У разі аварії його дії підлягають оцінці як з точки зору дотримання міжнародних стандартів безпеки судноплавства, так і національного законодавства держави прапору. Капітан є відповідальним за навігацію, маневрування, вжиття заходів у разі небезпеки, організацію евакуації тощо. Якщо буде встановлено, що аварія сталася через умисле, недбалість, помилкові рішення чи порушення правил судноплавства, капітан може бути притягнутий до кримінальної чи дисциплінарної відповідальності за юрисдикцією прибережної держави або держави прапору, залежно від того чи сталася аварія у відкритому морі або у водах прибережної держави [1].

Відповідно до положень Міжнародної конвенції про запобігання зіткненням суден на морі 1972 року (МППЗС-72) «кожне судно повинно постійно вести належне візуальне і слухове спостереження, так само як і спостереження за допомогою всіх наявних засобів, стосовно переважаючих обставин і умов, з тим щоб повністю оцінити ситуацію і небезпеку зіткнення» (Правило 5) та «будь-яка дія, що застосовується для попередження зіткнення, якщо дозволяють обставини, повинна бути впевненою, вчасною і відповідати хорошій морській практиці» (Правило 8) [14]. Однак автономні судна не передбачають здійснення фізичного спостереження людиною, а дані, які отримує оператор за допомогою датчиків та відеоспостереження можуть бути помилкові-

ми або надходити із запізненням у часі, що унеможливорює ухвалення оператором правильного рішення для уникнення аварії. Це створює правову невизначеність: хто саме – виробник обладнання, програмного забезпечення, постачальник зв'язку чи дистанційний оператор — нестиме відповідальність у випадку аварії.

Фактично, вказана проблема лишається актуальною і у контексті визначення вини капітана «класичного» судна, яке має високий ступінь автоматизації, за відсутності можливості візуально виявити небезпеку, а рішення капітана ухвалювалось на підставі даних, наданих автоматизованими системами.

Тому, враховуючи положення теорії права про необхідність наявності причинно-наслідкового зв'язку між діями та наслідками як підстави юридичної відповідальності, систематизувати суб'єктів відповідальності у випадку навігаційної аварії автономного залежно від причини помилки можна у вигляді таблиці:

Причина аварії	Суб'єкт відповідальності
Передача недостовірних даних або некоректна робота обладнання судна	Виробник обладнання автономного судна; судновласник; розробник програмного забезпечення; інженер з обслуговування обладнання.
Некоректна передача даних або затримка передачі даних до центру управління	Постачальник супутникового зв'язку; судновласник; постачальник зв'язку судна із центром управління.
Недбалі дії оператора у випадку отримання ним своєчасних та достовірних даних про навігаційну обстановку	Оператор дистанційного управління автономним судном

Втім, наразі відповідальність дистанційного оператора визнається ІМО як прогалина у міжнародно-правовому регулюванні та визначається одним з найбільших складних питань автономного судноплавства, які необхідно вирішити [9].

Висновки. Станом на 2025 рік у міжнародному морському праві існує невизначеність щодо правового статусу дистанційного оператора щодо розмежування повноважень, кваліфікаційних вимог та відповідальності порівняно із капітаном.

Низка традиційних функцій капітана, пов'язаних зі здійсненням повноважень посадової особи держави прапора втрачає актуальність в автономному судноплавстві, натомість акцент переноситься на навички управління автоматизованими системами судна та взаємодії «людина-машина». Водночас повноваження капітана як представника перевізника у питаннях документарного оформлення перевезень (коносаментів) можуть бути делеговані іншим особам або агентам.

Проблема юридичної відповідальності у разі аварій за участі автономного судна постає особливо гостро, оскільки традиційний інститут відповідальності капітана не може повністю поширюватись на дистанційного оператора.

Можна запропонувати наступні концептуальні підходи до розуміння міжнародно-правового статусу дистанційного оператора автономного судна як капітана:

Консервативний підхід – передбачає збереження функції капітана як особи, відповідальної за безпечне плавання, але з перенесенням місця здійснення функцій до центру дистанційного управління. При цьому обсяг відповідальності дистанційного оператора прирівнюється до обсягу відповідальності капітана.

Технократичний підхід – розглядає можливість повної автоматизації функцій капітана. У такій концепції відповідальність переходить до виробника обладнання, розробника чи обслуговувача програмного забезпечення або до судновласника.

Гібридний підхід – поєднання автоматизованого управління із збереженням за людиною (капітаном або оператором) ключових рішень, пов'язаних із безпекою плавання, рятування, заходом до порту тощо.

Ключова роль в адаптації міжнародно-правового регулювання до реалій статусу дистанційного оператора належить Міжнародній морській організації, яка здійснює розробку спеціального правового інструменту - Кодексу з автономних суден, презентація якого запланована на травень 2026 року.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. *United Nations Organization. Treaty Series*. URL: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf.
2. International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974. *United Nations Treaty Collection*. URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201184/volume-1184-I-18961-English.pdf>.
3. International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978. *United Nations Treaty Collection*. URL: <https://treaties.un.org/pages/showDetails.aspx?objid=08000002800d6d42>.
4. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading («Hague Rules»), and Protocol of Signature. *Admiralty and Maritime Law Guide*. URL: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>.
5. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон, Кодекс від 23.05.1995 № 176/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>.
6. Давиденко Л.М. Особливості правового статусу капітана судна в міжнародному мореплаванні. *Актуальні проблеми держави і права*. 2011. № 60. С. 425–429.
7. Maritime Law for MASS. *Comite Maritime International*. URL: <https://comitemaritime.org/work/mass>.
8. Autonomous shipping. *International Maritime Organization*. URL: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>.
9. Outcome of the Maritime Safety Committee RSE on safety-related treaties: Circular MSC.1/Circ.1638, 3 June 2021. *International Maritime Organization*. URL: <https://surli.cc/twgdie>.
10. Outcome of the FAL Committee RSE on the Facilitation Convention: Circular FAL.5-Circ.49 FAL.5/Circ.49, 1 June 2022. *International Maritime Organization* URL: <https://surli.lu/tzdmwn>.
11. Outcome of the Legal Committee's RSE on liability and compensation treaties: Circular LEG.1/Circ.11, 15 December 2021. *International Maritime Organization*. URL: <https://surli.lu/ddfqfa>.
12. Supporting remote control operations in shipping. *DNV*. URL: <https://surli.lu/falrbd>.
13. 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.