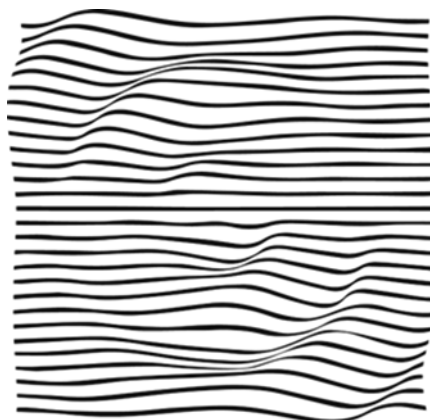


АНО «ОТРАСЛЕВОЙ ЦЕНТР МАРИНЕТ»



Marinet

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОТЧЕТ
об исследовании нормативно-правового и
нормативно-технического регулирования рынка

Москва. Май 2025 г.

Перечень сокращений:

АНО - автономная некоммерческая организация

АИС - автоматическая идентификационная система

ГИСП - Государственная информационная система промышленности

ГЛОНАСС - глобальная навигационная спутниковая система

ГНСС - глобальная навигационная спутниковая система

ДЗЗ - дистанционное зондирование Земли

ДК - «дорожная карта» (план мероприятий)

ЗДК – законодательная «дорожная карта» (план мероприятий по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров)

ИМО - Международная морская организация

ИКАО - Международная организация гражданской авиации

КВВТ - Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации

КТМ - Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации

МАНС - морские автономные надводные суда

Минпромторг - Министерство промышленности и торговли РФ

Минстрой - Министерство строительства и ЖКХ РФ

Минтранс - Министерство транспорта РФ

Минцифры - Министерство цифрового развития, связи и массовых коммуникаций Российской Федерации

НПА - нормативный правовой акт

НТИ - Национальная технологическая инициатива

ООН - Организация Объединённых Наций

ПП РФ - постановление Правительства Российской Федерации

РС - Российский морской регистр судоходства

РРР - Российский речной регистр

РФ - Российская Федерация

Росморречфлот - Федеральное агентство морского и речного транспорта

СРО - саморегулируемая организация

СУДС - служба (система) управления движением судов

СП - свод правил (документ стандартизации)

ФАУ - федеральное автономное учреждение

ФЗ - федеральный закон

ЦДУ - центр дистанционного управления (судном)

UID - уникальный идентификатор (автономного судна)

ABS - American Bureau of Shipping

AIS - Automatic Identification System

BBNJ - Biodiversity Beyond National Jurisdiction (договор ООН)

COLREG - International Regulations for Preventing Collisions at Sea (1972)

DSC - Digital Selective Calling

DNV - Det Norske Veritas (классификационное общество)

ECDIS - Electronic Chart Display and Information System

ENC - Electronic Navigational Chart

EU - European Union

FAL - Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

GESAMP - Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection

GNSS - Global Navigation Satellite System

GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System

HF / MF / VHF - High / Medium / Very High Frequency

IHO - International Hydrographic Organization

IMO - International Maritime Organization

ISA - International Seabed Authority

ISO - International Organization for Standardization

ITU - International Telecommunication Union

LR - Lloyd's Register (классификационное общество)

MARPOL - International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

MASS - Maritime Autonomous Surface Ship

MEPC - Marine Environment Protection Committee (IMO)

MMSI - Maritime Mobile Service Identity

MSC - Maritime Safety Committee (IMO)

NMEA - National Marine Electronics Association

RS - Russian Maritime Register of Shipping

SBAS - Satellite Based Augmentation System

SOLAS - International Convention for the Safety of Life at Sea

STCW - International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

UNCLOS - United Nations Convention on the Law of the Sea

VTMIS - Vessel Traffic Management and Information System

Содержание:

Введение.....	6
1. Характеристики нормативно-правового и нормативно-технического регулирования рынка МАРИНЕТ.....	10
2. Барьеры и драйверы рынка МАРИНЕТ в части российского и международного правового регулирования и стандартизации.....	23
3. Анализ кадрового состава и потенциала рынка МАРИНЕТ.....	31
4. Мониторинг применения нормативных правовых актов и стандартов «дорожной карты» МАРИНЕТ	35
4.1. Рамки и методология мониторинга.....	35
4.2. Указ Президента Российской Федерации от 01.01.2018 года №5 «О внесении изменений в перечень сведений, отнесенных к государственной тайне»	43
4.3. Постановление Правительства РФ от 05.12.2020 № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации»	49
4.4. Федеральный закон от 10 июля 2023 г. N 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об автономных судах).....	56
4.5. Постановления Правительства РФ от 08.04.2023 N 567 «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, и признании утратившими силу отдельных положений постановления Правительства Российской Федерации от 2 ноября 2022 г. N 1973».....	67
4.6. Приказ Министерства строительства Российской Федерации от 19.07.2021 № 481/пр «Об утверждении свода правил «Инженерные изыскания для строительства на континентальном шельфе. Общие требования»	74
5. Предложения по совершенствованию законодательства и снятию административных барьеров по направлению МАРИНЕТ	80
Заключение.....	88
Список использованных источников.....	90

Введение

В 2014 году в рамках послания Федеральному Собранию Российской Федерации и в перечне поручений по его реализации Президентом Российской Федерации Владимиром Владимировичем Путиным была инициирована реализация Национальной технологической инициативы (НТИ), целью которой является развитие в России перспективных технологических рынков и отраслей, которые могут стать основой мировой экономики.

Реализация НТИ существенным образом отличается от предыдущих российских программ поддержки развития технологий, поскольку в ней лидером, определяющим логику стратегического развития, выступает не государство, а отечественный высокотехнологичный бизнес. Государство же принимает участие как сервисная организация, помогая высокотехнологичному бизнесу в его развитии в перспективных направлениях как внутри страны, так и на мировых рынках. Также НТИ не отрицает необходимость международного сотрудничества, а напротив, поддерживает данное направление работы.

Еще одним важным отличием программы служит то, что НТИ нацелена на объединение людей и команд, а не организаций. Национальная технологическая инициатива строится как широкая и незабюрократизированная кооперация проектных команд из технологических предпринимателей, представителей ведущих университетов и исследовательских центров, общественных объединений и институтов развития, экспертных и профессиональных сообществ, а также заинтересованных органов исполнительной власти.

Фокусом НТИ являются новые глобальные высокотехнологичные рынки, борьба за лидерство на которых состоится на горизонте ближайших 20 лет, и на которых у российских технологических предпринимателей есть наибольшие шансы на успех.

В 2016 году было принято Постановление Правительства Российской Федерации «О реализации Национальной технологической инициативы» (от 18.04.2016 № 317), которое определило рамки и процедуры работы НТИ. В этом же году были утверждены первые четыре «дорожных карты» НТИ, включая «дорожную карту» МАРИНЕТ.

Предметная область МАРИНЕТ – это морская отрасль, являющаяся одной из фундаментальных основ глобальной экономики: она обеспечивает свыше 80% объема всех мировых перевозок, около 30% добычи нефти и газа, и служит одним из основных долгосрочных резервов в области добычи полезных ископаемых и производства продовольствия. Фундаментальный характер отрасли обуславливает ее долгосрочное развитие на десятилетия и даже сотни лет вперед, а глобальный характер позволяет сразу выходить на мировой уровень компаниям, успешно предлагающим свои решения для морской отрасли.

Освоение ресурсов Мирового океана содержит, помимо перспектив создания новых рынков объемами в триллионы долларов, гигантский потенциал размещения будущих уникальных производств – а в обозримом будущем может стать средой постоянного обитания части человечества, а на стадии развития общества, основанного на мудрости (*wisdom based society*), предоставлять возможности управления климатом на Земле. Сохранение и рациональное использование океанов, морей и морских ресурсов обозначено ООН как одна из ключевых целей в области устойчивого развития человечества.

Происходящая в мире новая технологическая революция открывает эти возможности и оказывает самое явное влияние и на все рынки морской отрасли. Декарбонизация, цифровые технологии, робототехника, новые материалы и биотехнологии формируют новые рынки, которые являются целевым рынком МАРИНЕТ. Он включает в себя следующие взаимосвязанные сегменты:

- цифровая навигация – цифровые технологии для морского транспорта (судоходных компаний, портов, морских администраций, логистических компаний и др.);

- технологии освоения ресурсов мирового океана, представляющие собой технологии использования минеральных, биологических и энергетических ресурсов мирового океана как ключевого источника ресурсов для нового этапа развития человечества;

- инновационное судостроение – применение новых технологий для создания новых типов судов, морской техники и морских сооружений для обеспечения новых потребностей в морском транспорте и освоении ресурсов океана;

- развитие человеческого капитала отрасли, включая новые профессии и новые средства обучения и подготовки кадров.

История, глобальный характер отрасли и повышенная опасность хозяйственной деятельности в океане для жизни человека и экологии обуславливают значительный уровень регулирования, в том числе международного, морской отрасли в целом и рынков МАРИНЕТ в частности. Поэтому одним из направлений деятельности МАРИНЕТ является мониторинг и анализ нормативно-правового и нормативно-технического регулирования отрасли для выявления стимулов и барьеров для развития технологий МАРИНЕТ. Также, в соответствии с одобренной «дорожной картой» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров (распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 марта 2018 г. N 534-р и последующие редакции) МАРИНЕТ инициирует разработку и утверждение новых нормативно-правовых актов и стандартов.

«Дорожная карта» по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации направления НТИ МАРИНЕТ была разработана и актуализируется в соответствии с постановлением Правительства Российской Федерации от 29 сентября 2017 г. № 1184 "О порядке разработки и реализации планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации».

Мероприятия этой «дорожной карты» МАРИНЕТ направлены на поддержку действий органов исполнительной власти, государственных и частных компаний, общественных организаций по реализации инициатив, направленных на формирование лидерских позиций российского бизнеса на перспективных технологических рынках глобальной морской отрасли, в том числе в области автономного судовождения как одной из ключевых сфер развития прорывных высоких технологий, создание условий для опережающего развития технологий автономного судовождения в Российской Федерации.

В рамках этого ведется разработка нормативных правовых актов, обеспечивающих опережающее внедрение новых технологий в морской отрасли Российской Федерации, а также стимулирование развития, в том числе через снятие административных барьеров, отечественной морской отрасли как основного источника финансирования разработки и внедрения новых морских технологий.

Важной характеристикой «дорожной карты» МАРИНЕТ является то, что инициаторами мероприятий по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров являются заинтересованные субъекты рынков МАРИНЕТ: технологические компании, разработчики новых технологий и компании, внедряющие и эксплуатирующие инновационные решения МАРИНЕТ.

Ответственными за реализацию мероприятий «дорожной карты» являются федеральные органы исполнительной власти, автономная некоммерческая организация «Агентство стратегических инициатив по продвижению новых проектов», рабочая группа по разработке и реализации дорожной карты «Маринет» Национальной технологической инициативы и автономная некоммерческая организация поддержки развития высоких технологий в морской отрасли «Отраслевой центр МАРИНЕТ» (АНО «Отраслевой центр МАРИНЕТ»).

1. Характеристики нормативно-правового и нормативно-технического регулирования рынка МАРИНЕТ

Ландшафт регулирования рынка МАРИНЕТ, в первую очередь определяется участниками правоотношений на рынке МАРИНЕТ, которых можно сгруппировать следующим образом. Во-первых, это сами регуляторы: государственные органы и международные организации – ИМО (Международная морская организация), ИКАО (в части телекоммуникаций), ИСО и МЭК. Они задают «общие правила игры». Во-вторых, администрации и классификационные общества (LR, DNV, ABS и др.) – они выдают сертификаты и следят за тем, чтобы суда и системы соответствовали нормам.

Потом идут компании – такие как судовладельцы, операторы судов, портовых комплексов, провайдеры услуг, операторы спутниковой связи, разработчики программ е-Навигации и автономных систем, производители роботов для разведки, судостроители, стартапы по возобновляемым источникам энергии и др. Они отвечают за внедрение технологий, отвечают за соблюдение норм, например, по безопасности, экологии, управлению рисками.

Ещё есть научные, которые тестируют и адаптируют технологии, и образовательные организации: институты, вузы, учебные центры. Их роль - готовить кадры, развивать новые методы обучения, тестировать прототипы, формировать стандарты обучения.

Кроме того, к участникам можно отнести ассоциации и общественные объединения: Морской кластер, Ассоциация судоходства, профсоюзы моряков. Они влияют на разработку законов, продвигают интересы людей и компаний, участвуют в разработке отраслевых стандартов.

Эти участники – субъекты применения норм рынка МАРИНЕТ: от международных конвенций по автономному судовождению до национальных техрегламентов по безопасности роботов и ПО. Все они в той или иной мере регулируются правовыми документами, которые составляют правовое поле рынка МАРИНЕТ, и к каждому применим свой набор норм – международных, национальных, отраслевых.

Объектами применения становятся прежде всего суда (торговые, пассажирские, автономные), мобильные или стационарные платформы для разведки и добычи ресурсов, морские роботы и подводные аппараты, а также береговые станции и информационные системы, где обрабатываются и хранятся морские данные

Основной каркас правового поля МАРИНЕТ создают международные конвенции – это и правила по автономному судовождению, и цифровой навигации, и безопасность. Кроме этого, еще есть Гаагская конвенция по морским ресурсам, непосредственно влияющая на разведку, добычу ресурсов мирового океана. Кроме того, работают специализированные агентства ООН: Программа ООН по морскому праву задает тон в вопросах прав доступа к ресурсам Мирового океана. А Международная гидрографическая организация выпускает стандарты для электронных карт, гидрографии и морских данных, которые все разработчики МАРИНЕТ должны учитывать.

Отдельно стоит упомянуть такие отраслевые кодексы и руководства, как рекомендации ISO по морским роботам и оборудованию, а также документы ИТУ по частотам и телеком-связи. То есть, сама отрасль регулируется сотнями разных актов и стандартов, и у каждого свой уровень обязательности: конвенция может быть ратифицирована, а стандарт ISO - рекомендован к внедрению, но без него сложно получить доступ к рынку.

И, конечно, к этому всему примыкают директивы ЕС - едва ли не самый строгий пакет для судостроения, энергоэффективности и экологии - которые вынуждены учитывать все субъекты, взаимодействующие с Европейским Союзом, одним из ключевых рынков морской отрасли.

Таким образом, основа правового поля МАРИНЕТ – это, в первую очередь, международное право: сложная паутина из конвенций ИМО, документов ООН, директив ЕС и стандартов ISO/ITU, где каждый игрок должен лавировать, чтобы не столкнуться с несоответствием.

Ключевые международные конвенции и документы для рынка МАРИНЕТ:

1. Конвенция ООН по морскому праву (UNCLOS, 1982).

Субъекты: государства-участники, прибрежные администрации и администрации флага. Объекты: морские пространства, границы, морские ресурсы, свободный проход судов.

Конвенция устанавливает правовую основу режима исключительных экономических зон и регулирует права на разведку и добычу ресурсов океана, а также общие принципы безопасного судоходства.

2. Конвенция SOLAS-74/88, Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (Safety of Life at Sea).

Субъекты: флаговые государства, судовладельцы, классификационные общества. Объекты: пассажирские и грузовые суда, навигационное оборудование, инженерные, в т.ч. аварийные системы.

Значение: обязательная сертификация навигационных систем (ECDIS, AIS), требования к безопасному оборудованию, правила обеспечения радиосвязи и мониторинга. Недавно включены цифровые элементы и кибер-безопасность

3. Конвенция о международных правилах предотвращения столкновений судов на море, 1972 (COLREG-72).

Субъекты: государства-участники (администрации флага), судовладельцы, экипажи и классификационные общества. Объекты: все виды морских судов и других плавсредств на «открытом» и прибрежном море.

Направленность конвенции: унификация «правил дорожного движения» для судов: правила расхождения, использование огней, сигнализации, взаимодействия в зонах разделения трафика, безопасной скорости и маневрирования во избежание столкновений

4. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973 с протоколом 1978 (MARPOL-73/78).

Субъекты: государства-партнёры (администрации флага и порта), владельцы и операторы судов, портовые службы. Объекты: судовые выбросы нефти, химикатов, сточных вод, мусора и атмосферные выбросы (топливные газы).

Цели и влияние: строгий контроль и запрет на сброс различных загрязнителей в море, разделение правил по шести приложениям (Annex I–VI), включая нормы по сбросу масла, мусора, вредных грузов, сточных вод и снижению выбросов SO_x/NO_x. Добавлена новая глава про энергосбережение и выбросы CO₂.

5. Конвенция о предотвращении загрязнения моря сбросом отходов и других веществ, 1972 (London Convention)

Субъекты: государства-участники, научные институты (GESAMP), операторы плавучих и стационарных платформ. Объекты: целевые материалы для «захоронения» в море - чёрный и серый списки отходов (ракушечник, промышленные остатки, транспортные средства, буровые установки и др.).

Значение: запрещает сброс опасных отходов (Annex I), вводит систему специальных и общих разрешений на сброс прочих материалов, обеспечивает «чёрно-серый» списки и критерии оценки влияния на среду.

6. Конвенция об облегчении международного морского сообщения, 1965/1968 (FAL-68)

Субъекты: правительства сторон-контрагентов, порты, морские и таможенные администрации, операторы судов. Объекты: формальности и документы при прибытии, стоянке и отбытии судов (декларации, таможенные/иммиграционные процедуры, отчёты по экипажу и т. п.).

Направленность: упрощение и гармонизация формальностей и информационных потоков (стандарты и рекомендованные практики), внедрение «единого окна» для обмена электронными декларациями, предотвращение ненужных задержек судов, груза и экипажа

7. Международная конвенция о стандартах подготовки, дипломирования и несения вахты моряками, 1978 с поправками Манильской конференции 2010 г. (STCW-78/2010).

Субъекты: флаговые администрации государств-участников, учебные заведения морской отрасли, сами моряки (курсанты и действующие специалисты), судовладельцы и операторы.

Объекты: программы подготовки и переподготовки, требования к минимальной компетенции (в том числе владение ECDIS и другими электронными системами), процедуры аттестации, сертификаты о годности к несению вахты, режимы часов отдыха и тренажёрных занятий.

Конвенция служит установлению единых международных стандартов по обучению всех категорий экипажей, чтобы гарантировать безопасность судоходства через обязательную сертификацию и поддержание компетенций, включая использование симуляторов и соблюдение норм по часам работы и отдыха

8. Помимо этого, **ИМО выпускает фокусные циркуляры**, такие как по кибербезопасности (MSC.1/Circ.1626), Стратегия e-Навигации ИМО (SN.1/Circ.266), по SMART-камерам (MSC.1/Circ.1583), Временные правила испытания МАНС.

9. Проектируемый **Кодекс по автономным судам** (MASS Code, Кодекс МАНС) – в разработке, вступит в силу в следующем году

Субъекты: государства-члены ИМО, судовладельцы автономных судов, разработчики систем автономного судовождения. Объекты: суда с различными уровнями автономности, программное обеспечение, алгоритмы управления.

Цель: унификация требований к тестированию, сертификации и регистрации автономных судов, чтобы обеспечить их безопасность и юридическую ответственность.

10. ISO и ITU-стандарты

– ISO/IEC 61162 (части 1–4). Субъекты: производители навигационного оборудования, разработчики программного обеспечения, классификационные общества. Объекты: протоколы обмена навигационными данными (NMEA 0183, NMEA 2000). Стандарт обеспечивает совместимость между системами ECDIS, эхолотами, радаром и другими приборами, позволяет унифицировать форматы сообщений.

– ISO 19030 «Суда и морская техника. Оценка эффективности ходовых качеств». Этот стандарт описывает методики измерений изменений в производительности корпуса и гребного винта, определяет набор показателей для оценки эффективности судовых ходовых качеств и последующего анализа влияния технического обслуживания и ремонтных работ.

– ISO 19847 «Суда и морская техника. Судовая серверная система для сбора и обмена данными». Определяет требования к судовым серверам данных, которые собирают информацию с бортовых машин и систем, хранят её и отправляют на берег. Регламентирует функциональность, производительность и безопасность таких устройств

– ISO / IEC 27000-series «Техника безопасности информации».

Серия стандартов по созданию и управлению системой информационной безопасности (ISMS). Охватывает обзор терминологии (ISO/IEC 27000), требования к ISMS (ISO/IEC 27001) и рекомендации по внедрению, аудиту и управлению рисками

– IEC 60945 «Суда и морская техника. Приборы навигации и радиосвязи. Общие требования, методы испытаний и требуемые результаты»

Субъекты: производители и поставщики навигационных и радиокоммуникационных систем, классификационные общества, флаг- и

портовые администрации. Объекты: бортовые радары, эхолоты, системы связи (VHF, MF/HF), антенны, источники питания.

Значение: задаёт базовые требования к надёжности, электромагнитной совместимости и устойчивости к окружающей среде, обязательное условие соответствия SOLAS

– IEC 61108-серия «Суда и морская техника. GNSS-приёмники». Субъекты: разработчики и производители GPS/GLONASS/Galileo/BDS/IRNSS-приёмников, проектировщики мостиковых постов. Объекты: приёмники спутниковой навигации и системы дополнения (SBAS).

Определяет минимальную точность, методы испытаний и критерии прохождения для различных GNSS-систем (GPS, GLONASS, Galileo, SBAS и др.)

– IEC/ISA 62443-серия «Автоматизация и управление. Информационная безопасность». Субъекты: интеграторы систем, поставщики бортового ПО и оборудования, операторы судов. Объекты: промышленные контроллеры, сети управления, SCADA-системы, шлюзы и межсетевые экраны.

Значение: комплекс требований к защите киберинфраструктуры судна на всех этапах — от разработки до эксплуатации

– Серия ISO 19901 - «Нефтегазовая индустрия. Специальные требования к офшорным сооружениям». Субъекты: конструкторские бюро, судостроительные верфи, операторы платформ возобновляемой энергетики. Объекты: морские стационарные и плавающие конструкции (ветроэнергетика, волновые установки).

Стандарт даёт методики расчёта нагрузок (метео- и гидродинамических), требования по устойчивости и контролю веса, а также критерии прочности и службы

– ISO 8217 «Топлива для морских судов». Субъекты: производители и поставщики судовых топлив, операторы флота, классификационные общества. Объекты: дистилляты и остаточные топлива для двигателей и котлов.

Сегодня имеет особое значение в свете декарбонизации, определяя спецификации по вязкости, сере, температуре вспышки, содержанию воды и отложений; гарантирует надёжность и безопасность работы судовых ДВС

– Рекомендация ITU-R M.2084 «Радиоинтерфейс для двусторонних связей V2V и V2I»

Вышла в 2019 г. и задаёт характеристики радиочастотного интерфейса для систем «транспорт–транспорт» и «транспорт–инфраструктура». Хотя изначально разрабатывалась под ITS, её положения применимы и к морской телекоммуникации в VHF-диапазоне

– ITU-R M.493 «Система цифрового селективного вызова (DSC) для морской мобильной службы». Субъекты: производители судовых радиостанций, операторы GMDSS, береговые радиостанции. Объекты: DSC-оборудование на VHF/MF/HF-диапазонах, форматы DSC-сообщений, идентификаторы MMSI.

Определяет технические характеристики и протоколы DSC для автоматизированного вызова и обеспечения безопасности на море .

II. Директивы ЕС:

– 2002/59/ЕС «О системе мониторинга и информации о движении судов (VTMIS)». Субъекты: флаговые и портовые администрации государств-членов, операторы судов, службы управления трафиком в портах. Объекты: система обмена информацией о местоположении, курсе и характеристиках судна; береговые центры VTMIS; электронные отчёты о прибытии/отправлении и о потенциальных аварийных ситуациях.

Значение: создание единой общеевропейской платформы для повышения безопасности судоходства и оперативного реагирования на чрезвычайные ситуации в море

– 2014/90/EU «О морском оборудовании (Marine Equipment Directive, MED)». Субъекты: производители и поставщики морского оборудования, нотифицированные органы-оценщики (notified bodies), флаговые администрации. Объекты: всё сертифицируемое оборудование — от навигационных приборов (радиолокация, эхолоты, ECDIS) до аварийных шлюпок и средств защиты от пожара; маркировка «Wheel Mark»

Значение: единые требования к качеству и соответствию международным конвенциям (SOLAS, MARPOL), обязательная оценка соответствия третьей стороной и «колёсная» маркировка для судов под флагом ЕС

– 2010/65/EU «О формальностях отчётности для судов (Reporting Formalities Directive)». Субъекты: судовладельцы и операторы, портовые администрации, таможенные и иммиграционные службы. Объекты:

стандартизированные электронные формы (FAL-формы) для уведомления о грузе, экипаже, пассажирах, загрязняющих веществах и других параметрах перед заходом в порт и при выходе из него.

Значение: создание «единого окна» для портовой отчётности, сокращение бумажных процедур и времени простоя судна в порту, гармонизация с Конвенцией FAL-6811.

– 2001/77/ЕС, 2009/28/ЕС о морским возобновляемым источникам энергии.

Субъекты: операторы морских энергетических установок, национальные регуляторы ЕС, производители оборудования. Объекты: ветряные и волновые электростанции, сети передачи энергии.

Цель - стимулировать развитие «зелёной» энергетики в море, установить технические и экологические требования к сооружениям.

12. Технические регламенты ЕАЭС, такие как ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и (или) оборудования» – охватывает общие правила безопасности для машин и оборудования, включая те, что применяются в портах и на судах, ТР ТС 020/2011 «Электромагнитная совместимость технических средств» – задаёт требования по EMC для радио- и навигационного оборудования, ТР ТС 032/2013 «О безопасности оборудования, работающего под давлением» – применим к портовым и судовым системам под давлением (гидросистемы, компрессоры и т. п.)

Кроме того, для биотехнологий есть специализированные кодексы Конвенции ООН по морскому биологическому разнообразию (BBNJ).

На основе международного права формируются национальные нормативно-правовые документы и технические стандарты. В России к ключевым для рынка МРАИНет относятся:

1. Кодекс торгового мореплавания РФ (№ 81-ФЗ). Базовый свод правил для всей коммерческой навигации и основа национального морского права - от регистрации и сертификации судов до договорных и фрахтовых отношений, ответственности за загрязнение и режимов лоцманской проводки

Субъекты: Министерство транспорта РФ, флаговые администрации, судовладельцы, классификационные общества. Объекты: морские торговые суда (грузовые, пассажирские, смешанного плавания), их регистрация, права на судно, договоры морской перевозки, безопасность судоходства.

2. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ (Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ)

Субъекты: судовладельцы и операторы внутреннего плавания, органы бассейнового надзора, портовые администрации, лоцманские службы. Объекты: реки, каналы, суда внутреннего и смешанного плавания, порты, перевозка грузов и пассажиров, буксировка.

Направленность: регламентирует судоходство по внутренним водным путям, включая безопасность, лицензионные требования, порядок регистрации судов и права пользователей акватории

В последних редакциях обоих кодексов также вводит понятие «автономное судно», «система автономного судовождения»

3. Федеральный закон № 261-ФЗ от 08.11.2007 «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». ФЗ устанавливает порядок создания, лицензирования и прекращения деятельности морских портов, регулирует хозяйственные отношения внутри портов (оказание услуг, взимание портовых сборов, аренда), закрепляет основы государственного регулирования и контроля за строительством и эксплуатацией портовых объектов.

Объекты: акватории и земли морских портов, причалы, причальные комплексы, судоподъемные сооружения, терминалы, вспомогательное флотское и наземное оборудование.

4. Федеральный закон № 17-ФЗ «О морской деятельности в Российской Федерации» (2000). Субъекты: операторы морских сервисов, портовые и береговые службы, проектные и научно-исследовательские организации. Объекты: системы навигации (включая электронные пособия), телекоммуникации, мониторинг морской обстановки, портовые услуги.

ФЗ устанавливает общий правовой режим обеспечения судоходства, правила оказания услуг в портах, порядок лицензирования и сертификации морской инфраструктуры

4. Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (2007).

Субъекты: операторы флота (в т. ч. ледокольного), органы Ространснадзора, службы безопасности портов и судов. Объекты: морские суда, портовые объекты, инфраструктура (терминалы, причалы).

Направленность: требования по оценке уязвимости, разработке планов и обеспечению защиты от актов незаконного вмешательства, контроль доступа и видеонаблюдение.

5. Федеральный закон № 126-ФЗ «О связи» (07.07.2003) – телекоммуникационные сети, лицензирование операторов, в том числе для морских спутниковых и береговых радиоканалов.

6. Федеральный закон № 294-ФЗ об автономном судовождении (от 10.07. 2023). Субъекты: разработчики и классификационные общества, флаговые регистры, владельцы автономных и полуавтономных судов. Объекты: самоходные суда с различным уровнем автоматизации, их программно-аппаратные комплексы управления.

Цель: впервые в мире, на национальном уровне закрепить правовой статус автономных судов, порядок их регистрации, идентификации и испытаний, распределить ответственность за безопасность судовождения

7. Федеральный закон № 63-ФЗ «Об электронной подписи» (06.04.2011)

Объекты: электронная подпись (простая, неквалифицированная, квалифицированная), ключи ЭП, сертификаты ключей, программные и аппаратные средства формирования и проверки подписей, электронные документы. В том числе устанавливает правовой статус электронных коносаментов и прочих доков

8. Постановления Правительства РФ, детализирующие федеральные законы или отдельные аспекты и технологии рынка МАРИНЕТ: например, Постановление Правительства РФ от 03.03.2012 № 189 «Об утверждении Федеральной целевой программы «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы» (определяет мероприятия ФЦП – закупка и запуск наземных станций, модернизация спутников, развитие сервисов ГЛОНАСС - а также создание в её рамках физической инфраструктуры пилотной зоны e-Навигации в восточной части Финского залива) или Постановление Правительства РФ от 05.12.2020 № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации» (испытание и эксплуатация МАНС в реальных акваториях под российским флагом, как пятилетний пилотный этап внедрения технологий автономного судовождения в коммерческой навигации России), Постановление Правительства РФ от 30.10.2020 № 1770 «Об утверждении перечня мероприятий по цифровизации морской отрасли» (фиксирует сроки и

ответственных за внедрение электронных судовых документов и систем «единого окна»).

Также стоит отметить Постановление Правительства РФ от 15.05.2014 № 482 «Об утверждении Дорожной карты Национальной технологической инициативы MARINET» - которое утверждает рамки и принципы деятельности по развитию рынков МАРИНЕТ.

9. Правила Российского морского регистра судоходства, субъектами которых являются не только эксперты и инспектора РС, но и судостроительные верфи, судовладельцы, судовые проектные организации, судовые и береговые ремонтно-эксплуатационные службы, производители оборудования и программного обеспечения,

Они, в частности, включают:

– Правила классификации и постройки морских судов: объекты - корпуса и надстройки судов всех типов (торговые, пассажирские, смешанного плавания, судоремонтные и др.). Устанавливают требования к конструкции, материалам, расчётам на прочность и остойчивость, допустимым нагрузкам и режимам эксплуатации; регулируют этапы технического освидетельствования на проекте, в постройке и при эксплуатации.

– Правила освидетельствования машин и механизмов: объекты - главные и вспомогательные двигатели, гребные винты, рулевое устройство, вспомогательные механизмы (насосы, генераторы, краны и пр.). Регулируют процедуры приёмочных и периодических испытаний, методики контроля технического состояния, критерии износа, допустимые параметры работы и требования по техническому обслуживанию.

– Правила по электроснабжению и электрооборудованию: объекты - генераторы, трансформаторы, распределительные щиты, кабельные трассы, аварийное освещение и заземление. Направленность: электрическая безопасность, резервирование систем, методы защиты от коротких замыканий и пожароопасных режимов, испытания изоляции и проверка совпадения схем.

– Правила по средствам автоматизации и радиосвязи: автоматизированные системы управления тепло- и силовыми установками, навигационные и радиотехнические комплексы (радиостанции, GPS/ГЛОНАСС-приёмники, эхолоты, радары, системы ECDIS, AIS). Включают в себя требования по надёжности и отказоустойчивости,

электромагнитной совместимости, функциональным тестам и инспекционным проверкам, настройке и калибровке приборов.

– Правила по устойчивости и грузовым характеристикам: расчёты устойчивости, операции по загрузке-разгрузке, распределение балласта и трюмов.

– Правила по оборудованию спасательным и противопожарным средствам: объекты - спасательные плоты, шлюпки, спецодежда, пожарные рукава и пены, системы оповещения. Сертификация средств, испытания на плавучесть и прочность, проверка пригодности к эксплуатации в заданных климатических условиях, периодичность обслуживания.

- Правила классификации автономных судов, включая категории автономности, требования к резервированию ключевых систем, сценарии отказов и вмешательства оператора, порядок испытаний в море и на стенде.

- Правила освидетельствования подводных аппаратов и платформ, объекты: автономные подводные аппараты (ТНПА/АНПА - AUV/ROV), плавающие буровые установки, энергетические платформы. Включают сертификация прочности корпуса, систем погружения-всплытия, герметичности, процедур аварийного подъёма, контроля технического состояния.

10. ГОСТы и отраслевые стандарты, которые дополняют международные стандарты и вместе с ними обеспечивают надёжность, совместимость и безопасность навигационных, электронных и роботизированных систем, например:

– ГОСТ Р МЭК 61174-2009 «Морское навигационное оборудование и средства радиосвязи. Электронная картографическая навигационно-информационная система (ЭКНИС)» (описывает эксплуатационные и технические требования к ЭКНИС, методики испытаний и критерии оценки результатов в соответствии с резолюциями ИМО MSC 64(67) и MSC 86(70)),

– ГОСТ Р 58547-2019 «Электронные навигационные карты внутренних водных путей. Камеральная проверка». Объекты: цифровые карты внутренних водных путей (ENC) — их атрибутивные данные, геометрия, актуализация. Субъекты: картографические центры при бассейновых администрациях, разработчики программных средств корректуры, подрядчики по созданию ENC.

– ГОСТ Р 56497-2015 «Аппаратура и системы морской навигации и радиосвязи. Автоматическая идентификационная система (АИС). Базовые

станции. Минимальные эксплуатационные и технические требования, методы испытаний и требуемые результаты испытаний». Стандарт определяет требования к производительности, надёжности, формату сообщений (RTCM, IEC 61993), методам испытаний и критериям приёмки базовых станций АИС

– ГОСТ Р 70459-2023 «Ракетно-космическая техника. Требования к бортовой навигационной аппаратуре потребителя (БНАП) глобальных навигационных спутниковых систем (ГНСС) в полярном исполнении». Объекты: GNSS-приёмники (ГЛОНАСС/GPS/Galileo) для судовых систем, адаптированные к условиям высоких широт.

– ГОСТ Р 60.0.0.4-2023 / ISO 8373:2021 «Роботы и робототехнические устройства. Термины и определения», устанавливает единый набор терминов и определений для унификации описания роботов и робототехнических систем в России и в рамках ISO

11. Подзаконные и ведомственные акты, такие как Правила организации плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утверждённые Приказом Минтранса России от 07.11.2013 № 344 (устанавливают детальные технические и организационные регламенты, которые капитан порта и диспетчеры обязаны соблюдать для безопасного и согласованного движения всех судов в порту)

12. Отраслевые стандарты и методики, такие как, например, методики испытаний беспилотных судов Крыловского ГНЦ, рекомендации ФГБУ «Росморпорт» по управлению пилотной зоной e-Навигации и др.

Вместе эти уровни прав и техники образуют сложную пространственную сетку: международные конвенции задают вектор, отраслевые стандарты ИМО и ИСО – конкретику, а российские законы и регламенты — локальные особенности.

2. Барьеры и драйверы рынка МАРИНЕТ в части российского и международного правового регулирования и стандартизации

Стоит начать рассмотрение этого вопроса с того, какие именно технологии лежат в основе рынка МАРИНЕТ. Здесь, как было указано ранее, присутствуют четыре направления: цифровая навигация, освоение океанских ресурсов, инновационное судостроение и развитие человеческого капитала. Особенно ярко выделяются из них по прорывности и новизне – автономные суда и роботизированные системы, технологии e-Навигации и цифровых морских сервисов, а также новые экологичные решения для энергетики и морского транспорта. В последнее время дополнительную актуальность приобретают вопросы обеспечения безопасности, в т.ч. от террористических угроз.

Начнём с драйверов, их очевидно несколько.

Международные нормы, те же SOLAS и COLREG-72, начали трансформироваться вслед за развитием технологий. Например, разрабатываемый Кодекс МАНС ИМО позволит государствам и компаниям уверенно эксплуатировать автономные суда в международных водах, снимая юридическую неопределённость. А директивы ЕС типа 2010/65/EU («единое окно») и 2002/59/EC (VTMIS) серьёзно упрощают судовые и портовые процедуры, стимулируя развитие цифровых платформ и электронного документооборота в портах.

В России есть свои мощные драйверы. Например, постановление №2031 от 2020 года - про опытную эксплуатацию автономных судов – и Федеральный закон № 294-ФЗ «Об автономном судовождении» (от 2023 года). Это реально правовая инновация мирового уровня, которая дала основу участникам рынка для тестирования и внедрения новых технологий в российских акваториях, и уже не боишься, что столкнёшься с юридическим вакуумом.

Федеральная программа ГЛОНАСС также заметно подтолкнула цифровизацию навигации в России: появились полноценные цифровые сервисы и навигационные платформы, зоны e-Навигации. И такие решения уже не просто инициатива отдельных компаний, а устойчивая государственная линия.

Если говорить о ключевых трендах, фокусирующих внимание отрасли на конкретных технологиях и стимулирующих их развитие, идущих с международного уровня, то можно обозначить такие как:

1. Повышение экологичности морской отрасли:

– Стратегия ИМО по сокращению выбросов парниковых газов (GHG) 2023 года (<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/2023-IMO-Strategy-on-Reduction-of-GHG-Emissions-from-Ships.aspx>).

Принятая в июле 2023 года на 80-й сессии Комитета по охране морской среды (MEPC 80), стратегия устанавливает цели по снижению выбросов GHG от международного судоходства: снижение углеродной интенсивности судоходства на 40% к 2030 году по сравнению с уровнем 2008 года; достижение пика выбросов как можно скорее и достижение нулевых чистых выбросов к 2050 году; увеличение доли использования технологий и топлива с нулевыми или почти нулевыми выбросами до 5% (с целью 10%) к 2030 году.

– Рамочная программа ИМО Net-Zero: в апреле 2025 года на 83-й сессии MEPC был одобрен проект поправок к Приложению VI MARPOL, включающий глобальный стандарт на топливо, регулирующий поэтапное снижение интенсивности выбросов GHG от судового топлива; и механизм ценообразования на выбросы GHG, предусматривающий финансовые санкции за превышение установленных порогов выбросов. Ожидается, что эти меры будут официально приняты в октябре 2025 года и вступят в силу в 2027 году.

В рамках рамочной программы Net-Zero предусмотрены двухуровневая система штрафов (\$100 за тонну CO₂ для судов, превышающих базовый уровень выбросов, и \$380 за тонну CO₂ для судов, значительно превышающих установленные нормы), а также создание фонда ИМО Net-Zero Fund, средства из которого будут направлены на поддержку стран с развивающейся экономикой, развитие инфраструктуры для чистых видов топлива и стимулирование использования судов с низким уровнем выбросов.

– Решение Международного трибунала по морскому праву (ITLOS) о выбросах парниковых газов.

В 2024 году ITLOS вынес консультативное заключение, в котором признал выбросы парниковых газов формой загрязнения морской среды. Это решение обязывает государства принимать меры по сокращению таких выбросов, включая те, что происходят от международного судоходства. Это оказывает значительное влияние на морскую отрасль, стимулируя переход к более экологичным технологиям и топливам.

Указанные нормативные изменения очевидно выступают мощными стимулами для технологий инновационного судостроения, обеспечивающих декарбонизацию судоходства, включая внедрение альтернативных видов топлива и технологий.

2. Цифровизация и автономизация:

– Разработка Кодекса MASS (Maritime Autonomous Surface Ships)

ИМО активно работает над созданием Кодекса МАНС, который должен установить международные стандарты для автономных надводных судов. Этот кодекс будет носить необязательный характер и, как ожидается, вступит в силу в 2025 году. Он направлен на обеспечение безопасности жизни на море, безопасности грузов и самих автономных судов. Разработка кодекса включает в себя оценку рисков, обеспечение связности и процедуры поиска и спасения.

– Адаптации существующих международных конвенций к автономному судоходству.

Существующие международные конвенции, такие как UNCLOS, SOLAS, COLREGS и STCW, были разработаны для судов с экипажем и не полностью учитывают особенности автономных судов. Это создает правовую неопределенность в отношении ответственности, безопасности и взаимодействия автономных судов с другими участниками морского движения. ИМО оценивает возможности обновления этих конвенций или разработка новых правовых инструментов для интеграции автономных судов в международное морское право.

– Принятие стандартов электронных карт следующего поколения S-100

В декабре 2024 года Международная гидрографическая организация (ИНО) одобрила операционную структуру универсальной гидрографической модели данных S-100, а государства-члены приняли несколько стандартов на основе S-100 для электронной навигации. Новые стандарты, ставшие результатом 20-летних усилий различных организаций, обеспечат более интеллектуальную навигацию для всех судов, включая автономные суда.

S-100 является серьезным обновлением по сравнению с традиционными картами S-57, позволяя интегрировать различные слои данных в ЭКНИС (ECDIS).

– Обновление Руководства ИМО (MSC-FAL.1/Circ.3/Rev.3, 2024).

Версия Rev.3, одобренная MSC 108 (май 2024), усиливает требования ISM-Кода: к 2025 г. компании обязаны интегрировать анализ cyber-рисков в SMS. Тема выходит за рамки «best practice» - т.е. возможен переход к обязательной сертификации.

Эти изменения создают правовую основу для устойчивого развития новых цифровых систем и автономных судов, стимулируя инновации и инвестиции в указанные высокотехнологичные сегменты

Также стоит отметить:

3. Соглашение ООН по биоразнообразию в районах за пределами национальной юрисдикции (BBNJ Treaty) (2023)

В 2023 году было достигнуто соглашение по BBNJ Treaty, регулирующему доступ и распределение выгод от морских генетических ресурсов в районах за пределами национальной юрисдикции. Оно направлено на установление механизмов для справедливого и равноправного распределения выгод от использования морских генетических ресурсов, создание правовой основы для патентования и коммерциализации продуктов морской биотехнологии.

Соглашение было принято участниками 19 июня 2023; окно подписи закрывается 20 сентября 2025. На сегодня собраны 113 подписей, но только 21 страна ратифицировала соглашение – в то время как нужно 60 ратификаций, чтобы запустить 120-дневный таймер вступления. До фактического «старта» работает PrepCom (подготовительная комиссия): она пишет регламент Конференции Сторон, правила голосования за МПА и т.д.

Российская Федерация дистанцировалась от консенсуса при принятии текста; договор не подписан нашей страной. Один из принципиальных аргументом - договор «не должен менять баланс прав UNCLOS»; также неприемлем механизм большинства при создании МПА.

Но если договор всё-таки вступит в силу, российский рыбак, который идёт на кальмаров в центральную часть Арктического океана, столкнётся с новой обязанностью EIA, а НИОКР «Газпрома» по углеродо-улавливающим буровым придётся проходить процедуру COP. Россия может присоединиться позже, но тогда правила будут написаны без её участия.

4. Ещё одним малозаметным для широкой для широкой общественности, но крайне важным событием в части регулирования морской отрасли является ***дедлайн по утверждению Кодекса морской добычи ISA*** (Международный орган по морскому дну) – единого регламента

рассмотрения и утверждения прав на эксплуатацию минералов в международной зоне морского дна.

ISA (International Seabed Authority), межправительственное учреждение, созданное в 1994 г. на основе UNCLOS для управления минералами «всеобщего наследия человечества» в международной зоне морского дна должно было разработать и утвердить Mining Code (Кодекс морской добычи) - условное название полного пакета правил, процедур и стандартов для регулирования всех этапов работы с минералами в международной зоне морского дна, от разведки до промышленной добычи.

Однако, принятие кодекса затянулось на много лет из-за дебатов между странами по таким ключевым вопросам как финансы (африканские государства хотят 6% роялти сразу, инвесторы - мягкий старт; текущий драфт предполагает 2% первые три года, затем каждые два года +1 % до потолка 6%), экологическая часть (минимум два года baseline-данных по биологии и геохимии, и только после этого пилотный проект), ответственность «эффективный спонсор» (государство отвечает, если компания-подопечный нарушит норму)

В то же время, в 2021 г. Науру, одно из беднейших государств-участников, заинтересованное в выдаче лицензии американской The Metal Company (которую также лоббируют США – они готовы выдать национальную лицензию TMC), активировала «правило двух лет» (UNCLOS, Прил. III, ст. 15 §2): если к 9 июля 2025 работа над Кодексом не завершится, Совет ISA должен рассматривать индивидуальные заявки даже без окончательных правил – просто на основе индивидуальных решений. В июле 2023 г. было принято решение о моратории («precautionary pause») на 2 года – и этот срок истекает в июле 2025 г.

По состоянию на март 2025-го 32 страны (включая Германию и Францию) публично требуют продлить мораторий. Россия и ряд других государств (в т.ч. Китай, Норвегия, Корея и другие) продвигает идею принятия «строгих, но осуществимых правил». Стоит отметить, что Россия имеет два exploration-контракта (один на полиметаллические конкреции, второй на кобальто-богатые корки) и также предоставляет обучающие квоты развивающимся странам через ISA.

В России также идет развитие нормативного поля в указанных направлениях. Так:

– с 1 сентября 2024 года вступили в силу поправки, вводящие *правовые основы для эксплуатации автономных судов* (упоминаемый

веще закон об автономных судах). В КТМ РФ определены понятия автономного и полуавтономного судна, установлены требования к экипажу, ответственности судовладельца и техническому управлению. Также предусмотрена возможность представления судовых документов в электронном виде для полностью автономных судов.

– Федеральный закон от 29.05.2024 № 101-ФЗ, вносящий **изменения в законодательство о рыболовстве**, включая: разрешение на ведение рыболовного журнала в электронной форме, подписанного усиленной электронной подписью, уточнение порядка выдачи разрешений на вылов водных биоресурсов в электронной форме через портал Госуслуг, внесение корреспондирующих изменений в законы о континентальном шельфе и исключительной экономической зоне РФ;

– Постановление Правительства РФ от 15.05.2025 № 652 - **новые правила разработки и утверждения нормативов качества воды водных объектов рыбохозяйственного значения**, включая предельно допустимые концентрации загрязняющих веществ. Это обновление заменяет ранее действующие нормативные акты и будет действовать до 1 сентября 2031 года.

– Стоит отметить **разработку федерального закона «О судостроении»**, который будет регулировать ценообразование, правила постройки судов на бюджетные средства и другие аспекты судостроительной отрасли.

Однако барьеры тоже остаются. Причём ключевая часть - это как раз существующие международные и национальные документы, которые сильно отстают от скорости инноваций:

1. Морская робототехника.

В России принят целый пакет ГОСТов по роботам (например, ГОСТ Р 60.0.0.4-2023, который вводит термины и определения), но эти стандарты слишком общие. А вот специальных международных регламентов и норм подводных автономных роботов для морского применения (например, глубоководных аппаратов-разведчиков или добывающих платформ) пока нет или они очень сырые. Есть отдельные правила в ряде классификационных обществ, например DNV и Российском морском регистре судоходства, но они имеют частное применение только к объектам под надзором этих классов.

2. Регулирование возобновляемой морской энергетики.

В ЕС, например, уже существуют довольно чёткие директивы и стандарты для строительства и эксплуатации морских ветровых и волновых электростанций. В США, в 2024 году Министерство внутренних дел утвердило новое правило, упрощающее и модернизирующее регулирование проектов морской возобновляемой энергетики, включая оффшорные ветровые электростанции: сокращение бюрократических процедур и повышение прозрачности процессов согласования проектов, и стимулирование инвестиций в развитие морской возобновляемой энергетики. А вот в России, кроме общих технических регламентов типа ТР ТС 010/2011, специальных норм, заточенных под «зелёную» морскую энергетику, просто нет. Отсутствие специфических международных законов для морской энергетики приводит к необходимости проведения оценки воздействия на окружающую среду (EIA) для проектов, которые могут повлиять на морскую среду.

От этого весь сегмент возобновляемых ресурсов моря оказывается в состоянии неопределённости — фактически есть технологии, есть компании, но нормативное поле не готово. Это пока серьёзный барьер.

3. Образовательные стандарты для новых профессий

Стремительное развитие технологий требует квалифицированных кадров, в первую очередь, для их применения на практике – начиная от декарбонизация (от инженеров до юристов, отвечающих за GHG-клаузы) и заканчивая робототехникой (от операторов дистанционно управляемых судов и аппаратов до специалистов по кибербезопасности). В то же время, образовательная отрасль традиционно отличается медлительностью и консерватизмом: разработка новых образовательных программ и стандартов требует много времени, цикл подготовки инструкторов и затем студентов также занимает многие годы.

Прорыв в области автономного судовождения в России позволил также разработать и новые программы и национальные стандарты для подготовки моряков, управляющих автономными судами (аналогичные программы также разрабатываются в Великобритании и Корее), но до международных стандартов даже в этой области пока далеко. В других же направлениях зачастую отсутствуют программы и стандарты даже на национальном уровне, что требует от отдельных субъектов рынка самостоятельно придумывать и внедрять способы, как получить

необходимые компетенции у специалистов по технологиям рынка МАРИНЕТ.

Таким образом, международное и российское нормативное поле для рынка МАРИНЕТ сегодня – это смесь возможностей и ограничений. Где-то новые документы явно ускоряют технологии и делают рынок живым и перспективным. А где-то нормативка пока не «догоняет» быстро развивающиеся технологии, и это серьёзно тормозит целые сегменты высокотехнологичной морской отрасли. Если говорить в целом, то нормативно-правовая среда уже идёт вслед за технологиями, но отстаёт примерно лет на пять, особенно в наиболее прорывных и инновационных сегментах, таких как морская энергетика и глубоководная робототехника.

Как было отмечено ранее, одним из инструментов формирования стимулов и преодоления барьеров в нормативно-правовом и нормативно-техническом регулировании рынка МАРИНЕТ служит План мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях развития направления НТИ МАРИНЕТ, мониторинг реализации которого также проведен в рамках настоящего исследования.

3. Анализ кадрового состава и потенциала рынка МАРИНЕТ.

Помимо стандартов обучения по новым профессиям, сам по себе человеческий капитал является ключевым фактором в развитии рынка МАРИНЕТ. Анализ кадрового состава и потенциала рынка МАРИНЕТ выявляет растущую потребность в специалистах с междисциплинарными компетенциями, сочетающими традиционные морские навыки с передовыми знаниями в области цифровых технологий, устойчивой энергетики и экологической безопасности.

К ключевым компетенциям и профилям специалистов для рынка МАРИНЕТ можно отнести:

- Специалисты по эксплуатации новых автономных судов и декарбонизированных судов.

- Инженеры по судовым энергетическим установкам, включая специалистов по альтернативным видам топлива (аммиак, водород, метанол);

- Инженеры по морской робототехнике и мехатронике, занимающиеся разработкой и обслуживанием подводных и надводных автономных систем.

- Специалисты по цифровым технологиям, включая разработчиков и операторов систем автономного судовождения, кибербезопасности и цифровой навигации;

- Эксперты в области устойчивого развития и экологической безопасности, способные оценивать и минимизировать воздействие морской деятельности на окружающую среду;

- Специалисты по морской биотехнологии и аквакультуре, работающие над устойчивым использованием морских биоресурсов;

- Профессионалы в области морской логистики и управления портами, обладающие знаниями в сфере цифровизации и автоматизации логистических процессов.

При этом, даже в традиционных морских специальностях сейчас наблюдается растущий дефицит квалифицированных кадров: например, численность командного состава мирового торгового флота оценивается сегодня в 500 тыс. офицеров; к 2030 году потребуется до 850 тыс. высококвалифицированных моряков, учитывая уход на пенсию половины действующих офицеров и прогнозируется, что до 25% таких вакансий окажутся незаполненными.

В связи с переходом на альтернативные виды топлива, в мире к 2030 году потребуется дополнительное обучение для 450 тыс. моряков, а к середине 2030-х годов – для 800 тыс.

В российском судостроении потребность в кадрах оценивается на уровне 9-10 тыс. человек в год. До 2034 года необходимо подготовить более 80 тыс. специалистов. В 2024 году количество вакансий в судостроении и судоремонте составило 28 тыс., что на 13% больше по сравнению с предыдущим годом

На сегодняшний день ведущие российские образовательные учреждения стремятся удовлетворить эту потребность, в том числе разрабатывая и внедряя новые программы обучения. Среди них можно отметить:

– Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова (ГУМРФ): предлагает программы по судовождению с учетом автономных судов, эксплуатации новых судовых энергетических установок, а также курсы повышения квалификации для морских специалистов.

– Российский университет транспорта (МИИТ): развивает программы в области автономного судовождения и цифровых технологий для морского транспорта.

– Калининградский государственный технический университет (КГТУ): осуществляет подготовку специалистов по судовождению, современной судовой механике и радиотехнике, и другим направлениям, связанным с рыболовством и морской деятельностью.

– Морской институт Севастопольского государственного университета создал кафедру МАРИНЕТ и ведет разработки в области морской робототехники и современных средств мониторинга.

Также можно отметить образовательные инициативы МАРИНЕТ, направленные на привлечение в отрасль талантливой молодежи и обучение новым профессиям:

– Инженерные соревнования «Солнечная регата»: для специалистов по экологически чистым судам;

– Инженерные соревнования по морской робототехнике: для специалистов по разработке и эксплуатации подводной и надводной робототехники;

– Проект «Россия – страна мореходов XXI века»: для ранней профориентации школьников в области морских профессий и технологий, включая новые технологии МАРИНЕТ.

Безусловно, необходимо отметить и международный опыт и образовательные программы, например:

– SkillSea (ЕС): проект, направленный на развитие навыков в области цифровизации и устойчивого развития морской отрасли, включая разработку образовательных модулей и программ повышения квалификации;

– World Maritime University (WMU, Швеция): предлагает магистерские и докторские программы по морским делам, включая специализации в области морской энергетики, устойчивого развития и морского права;

– École nationale supérieure maritime (ENSM, Франция): осуществляет подготовку инженеров по судовождению и морской инженерии, включая специализации в области кибербезопасности морских систем;

– Mokpo National Maritime University (Южная Корея): предлагает программы по автономному судовождению, морской инженерии и управлению морским транспортом.

– IMO e-Learning: Международная морская организация предлагает онлайн-курсы по различным аспектам морской деятельности, включая безопасность, охрану окружающей среды и управление рисками.

Вместе с тем, как было отмечено ранее, в целом наблюдается несоответствие образовательных программ современным требованиям: многие учебные планы не включают актуальные темы, такие как альтернативные виды топлива, кибербезопасность и цифровизация морской отрасли. Это усугубляется недостатком практической подготовки: ограниченные возможности для прохождения стажировок и практик на современных инновационных морских судах и в портах.

Еще одна ключевая проблема - ограниченное количество специалистов с междисциплинарными навыками, в то время как новые технологии МАРИНЕТ создают необходимость именно в таких специалистах, например, сочетающих технические знания с пониманием экологических и цифровых аспектов морской деятельности.

В части регулирования одним из основных барьеров выступает медленное обновление международных стандартов: текущие стандарты подготовки моряков (STCW), очевидно, не полностью отражают

современные требования, связанные с цифровизацией и устойчивым развитием.

Для развития кадрового потенциала для рынка МАРИНЕТ потребуются:

– Модернизация образовательных программ: включение в учебные планы тем, связанных с альтернативными видами топлива, цифровыми технологиями и устойчивым развитием.

– Развитие практической подготовки: создание условий для прохождения стажировок и практик на современных морских судах и в портах.

– Сотрудничество с международными (в т.ч. из дружественных стран) образовательными учреждениями: обмен опытом и внедрение лучших практик в области подготовки морских специалистов.

– Поддержка инициатив по ранней профориентации: развитие программ, направленных на привлечение молодежи к морским профессиям и технологиям.

При этом, для обеспечения устойчивого развития рынка МАРИНЕТ необходимо сосредоточить усилия на подготовке специалистов с междисциплинарными компетенциями, соответствующими современным требованиям морской отрасли.

4. Мониторинг применения нормативных правовых актов и стандартов «дорожной карты» МАРИНЕТ

4.1. Рамки и методология мониторинга

Как было отмечено ранее, одним из инструментов формирования стимулов и преодоления барьеров в нормативно-правовом и нормативно-техническом регулировании рынка МАРИНЕТ служит План мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях развития направления НТИ МАРИНЕТ (распоряжение Правительства Российской Федерации от 29 марта 2018 г. N 534-р и последующие редакции).

Целью данной «дорожной карты» является создание условий для вывода на рынок новых продуктов и услуг, выхода на рынок субъектов новых видов предпринимательской деятельности, применения новых бизнес-моделей.

В рамках «дорожной карты» был реализован ряд мероприятий, результатом которого стало утверждение нормативно-правовых актов и стандартов Российской Федерации. В данном разделе освещается анализ применения этих документов, вступивших в силу на момент проведения исследования.

Методология мониторинга определяется Положением о разработке и реализации планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 29 сентября 2017 г. № 1184, Регламентом Правительства Российской Федерации, утвержденным постановлением Правительства Российской Федерации от 1 июня 2004 года № 260, Положением о мониторинге правоприменения в Российской Федерации, утвержденным Указом Президента Российской Федерации от 20 мая 2011 г. № 657, постановлением Правительства Российской Федерации от 19 августа 2011 г. № 694 «Об утверждении методики осуществления мониторинга правоприменения в Российской Федерации» и порядком мониторинга реализации планов мероприятий («дорожных карт») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации НТИ, утв. Межведомственной рабочей группой по разработке и реализации НТИ при Правительственной комиссии по модернизации экономики и инновационному развитию России от 26 июня 2020 г.

Таким образом, в рамках мониторинга мероприятий «дорожной карты» МАРИНЕТ и применения принятых на ее основании нормативно-правовых актов и стандартов анализировалась информация о применении по следующим показателям:

- Несоблюдение гарантированных прав, свобод и законных интересов человека и гражданина;

- Наличие нормативных правовых актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, иных государственных органов и организаций, а также муниципальных нормативных правовых актов, необходимость принятия (издания) которых предусмотрена актами большей юридической силы.

- Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа и организаций при издании нормативного правового акта;

- Искажение смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии нормативного правового акта;

- Искажение смысла и содержания положений нормативного правового акта или документа по стандартизации при его применении;

- Несоответствие нормативного правового акта международным обязательствам Российской Федерации;

- Наличие противоречий между нормативными правовыми актами общего характера и нормативными правовыми актами специального характера, регулирующими однородные отношения и в нормативных правовых актах, регулирующими однородные отношения, принятых в разные периоды

- Наличие единой понятийно-терминологической системы в нормативных правовых актах;

- Наличие дублирующих норм права в нормативных правовых актах;

- Количество и содержание обращений (предложений, заявлений, жалоб), в том числе по вопросам понятийно-терминологической системы

нормативных правовых актов, наличия в них дублирующих норм и противоречий, а также ошибок юридико-технического характера;

- Наличие в нормативном правовом акте коррупциогенных факторов;
- Неполнота в правовом регулировании общественных отношений;
- Коллизии норм права, регуляторные и иные барьеры;
- Наличие ошибок юридико-технического характера;
- Использование положений нормативных правовых актов в качестве оснований совершения юридически значимых действий;
- Искажение смысла положений нормативного правового акта при его применении;
- Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении нормативного правового акта;
- Использование норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления;
- Количество и характер зафиксированных правонарушений в сфере действия нормативного правового акта, а также количество случаев привлечения виновных лиц к ответственности;
- Достижение ожидаемых результатов принятия нормативного правового акта;

– Оценка эффективности применения принятых документов.

Оценка эффективности применения правовых актов и документов стандартизации включала в себя проверку данных документов на соответствие следующим критериям:

- установление дополнительных гарантий осуществления прав и свобод человека и гражданина в сфере предмета регулирования правового акта или акта стандартизации;
- расширение свободы осуществления предпринимательской деятельности как необходимое условие для развития рынков передовых технологий, товаров и услуг;
- устранение пробелов в правовом регулировании общественных отношений;

– отсутствие споров в судебной и иной правоприменительной практике по вопросам, связанным с реализацией положений анализируемых документов;

– отсутствие жалоб граждан и организаций, публикаций в СМИ, свидетельствующих о негативных последствиях принятия правового акта;

– отсутствие обжалований в порядке административного и арбитражного судопроизводства решений, действий (бездействий) государственных органов при применении правовых актов и документов стандартизации.

Оценка достижения целей принятия представленных документов была проведена при проверке на соответствие следующим критериям:

– устранение административных барьеров в сфере предмета регулирования правового акта или акта стандартизации;

– создание условий и стимулов для продвижения на глобальные рынки передовых технологий, товаров и услуг участников проектов НТИ;

– создание системы стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности, создаваемыми участниками проектов НТИ;

– непротиворечие иным нормативным правовым актам или документам стандартизации;

– отсутствие недопустимой дискреции при толковании компетенции органов власти;

– исключение коррупциогенных факторов при применении соответствующих документов;

– создание нормативных условий для развития соответствующей области предпринимательской деятельности.

Для оценки эффективности применения принятых актов и документов, мерах по повышению эффективности применения нормативных правовых актов и документов по стандартизации, а также анализа предложений о внесении изменений в «дорожную карту» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров, был проведен открытый опрос с сохранением

анонимности ответов респондентов среди участников реализации «дорожной карты» МАРИНЕТ.

Объектами опроса были документы, принятые не менее чем в течение одного года с даты начала применения (реализации) документа, а если указанными документами определены сроки их реализации, с учетом таких сроков. Опрос в рамках мониторинга правоприменения проводился для определения позиции непосредственных участников процесса реализации данных актов, в частности, относящихся к критериям эффективности и достижения целей реализации правовых актов и актов стандартизации:

1. Полнота и достаточность регулирования, включая:

– Устранение административных барьеров в сфере предмета регулирования правового акта или акта стандартизации;

– Полнота регулирования общественных отношений;

– Влияние на права и свободы человека и гражданина в сфере предмета регулирования правового акта или акта стандартизации;

– Влияние на свободу осуществления предпринимательской деятельности;

– Соответствие международному регулированию;

2. Проблемы, возникшие в связи с применением или принятием НПА:

– Противоречие иным нормативным правовым актам или документам стандартизации;

– Проблемы при реализации правового акта или акта стандартизации;

– Расширительное толкование компетенции органов власти;

– Коррупциогенные факторы;

3. Предложения по совершенствованию регулирования:

– Предложения о наличии необходимости принятия, изменения, отмены НПА, приостановления действия их отдельных положений;

– Предложения о мерах по повышению эффективности применения НПА в целях полного достижения ожидаемых результатов законодательной дорожной карты МАРИНЕТ;

– Предложения о внесении изменений в ЗДК МАРИНЕТ, в том числе о включении в ЗДК новых мероприятий, корректировке сроков выполнения

предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий и т.д.

Опрос проводился методами очного интервьюирования. В опросе приняло участие 31 организация-респондент:

1. АО «НПП «Авиационная и Морская Электроника»
2. АО «Онежский судостроительно- судоремонтный завод».
3. АО «ОСК»
4. АО «СИТРОНИКС»
5. ООО «ВОДОЛЕТ» (ГК «Гамма»)
6. ООО «ВодоходЪ»
7. ООО «Газпромнефть-Снабжение» (Газпронефть)
8. ООО «Гидромарин»
9. ООО «Деко-Геофизика СК»
10. ООО «ИТЦ «СКАНЭКС»
11. ООО «Лоретт»
12. ООО «Маринео»
13. ООО «Морские Инновации»
14. ООО «МТ-Групп» (ГК Морская Техника)
15. ООО «Научно-производственное предприятие «ФОРТ XXI»
16. ООО «Пола Райз»
17. ООО «Промэлектроника»
18. ООО «Сервис-Софт» (PARMA Technologies Group)
19. ООО «СПЛИТ»
20. ООО «СПУТНИКС»
21. ООО «Центр анализа сейсмических данных МГУ им. М.В. Ломоносова»
22. ООО «Центр морских исследований Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова»
23. ООО «Экран»

24. ПАО «Совкомфлот»
25. ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)»
26. ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»
27. ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова»
28. ФГБОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского»
29. ФГБОУ ВО Государственный Морской Университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова
30. ФГУП «Атомфлот» (РОСАТОМ)
31. ФГУП «Росморпорт»

из 4 групп, сформированных по категориям участников опроса:

– По вопросу применения Указа Президента Российской Федерации от 01.01.2018 года №5 «О внесении изменений в перечень сведений, отнесенных к государственной тайне» - в части мероприятия 1 (редакция «дорожной карты» в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2020 г. № 40-р) «Законодательное установление порядка обеспечения недискриминационного доступа хозяйствующих субъектов к информации о координатно-временных параметрах морских и речных транспортных средств для создания коммерческих информационных сервисов для водного транспорта, а также для морехозяйственной деятельности»

– По вопросу применения Постановления Правительства РФ от 05.12.2020 № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации» и Федерального закона от 10 июля 2023 г. N 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об автономном судовождении), включая подзаконные акты – в части мероприятия 2 (редакция «дорожной карты» в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2020 г. № 40-р) «Установление понятийного аппарата, в том числе понятий автономного судна и уровней автономности судов, берегового персонала управления автономным судном, статуса, порядка выпуска в обращение и регулирования эксплуатации автономных судов, включая установление особенностей

процедур регистрации и проведения освидетельствования, морской и речной техники с высокой степенью автоматизации управления, определение особенности страхования или иного финансового обеспечения при эксплуатации морской и речной техники с высокой степенью автоматизации и разбора транспортных происшествий с ее участием»

– По вопросу применения Постановления Правительства РФ от 08.04.2023 N 567 «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, и признании утратившими силу отдельных положений постановления Правительства Российской Федерации от 2 ноября 2022 г. N 1973» - в части мероприятия 3 (редакция «дорожной карты» в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2020 г. № 40-р) «Внесение изменений в законодательство Российской Федерации, учитывающих изменяющиеся международные требования к морской и речной технике в сфере экологии, безопасности, систем управления»

– По вопросу применения приказ Министерства строительства Российской Федерации от 19.07.2021 № 481/пр «Об утверждении свода правил «Инженерные изыскания для строительства на континентальном шельфе. Общие требования» (вместе со сводом правил «Инженерные изыскания для строительства на континентальном шельфе. Общие требования») - в части мероприятия 4 (редакция «дорожной карты» в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2020 г. № 40-р) «Разработка нормативно-технических документов, регламентирующих использование гидроакустического, сейсмического оборудования при изыскательской деятельности»

Ниже представлены результаты мониторинга с разбивкой по перечисленным нормативно-правовым актам и актам стандартизации.

4.2. Указ Президента Российской Федерации от 01.01.2018 года №5 «О внесении изменений в перечень сведений, отнесенных к государственной тайне»

4.2.1 Ожидаемые результаты принятия и основное содержание НПА

Наименование мероприятия: Законодательное установление порядка обеспечения недискриминационного доступа хозяйствующих субъектов к информации о координатно-временных параметрах морских и речных транспортных средств для создания коммерческих информационных сервисов для водного транспорта, а также для морехозяйственной деятельности

Ожидаемый результат мероприятия: Созданы условия для вывода на рынок новых услуг, а также хозяйствующих субъектов, осуществляющих деятельность по новым бизнес-моделям в области перевозки грузов, пассажиров и багажа. Ключевым барьером, который требовалось устранить для участников МАРИНЕТ, инициировавших мероприятие, являлось отнесение все без исключения спутникового ДЗЗ к государственной тайне: «...раскрывающие результаты деятельности по дистанционному зондированию Земли, имеющие важное оборонное или экономическое значение» (п. 61 перечня до 01.01.2018). Это автоматически ограничивало их использование - даже при наличии легитимного доступа, например, от собственных или иных коммерческих спутников – для целей анализа положения судов, навигационных и мониторинговых сервисов на их основе.

Указом Президента Российской Федерации от 01.01.2018 года №5 «О внесении изменений в перечень сведений, отнесенных к государственной тайне» данные дистанционного зондирования Земли с иностранных и российских гражданских спутников перестали относиться к государственной тайне.

4.2.2. Участники правоотношений

Субъекты правоприменения и правореализации:

– Государственные органы и организации: Министерство обороны России, Министерство экономического развития России, Госкорпорация «Роскосмос»: эти ведомства распоряжаются сведениями о результатах дистанционного зондирования Земли, которые остаются гостайной (данные с военных, специализированных или хозяйственно-значимых спутников Российской Федерации).

– Собственники (держатели) данных, переставших быть гостайной - операторы российских гражданских спутников и зарубежные коммерческие спутниковые группировки: после исключения этих данных из-под режима тайны (оговорка «кроме данных ... получаемых с зарубежных КА или российских КА гражданского назначения») они могут свободно передавать/продавать материалы участникам рынка;

– «Рыночные» пользователи - геоинформационные компании, картографические сервисы, транспортные и др. организации: они получили право законно приобретать и использовать неклассифицированные снимки ДЗЗ из гражданских источников (теперь не требуется допуск к гостайне), факт которых подтверждается самим текстом оговорки в пункте 61.

В рамках данного исследования проведен опрос следующих участников МАРИНЕТ – субъектов правоотношений: ООО «ИТЦ «СКАНЭКС», ООО «СПУТНИКС», АО «СИТРОНИКС», ООО «Лоретт», ООО «Центр морских исследований Московского государственного университета им. М.В. Ломоносова», ООО «Сервис-Софт» (PARMA Technologies Group), ООО «Маринео», ФГБОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского», ФГБОУ ВО Государственный Морской Университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова.

4.2.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Указом Президента Российской Федерации от 01.01.2018 года №5 «О внесении изменений в перечень сведений, отнесенных к государственной тайне» данные дистанционного зондирования Земли с иностранных и российских гражданских спутников перестали относиться к государственной тайне.

В открытых источниках отсутствует информация о наличии у участников правоотношений проблем при применении НПА в части использования данных ДЗЗ, полученных с гражданских спутников. Ни один из респондентов не ответил положительно на вопрос о том, сталкивался ли он с проблемами при применении НПА.

По результатам мониторинга установлено, что правовые отношения в рамках НПА урегулированы однозначно и в полном объеме. Административный барьер был устранен в полном объеме.

4.2.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга не выявлено коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА.

4.2.5. Необходимость принятия дополнительных НПА

НПА не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов или документов по стандартизации.

4.2.6. Влияние НПА на реализацию рыночной ДК НТИ

«Дорожной картой» МАРИНЕТ предусмотрены следующие значимые контрольные результаты (по направлению е-Навигации), для которых НПА и открытие им данных ДЗЗ имело важное значение:

- международный морской геоинформационный портал.
- разработка и внедрение на базе пилотной зоны е-Навигации функций бортового и берегового сегментов, а также обмена информации. Формирование новых пилотных зон е-Навигации.
- пилотные проекты по внедрению технических средств и сервисов е-Навигации для рыбопромысловой отрасли и экологического мониторинга.

4.2.7. Создание условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности

В результате принятия и применения НПА раскрытие данных коммерческой космической съёмка открыло рынок для

- картографических и навигационных сервисов,
- агротехнологических платформ (точное земледелие),
- мониторинга природных ресурсов и водного транспорта,
- страховых и логистических компаний, которым нужны независимые спутниковые оценки.

4.2.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга анализируемого НПА не выявлено.

4.2.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при применении НПА

При принятии НПА не нарушены пределы установленной компетенции органа.

4.2.10. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении или искажение иных правовых норм

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии НПА в результате мониторинга не установлено.

Также не установлено искажения смысла и содержания положений НПА в практике его применении.

4.2.11. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия НПА международным обязательствам Российской Федерации.

4.2.12. Проявление коррупциогенных факторов при применении НПА

По результатам проведенного анализа НПА коррупциогенных факторов не выявлено. Также ни один из опрошенных участников не ответил положительно на вопрос о наличии в НПА коррупциогенных факторов.

4.2.13. Наличие в НПА ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга НПА не выявлено ошибок юридико-технического характера.

4.2.14. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

С введением НПА создана возможность для совершения таких юридически значимых действий, как создание интеллектуальной собственности на основе данных ДЗЗ, заключение договоров купли-

продажи сервисов и ПО на основе данных ДЗЗ и собственно самих данных спутникового ДЗЗ.

4.2.15. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении анализируемого НПА не выявлено.

4.2.16. Наличие в НПА норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

В рамках мониторинга анализируемого НПА не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

4.2.17. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения

Отсутствие единообразной практики применения НПА не выявлено.

4.2.18. Судебная практика, связанная с применением НПА

По результатам анализа судебной практики не выявлено судебных актов, в которых стороны или суд ссылаются на пункт 61 перечня.

4.2.19. Наличие зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА.

В результате анализа не установлено правонарушений в сфере действия п. 61 перечня, измененного принятием НПА.

4.2.20. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного анализа можно сделать вывод о том, что цель принятия НПА достигнута: устранен административный барьер и обеспечен недискриминационный доступ к данным ДЗЗ гражданских спутников, однозначно создало стимулы и условия для вывода на рынок новых услуг на основе этих данных.

Все участники отметили, что используют (предоставляют) указанные новые сервисы на основе данных дистанционного зондирования Земли, полученных с гражданских спутников.

4.2.21. Предложения о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия их отдельных положений

Предложений в части необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия его отдельных положений нет.

4.2.22. Предложения о мерах по повышению эффективности применения НПА в целях полного достижения ожидаемых результатов законодательной дорожной карты

Предложений о мерах нормативно-правового и нормативно—технического регулирования в части повышения эффективности НПА для полного достижения ожидаемых результатов «дорожной карты» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров не представлено.

Поступили предложения, не относящиеся к регулированию, такие как субсидирование государством отечественных спутников ДЗЗ (в т.ч. в радиолокационном диапазоне) и создание платформы открытых данных ДЗЗ, полученных из государственных или добровольно представленных из коммерческих источников, установления порядка или критериев ценообразования (тарифной политики) на предоставляемые данные.

4.2.23. Предложения о внесении изменений в ЗДК, в том числе о включении в ЗДК новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий и т.д.

Поступило предложение рассмотреть возможность уточнения отнесения (выведения за рамки) государственной тайны других «морских» данных, помимо спутниковых ДЗЗ – которое предполагает вначале уточнение с участниками рынка МАРИНЕТ конкретных видов данных. Другие предложения отсутствуют.

Поддержаны предложения, инициированные в рамках мероприятий МАРИНЕТ (форсайт-сессия и круглый стол по совершенствованию законодательства) 2024 г., представленные в разделе 5 настоящего отчета.

4.3. Постановление Правительства РФ от 05.12.2020 № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации»

4.3.1 Ожидаемые результаты принятия и основное содержание НПА

Наименование мероприятия: Установление понятийного аппарата, в том числе понятий автономного судна и уровней автономности судов, берегового персонала управления автономным судном, статуса, порядка выпуска в обращение и регулирования эксплуатации автономных судов, включая установление особенностей процедур регистрации и проведения освидетельствования, морской и речной техники с высокой степенью автоматизации управления, определение особенности страхования или иного финансового обеспечения при эксплуатации морской и речной техники с высокой степенью автоматизации и разбора транспортных происшествий с ее участием.

Ожидаемый результат мероприятия: Созданы условия для вывода на рынок морских и речных транспортных средств с высокой степенью автоматизации. До принятия постановления эксплуатация автономных судов под российским флагом в коммерческих условиях не допускалась – требовалась правовая основа в виде решения администрации флага (правительства Российской Федерации) о возможности и правилах такой эксплуатации на период до принятия регулярного международного или национального законодательства по автономным судам которое ожидалось в 2025 г.

Постановление Правительства Российской Федерации «Об обеспечении опытной эксплуатации морских автономных надводных судов под Государственным флагом Российской Федерации» разработан соответствии с планом мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Маринет», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2020 года №40-р.

НПА устанавливает порядок использования и процедуры морских автономных надводных судов (МАНС) под Государственным флагом Российской Федерации в рамках национального эксперимента, охватывающего все морские порты России. Впервые юридически закреплены понятия автономное судно, система автономного судовождения и пр., что стало базой для последующих поправок в Кодекс торгового

мореплавания (ФЗ № 471-ФЗ). Судовладельцы получили право оснастить любое судно под российским флагом системами автономного судовождения и легально использовать его в коммерческой деятельности как часть эксперимента по опытной эксплуатации МАНС.

4.3.2. Участники правоотношений

Субъекты правоприменения и правореализации:

– Министерство промышленности и торговли РФ (Минпромторг): использует результаты испытаний при организации серийного производства и установки систем автономного судовождения на судах;

– Министерство транспорта РФ (Минтранс): отправляет сведения о ходе и итогах эксперимента в Международную морскую организацию;

– Федеральное агентство морского и речного транспорта (Росморречфлот) разрабатывает и публикует рекомендации по применению COLREG-72 для автономных судов

– Российский морской регистр судоходства: освидетельствует системы автономного судовождения, установленные на судах.

– Судовладельцы автономных судов – осуществляют опытную эксплуатацию МАНС (судов с системами автоматического и дистанционного управления) в реальных условиях;

– Разработчики средств автономного судовождения – оснащают суда системами автономного судовождения и участвуют в опытной эксплуатации для обучения персонала и обеспечения безопасной эксплуатации.

В рамках данного исследования проведен опрос следующих участников МАРИНЕТ – субъектов правоотношений: ФГУП «Росморпорт», ООО «Пола Райз», ПАО «Совкомфлот», ООО «Газпромнефть-Снабжение» (Газпромнефть), ООО «ВОДОЛЕТ», ФГУП «Атомфлот» (РОСАТОМ), АО «СИТРОНИКС», АО «НПП «Авиационная и Морская Электроника», ООО «Промэлектроника», ООО «Научно-производственное предприятие ФОРТ XXI», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», ФГБОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского», ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», ФГБОУ ВО Государственный Морской Университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта».

4.3.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Постановление Правительства Российской Федерации «Об обеспечении опытной эксплуатации морских автономных надводных судов под Государственным флагом Российской Федерации» установило базовый понятийный аппарат и правила эксплуатации автономных судов на ограниченный период до 2025 года, до принятия полноценного регулирования МАНС. Это позволило начать применение автономных судов под российским флагом.

В открытых источниках отсутствует информация о наличии у участников правоотношений проблем при применении НПА в части опытной эксплуатации автономных судов в рамках утвержденного эксперимента. Ни один из респондентов не ответил положительно на вопрос о том, сталкивался ли он с проблемами при применении НПА.

По результатам мониторинга установлено, что правовые отношения в рамках НПА урегулированы однозначно и в полном объеме. Были созданы условия для вывода на рынок новых, автономных судов.

4.3.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга не выявлено коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА. Участники не сообщили о правовых коллизиях при эксплуатации 5 судов в рамках указанного эксперимента, в т.ч. на международном уровне.

4.2.5. Необходимость принятия дополнительных НПА

НПА не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов или документов по стандартизации.

4.3.6. Влияние НПА на реализацию рыночной ДК НТИ

«Дорожной картой» МАРИНЕТ предусмотрены следующие значимые контрольные результаты (по направлению е-Навигации), для которых НПА имел критически важное значение:

- начата реализация пилотных проектов в области безэкипажного судовождения.

4.3.7. Создание условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности

В результате принятия и применения НПА отечественные судовладельцы впервые получили возможность легально использовать автономные суда, а разработчики систем автономного судовождения – возможность оценить и отработать их работу в реальных коммерческих условиях.

Это обеспечило опережающее внедрение технологий автоматического и дистанционного судовождения в Российской Федерации и мировой приоритет нашей страны в этой области

4.3.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга анализируемого НПА не выявлено.

4.3.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при применении НПА

При принятии НПА не нарушены пределы установленной компетенции органа.

4.3.10. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении или искажение иных правовых норм

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии НПА в результате мониторинга не установлено.

Также не установлено искажения смысла и содержания положений НПА в практике его применения.

4.3.11. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия НПА международным обязательствам Российской Федерации. НПА прямо ссылается на Временное руководство по опытной эксплуатации МАНС

(Interim guidelines for MASS (MSC.1/Circ.1604, 14 June 2019) и непосредственно учитывает положения данного руководства, что позволяет гармонизировать российские правовые нормы в области опытной эксплуатации МАНС с международными требованиями.

4.3.12. Проявление коррупциогенных факторов при применении НПА

По результатам проведенного анализа НПА коррупциогенных факторов не выявлено. Также ни один из опрошенных участников не ответил положительно на вопрос о наличии в НПА коррупциогенных факторов.

4.3.13. Наличие в НПА ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга НПА не выявлено ошибок юридико-технического характера.

4.3.14. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

С введением НПА создана возможность для совершения таких юридически значимых действий, как освидетельствование систем автоматического и дистанционного управления, установленные на МАНС, Российским морским регистром судоходства, в т.ч. на предмет установления уровня автоматизации судна.

Иные обязательные требования, оценка соблюдения которых осуществляется в рамках государственного контроля (надзора), муниципального контроля, при рассмотрении дел об административных правонарушениях, или обязательных требований, соответствие которым проверяется при выдаче разрешений, лицензий, аттестатов аккредитации, иных документов, имеющих разрешительный характер, в указанном постановлении Правительства Российской Федерации отсутствуют.

4.3.15. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении анализируемого НПА не выявлено.

4.3.16. Наличие в НПА норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

В рамках мониторинга анализируемого НПА не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

4.3.17. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения

Отсутствие единообразной практики применения НПА не выявлено.

4.3.18. Судебная практика, связанная с применением НПА

По результатам анализа судебной практики не выявлено судебных актов, в которых стороны или суд ссылаются на указанное постановление правительства.

4.3.19. Наличие зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА.

В результате анализа не установлено правонарушений в сфере действия НПА.

4.3.20. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного анализа можно сделать вывод о том, что цель принятия НПА достигнута: созданы условия для вывода на рынок морских и речных транспортных средств с высокой степенью автоматизации (автономных судов), судовладельцы получили возможность такой эксплуатации МАНС в рамках эксперимента до 2025 года.

Несколько из опрошенных участников непосредственно воспользовались положениями НПА для проведения опытной эксплуатации МАНС – как в части эксплуатации собственных судов, так и в части их оснащения разработанными участниками системами автономного судовождения.

4.3.21. Предложения о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия их отдельных положений

Предложений в части необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия его отдельных положений нет.

Озвучены соображения о возможном уточнении текста данного постановления в соответствии с принятым после него полноценным регулированием автономных судов – сугубо формально, в первую очередь, в части терминологии и перечня документации на суда. Однако, с учетом завершения действия данного эксперимента и НПА в 2025 г. и пришедшим ему на смену регулярному законодательству по автономным судам целесообразность такого мероприятия довольно низкая.

4.3.22. Предложения о мерах по повышению эффективности применения НПА в целях полного достижения ожидаемых результатов законодательной дорожной карты

Высказано предложение о дополнительном закреплении (определении) конкретных речных районов или «коридоров» для опытной или регулярной эксплуатации автономных судов – несмотря на то, что ФЗ от 10 июля 2023 г. N 294-ФЗ и подзаконные акты разрешают использование автономных судов на ВВП без ограничений. Это связано с со сложными условиями управления речной навигации: направление русла, изменения уровня воды, наличие мелей, а также необходимостью развития береговой инфраструктуры, ответственность за развитие которой должны брать на себя власти федеральных субъектов.

Других предложений о мерах нормативно-правового и нормативно-технического регулирования в части повышения эффективности НПА для полного достижения ожидаемых результатов «дорожной карты» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров не представлено. НПА выполнил свою значительную роль до принятия постоянного национального регулирования МАНС (Федерального закона от 10 июля 2023 г. N 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации», включая подзаконные акты).

4.3.23. Предложения о внесении изменений в ЗДК, в том числе о включении в ЗДК новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий и т.д.

Предложения отсутствуют.

4.4. Федеральный закон от 10 июля 2023 г. N 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об автономных судах)

4.4.1 Ожидаемые результаты принятия и основное содержание НПА

Наименование мероприятия: Установление понятийного аппарата, в том числе понятий автономного судна и уровней автономности судов, берегового персонала управления автономным судном, статуса, порядка выпуска в обращение и регулирования эксплуатации автономных судов, включая установление особенностей процедур регистрации и проведения освидетельствования, морской и речной техники с высокой степенью автоматизации управления, определение особенности страхования или иного финансового обеспечения при эксплуатации морской и речной техники с высокой степенью автоматизации и разбора транспортных происшествий с ее участием.

Ожидаемый результат мероприятия: Созданы условия для вывода на рынок морских и речных транспортных средств с высокой степенью автоматизации. До принятия закона эксплуатация автономных судов под российским флагом в коммерческих условиях допускалась только в виде эксперимента в период до 2025 г. Не было детальной проработки всех вопросов правоотношений, возникающих при эксплуатации морских и речных автономных судов.

Федеральный закон от 10 июля 2023 г. N 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об автономных судах) разработан соответствии с планом мероприятий («дорожной карты») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Маринет», утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 21 января 2020 года №40-р.

НПА в первые в мире устанавливает полноценное регулирование автономных судов. Внесены изменения в:

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (включая новые главы по автономным судам),
- Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации (включая новые главы по автономным судам),

– Федеральный закон от 31 июля 1998 года № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»

– Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»,

– Федеральный закон от 8 ноября 2007 года № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации».

Закон вступил в силу с 1 марта 2024 г.

4.4.2. Участники правоотношений

Субъекты правоприменения и правореализации:

– Федеральный орган исполнительной власти в области транспорта (Минтранс России) как орган, утверждающий правила управления автономными судами, формат UID-кода судна, порядок выдачи свидетельств и др. нормотворчество, государственный контроль и международные уведомления

– Министерство обороны РФ даёт разовое разрешение на заход иностранным автономным военным кораблям во внутренние воды РФ (ст. 13.1 закона 155-ФЗ)

– Капитаны портов выдают свидетельство о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна, допускают судно к плаванию

– Российские организации, уполномоченные на классификацию и освидетельствование судов (Российский морской регистр судоходства, Российский речной регистр), получают право утверждать требования к техническим средствам автономного управления и выдавать подтверждения их соответствия (технический надзор, выдача классов и сертификатов)

– Компетентные в области автономного судоходства организации (центры дистанционного управления): получили право вести внешнее управление судном, если имеет свидетельство регистров

– Судовладелец (владелец автономного судна): установлены права и ответственность (за безопасность, наблюдение и план действий на случай потери контроля), страхование, использование внешнего экипажа

– Внешний капитан и внешний экипаж - новый профессиональный статус; минимальный состав устанавливается Капитаном порта по правилам Минтранса

– Разработчики средств автономного судовождения – оснащают суда системами автономного судовождения в соответствии с требованиями законодательства

– Страховые компании – обеспечивают страхование автономных судов

– Порты – осуществляют обслуживание автономных судов (включая лоцманскую проводку).

В рамках данного исследования проведен опрос следующих участников МАРИНЕТ – субъектов правоотношений: ФГУП «Росморпорт», ООО «Пола Райз», ПАО «Совкомфлот», ООО «Газпромнефть-Снабжение» (Газпромнефть), ООО «ВОДОЛЕТ», ФГУП «Атомфлот» (РОСАТОМ), АО «СИТРОНИКС», АО «НПП «Авиационная и Морская Электроника», ООО «Промэлектроника», ООО «Научно-производственное предприятие ФОРТ XXI», ФГАОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)», ФГБОУ ВО «Морской государственный университет имени адмирала Г.И. Невельского», ФГБОУ ВО «Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова», ФГБОУ ВО Государственный Морской Университет им. адмирала Ф.Ф. Ушакова, ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта».

4.4.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Принятие Федерального закона обеспечило переход из режима эксперимента (ПП № 2031/2020) в полноценное законодательство – впервые в мире.

КТМ и КВВТ теперь содержат самостоятельные главы с нормами об автономном судоходстве, включая дистанционные центры, внешние экипажи, план действий при утрате контроля и т.д. Предусматривается «юридический паспорт» автономного судна (присвоение уникального идентификатора) и ведение судовой документации в полностью электронном виде узаконены — для полностью автономных судов бумажные журналы не требуются.

Узаконены новые профессии и квалификации: введены понятия внешний капитан, внешний экипаж, утверждён порядок их дипломирования и минимальный состав.

Центры дистанционного управления (ЦДУ) получили правовой статус через институт «компетентной организации»; критерии таких центров закреплены постановлениями № 660 и 672.

В открытых источниках отсутствует информация о наличии у участников правоотношений проблем при применении НПА в части опытной эксплуатации автономных судов в рамках утвержденного эксперимента. Ни один из респондентов не ответил положительно на вопрос о том, сталкивался ли он с проблемами при применении НПА.

По результатам мониторинга установлено, что правовые отношения в рамках НПА урегулированы однозначно и в полном объеме. Были созданы условия для вывода на рынок новых, автономных судов.

4.4.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга не выявлено коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА.

Стоит отметить, что принципиальные подходы российского национального регулирования автономных судов учтены при проектировании нового международного Кодекса МАНС ИМО, принятие которого ожидается в 2026 г (как необязательный инструмент) и в 2028 г. как обязательный инструмент международного морского права.

4.4.5. Необходимость принятия дополнительных НПА

НПА предусматривает принятие (издания) следующих нормативных правовых актов или документов по стандартизации – все они уже утверждены:

– Постановление правительства РФ от 23.05.2024 № 660 «Об утверждении требований к компетентным в области автономного судоходства организациям, предусмотренным статьёй 41.1 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации»;

– Постановление правительства РФ от 24.05.2024 № 672 «Об утверждении требований к компетентным в области автономного судоходства организациям, предусмотренным статьёй 106.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации»;

– Приказ Минтранса от 04.12.2023 № 396 «О внесении изменений в Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утверждённые приказом Минтранса России от 12 ноября 2021 г. № 395» (добавлены нормы для автономных судов);

– Приказ Минтранса от 08.12.2023 № 411 «Об установлении формата уникального идентификатора автономного судна, предусмотренного статьёй 21.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, порядка его присвоения и требований к его нанесению на корпус автономного судна»;

– Приказ Минтранса от 08.12.2023 № 412 «Об установлении формата уникального идентификатора автономного судна, предусмотренного пунктом 6 статьи 13 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, порядка его присвоения и требований к его нанесению на корпус автономного судна»

– Приказ Минтранса 22.02.2024 № 66 «Об установлении порядков ведения владельцем полностью автономного судна в электронном виде судового журнала, машинного журнала, радиожурнала и санитарного журнала полностью автономного судна»;

– Приказ Минтранса 19.03.2024 № 86 «Об утверждении Правил управления автономными судами внутреннего водного транспорта»;

– Приказ Минтранса от 08.04.2024 № 117 «Об утверждении Положения о дипломировании членов внешних экипажей автономных морских судов»;

– Приказ Минтранса 08.04.2024 № 118 «Об утверждении Положения о дипломировании членов внешних экипажей автономных судов внутреннего водного плавания»;

– Приказ Минтранса от 16.04.2024 № 130 «Об утверждении Положения о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна»;

– Приказ Минтранса от 22.04.2024 № 140 «Об утверждении Правил управления автономными судами»;

– Приказ Минтранса от 25.04.2024 № 147 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Петропавловск-Камчатский» (содержат разделы по автономным судам);

– Приказ Минтранса от 02.05.2024 № 159 «Об утверждении Положения о выдаче капитаном морского порта свидетельства о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна»;

– Приказ Минтранса от 02.05.2024 № 160 «Об утверждении Требований к системам обеспечения управления движением автономных судов в морском порту и на подходах к нему»;

– Приказ Минтранса от 13.08.2024 № 280 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Корсаков» (включают особый порядок захода/выхода автономных судов);

– Приказ Минтранса от 04.09.2024 № 304 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Усть-Луга» (учтены режимы для автономных судов);

– Приказ Минтранса от 17.09.2024 № 325 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Туапсе» (включены положения об МАНС).

Все перечисленные акты синхронизированы по дате введения, с 1 сентября 2024.

4.4.6. Влияние НПА на реализацию рыночной ДК НТИ

«Дорожной картой» МАРИНЕТ предусмотрены следующие значимые контрольные результаты (по направлению е-Навигации), для которых НПА имеет важное значение:

- начата реализация пилотных проектов в области безэкипажного судовождения.

4.4.7. Создание условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности

В результате принятия и применения ФЗ № 294-ФЗ и пакета подзаконных актов в Российской Федерации обеспечена полноценная правовая база для коммерческого использования автономных морских и речных судов, что вывело отрасль из экспериментального режима и позволили начать выдачу реальных классов и документов для МАНС.

Это обеспечило опережающее внедрение технологий автоматического и дистанционного судовождения в Российской Федерации и мировой приоритет нашей страны в этой области.

Уже в сентябре 2023 г. два крупнейших в России парома ФГУП «Росморпорт» («Маршал Рокоссовский» и «Генерал Черняховский»)

получили первые в России и мире удостоверения морских автономных судов от Российского морского регистра судоходства и вышли на линию Усть-Луга – Калининград, управляемые из ЦДУ в Санкт-Петербурге.

4.4.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга анализируемого НПА не выявлено.

4.4.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при применении НПА

При принятии НПА не нарушены пределы установленной компетенции органа.

4.4.10. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении или искажение иных правовых норм

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии НПА в результате мониторинга не установлено.

Также не установлено искажения смысла и содержания положений НПА в практике его применения.

4.4.11. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия НПА международным обязательствам Российской Федерации.

4.4.12. Проявление коррупциогенных факторов при применении НПА

По результатам проведенного анализа НПА коррупциогенных факторов не выявлено. Также ни один из опрошенных участников не ответил положительно на вопрос о наличии в НПА коррупциогенных факторов.

4.4.13. Наличие в НПА ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга НПА не выявлено ошибок юридико-технического характера.

4.4.14. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

С введением НПА и пакета подзаконных актов создана возможность для совершения таких юридически значимых действий:

– Присвоить автономному судну уникальный идентификатор (UID), нанести его на корпус и указывать в портовой заявке - ст. 21.1 КТМ; ст. 13 КВВТ; приказы Минтранса № 411 и № 412 от 08.12.2023;

– Получить/выдать свидетельство о минимальном составе внешнего экипажа - ст. 53 КТМ; Приказы Минтранса № 130 (16.04.2024) и № 159 (02.05.2024);

– Дипломировать внешний экипаж (внешнего капитана, операторов ЦДУ) по новым программам - Приказы Минтранса № 117 и 118 от 08.04.2024;

– Включить судно в класс «автономное» или «полуавтономное» и получить соответствующий сертификат в РМРС/РРР - ФЗ № 294-ФЗ, ст. 4 КТМ, ст. 6 КВВТ; правила регистров (обновлены после 01.03.2024);

– Создать (или аккредитоваться в) центр дистанционного управления судном - «компетентную организацию»: Постановления Правительства № 660 (23.05.2024) и № 672 (24.05.2024);

– Утвердить программу автономного плавания судна и вести рейсы в автономном, дистанционном либо смешанном режиме - Правила управления: приказ № 140 (морской транспорт) и № 86 (внутренние воды);

– Вести все судовые журналы в электронном виде без бумажных оригиналов (для полностью автономных судов) - Приказ Минтранса № 66 от 22.02.2024;

– Использовать портовые системы управления движением (СУДС), адаптированные к МАНС, и интегрировать судно в такие системы - Приказ Минтранса № 160 от 02.05.2024;

– Оформлять портовый заход/выход через внешнего капитана - капитан порта признаёт дистанционного оператора адресатом распоряжений - Приказ Минтранса № 396 от 04.12.2023 (изменения в Общие правила плавания и стоянки);

– Получить правовой статус для заключения контрактов страхования, лизинга, чартеров - Постановления № 660/672; ст. 41.1 КВВТ, ст. 106.1 КТМ;

– Получить разрешение Минобороны РФ на заход иностранного автономного военного корабля во внутренние воды РФ - новая ст. 13.1 закона 155-ФЗ (добавлена ФЗ № 294-ФЗ).

4.4.15. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении анализируемого НПА не выявлено.

4.4.16. Наличие в НПА норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

В рамках мониторинга анализируемого НПА не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

4.4.17. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения

Отсутствие единообразной практики применения НПА не выявлено.

4.4.18. Судебная практика, связанная с применением НПА

По результатам анализа судебной практики не выявлено судебных актов, в которых стороны или суд ссылаются на принятый НПА.

4.4.19. Наличие зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА.

В результате анализа не установлено правонарушений в сфере действия НПА.

4.4.20. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного анализа можно сделать вывод о том, что цель принятия НПА достигнута: созданы условия для вывода на рынок морских и речных транспортных средств с высокой степенью автоматизации (автономных судов).

Создан полный юридический цикл – от присвоения UID и классификации до портового оформления и страхования автономных судов, обеспечена возможность коммерческих и регулярных рейсов российских МАНС уже без режима «эксперимента».

Новое регулирование открыло новые рынки для центров дистанционного управления, производителей систем автономного судовождения и смежных систем, а также обучающих организаций.

Отдельно стоит отметить снижение транзакционных барьеров: электронные журналы и дистанционное взаимодействие с портами исключают необходимость постоянного физического присутствия экипажа.

Все перечисленные действия основаны исключительно на нормах ФЗ № 294-ФЗ и официально опубликованных подзаконных актах; дополнительного регулирования для их совершения не требуется.

Некоторые участники уже воспользовались положениями НПА: для классификации и коммерческого использования судов, использования ЦДУ и дипломирования собственных специалистов по МАНС; проведения обучения и дипломирования первых специалистов по эксплуатации МАНС; освидетельствование и использование систем автономного судовождения и тренажеров для подготовки специалистов по эксплуатации МАНС.

4.4.21. Предложения о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия их отдельных положений

Предложений в части необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия его отдельных положений нет.

Следует учитывать, что внедрение всего пакета подзаконных актов произошло только с осени 2024 года, в весьма непростое для российских судовладельцев периода, поэтому рынок пока сфокусирован на решении критичных проблем, связанных с иностранным санкционным давлением, нежели на внедрении инноваций.

4.4.22. Предложения о мерах по повышению эффективности применения НПА в целях полного достижения ожидаемых результатов законодательной дорожной карты

Высказаны следующие предложения о мерах нормативно-правового и нормативно-технического регулирования в части повышения эффективности НПА для полного достижения ожидаемых результатов «дорожной карты» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров не представлено – которые целесообразно учитывать при дальнейшем совершенствовании НПА и подзаконных актов на основе определенного периода практического применения:

– Конкретизировать определения представителя владельца полностью автономного судна и представителя владельца полуавтономного судна.

– При наличии Уникального идентификатора судна, отображать его в системе АИС, так как идентификатор может быть не различим на расстоянии.

– Скорректировать привязку с мощностей двигателя на валовую вместимость: опыт работы капитана или старшего помощника капитана судна не должен быть обязательно привязан к мощности двигателей – так как уже указано в статье 1065.

– Конкретизировать ответственность участников эксплуатации автономных судов, в т.ч. страховых компаний, чтобы избежать коллизий и проблем в разрешении споров в случае инцидентов или аварийных ситуаций;

Отдельно отмечена проблема глушения радиочастот, которая предполагает возможное выделение частотного диапазона для автономной навигации (с принятием дополнительных документов по регулированию Минтранс России и Минцифры России).

4.4.23. Предложения о внесении изменений в ЗДК, в том числе о включении в ЗДК новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий и т.д.

Предложено рассмотреть возможность целевого стимулирования (через субсидирование или льготное кредитование) внедрения именно автономных судов: предыдущая попытка внедрения такого стимула через ВЭБ.РФ (предусмотрено соответствующим поручением) сейчас не актуальна из-за высоких процентных ставок.

4.5. Постановление Правительства РФ от 08.04.2023 N 567 «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, и признании утратившими силу отдельных положений постановления Правительства Российской Федерации от 2 ноября 2022 г. N 1973»

4.5.1 Ожидаемые результаты принятия и основное содержание НПА

Наименование мероприятия: Внесение изменений в законодательство Российской Федерации, учитывающих изменяющиеся международные требования к морской и речной технике в сфере экологии, безопасности, систем управления.

Ожидаемый результат мероприятия: Создан стимул для ускоренного внедрения новых материалов и новой морской и речной техники на рынках МАРИНЕТ. Основная цель – стимулировать приобретение новых морских и речных судов и техники отечественного производства вместо эксплуатации старого флота - что также имеет негативные экологические последствия и проблемы при эксплуатации в международных рейсах из-за несоответствия новым международным экологическим нормам.

Стоит отметить, что данное мероприятие было также включено в план мероприятий («дорожную карту») реализации механизма управления системными изменениями нормативно-правового регулирования предпринимательской деятельности «Трансформация делового климата» «Новые виды предпринимательской деятельности, основанные на внедрении передовых технологий». В целях избежания дублирования оно было исключено из последней утвержденной редакции «дорожной карты» МАРИНЕТ, но АНО «Отраслевой центр МАРИНЕТ» продолжал мониторинг его реализации уже в рамках «дорожной карты» ТДК. Отчет о реализации мероприятия представлен в рамках рабочей группы ТДК на основании письма Минпромторга от 25.11.2021 № РО-102848/09.

Постановление Правительства РФ от 08.04.2023 № 567 четко устанавливает цели и результаты субсидии - «приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен сданных на утилизацию» вместо ранее размытого «обновления флота», фиксирует КРІ и отменяет спорные пункты ПП № 1973 (п. 4, 6, 10, 14, 16). Также стоит отметить важный пункт, которым добавлено обязательное подтверждение, что судно произведено на территории РФ по критериям ПП № 719.

4.5.2. Участники правоотношений

Субъекты правоприменения и правореализации:

– Минпромторг России: принимает и проверяет заявки, заключает соглашения через систему «Электронный бюджет», перечисляет субсидию, контролирует отчетность;

– Минфин России ведёт перечень офшорных юрисдикций; утверждает типовую форму соглашения между Минпромторгом и получателем субсидии;

– Российские организации-заявители (судовладельцы) - сдают судно на утилизацию, строят (или покупают) новое, подают заявку, предоставляют локализационное заключение и отчёты;

– Производители судна (судостроители, лизинговые компании) – строят суда в РФ, предоставляют заказчику заключение о локализации.

В рамках данного исследования проведен опрос следующих участников МАРИНЕТ – субъектов правоотношений: ООО «МТ-Групп» (ГК Морская Техника), ООО «Водолет» (ГК «Гамма»), ООО «ВодоходЪ», АО «ОСК», АО «Онежский судостроительно- судоремонтный завод».

4.5.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Постановление Правительства РФ от 08.04.2023 № 567 включает Правила субсидирования - сам «скелет» механизма (именно в них постановлением внесены изменения), явно ссылается на критерии локализации продукции (ПП РФ от 17.07.2015 № 719), устанавливает регламент электронного взаимодействия через ГИСП.

Информация о наличии у участников правоотношений проблем при применении НПА отсутствует.

По результатам мониторинга установлено, что правовые отношения в рамках НПА урегулированы однозначно и в полном объеме. Стимул для приобретения новых морских и речных судов и техники отечественного производства создан.

4.5.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате опроса была обозначена следующая проблема связанная с применением НПА – трактовка со стороны Федерального казначейства. Несмотря на то, что Минпромторг поддерживает позицию судоходных компаний, Казначейство России стало расценивать получение льготного лизинга (по Постановлению Правительства РФ от 22 мая 2008 г. N 383) и утилизационного гранта одновременно как одновременное получение двух субсидий на «одинаковые цели». Это привело к обвинениям в некорректном получении средств и, как следствие, к требованиям о возврате уже выплаченных субсидий.

Это создает колоссальную финансовую неопределенность и подрывает инвестиционную привлекательность созданного инструмента, что было обозначено, в частности, в обращении к Президенту РФ от Российского союза промышленников и предпринимателей.

4.5.5. Необходимость принятия дополнительных НПА

НПА не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов или документов по стандартизации.

Можно отметить «смежный» НПА - Приказ Минпромторга России от 14 марта 2023 г. № 822 – который определяет в частности методику определения трудоёмкости строительства и утилизации судна.

4.5.6. Влияние НПА на реализацию рыночной ДК НТИ

Одной из целей «дорожной картой» МАРИНЕТ является

- «Развитие частных источников финансирования разработки и внедрения инноваций в морской отрасли»,

а также предусмотрены следующие значимые контрольные результаты (по направлению Инновационное судостроение

- «Реализуются проекты по внедрению передовых технологий судостроения, ремонта и обслуживания судов, в т.ч. в области виртуального моделирования и проектирования, роботизированного производства, средств предиктивного технического обслуживания судов и судового оборудования»,

для которых мероприятие и принятый НПА имеют важное значение.

4.5.7. Создание условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и

услуг, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности

В результате принятия и применения НПА судовладельцы стимулируются к замене устаревшего (и зачастую иностранного производства) флота на современные российские суда с применением новых технологий МАРИНЕТ. Создается значительная возможность расширения частных источников финансирования развития новых технологий МАРИНЕТ в рамках этого обновления флота.

Стоит отметить также фокус на отечественное производство (импортозамещение): субсидии теперь доступны только на суда, подпадающие под «российскую продукцию» согласно ПП № 719, и барьеры для офшоров – исключены схемы субсидирования контролируемых из офшорных юрисдикций компаний.

Положительными моментами является ускорение процедуры (оценочный балльный конкурс отменён; решение принимается по факту комплекта документов, что делает процесс предсказуемым и снижает административные издержки) и фокус на конечный результат - КРІ сведены к двум количественным показателям (построенные и утилизированные суда), что упрощает проверку достижения целей.

4.5.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга анализируемого НПА не выявлено.

4.5.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при применении НПА

При принятии НПА не нарушены пределы установленной компетенции органа.

4.5.10. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении или искажение иных правовых норм

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии НПА в результате мониторинга не установлено.

Также не установлено искажения смысла и содержания положений НПА в практике его применения.

4.5.11. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия НПА международным обязательствам Российской Федерации.

4.5.12. Проявление коррупциогенных факторов при применении НПА

По результатам проведенного анализа НПА коррупциогенных факторов не выявлено. Также ни один из опрошенных участников не ответил положительно на вопрос о наличии в НПА коррупциогенных факторов.

4.5.13. Наличие в НПА ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга НПА не выявлено ошибок юридико-технического характера.

4.5.14. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

С введением НПА создана возможность для совершения таких юридически значимых действий: подать заявку на субсидию через ГИСП (без конкурсной «оценки», в порядке очереди – еще одна новация этого НПА), заключить соглашение о предоставлении субсидии в системе «Электронный бюджет», получить бюджетный трансферт на счёт в Казначействе, сдать судно на утилизацию и зарегистрировать новое (затем предоставить отчёт о выполнении КРП). Также Минпромторг вправе отказать или вернуть заявку при неполном пакете / несоблюдении офшорного критерия, а при несоблюдении условий соглашения – взыскать средства и начислить пеню.

4.5.15. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействия) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении анализируемого НПА не выявлено.

4.5.16. Наличие в НПА норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

В рамках мониторинга анализируемого НПА не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

4.5.17. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения

Отсутствие единообразной практики применения НПА не выявлено.

4.5.18. Судебная практика, связанная с применением НПА

По результатам анализа судебной практики не выявлено судебных актов, в которых стороны или суд ссылаются НПА.

4.5.19. Наличие зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА.

В результате анализа не установлено правонарушений в сфере действия принятого НПА.

4.5.20. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного анализа можно сделать вывод о том, что цель принятия НПА достигнута: создан однозначный стимул для ускоренного внедрения отечественной новой морской и речной техники на рынках МАРИНЕТ в рамках обновления флота.

После вступления в силу Постановления № 567 Минпромторг открыл три ежегодных отбора заявок (2023, 2024 и 2025 гг.), но итоги по 2024–2025 гг. еще не подведены. Некоторые из участников опроса уже воспользовались положениями нового НПА (обновленных Правил). При этом, обозначенная ранее коллизия, связанная с трактовкой субсидии со стороны Казначейства России, создает барьер для его полноценного применения.

4.5.21. Предложения о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия их отдельных положений

Высказано предложение о целесообразности расширения термина «экологичное судно» (п.2 Правил) на суда с гибридными силовыми установками. Других предложений в части необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия его отдельных положений нет.

4.5.22. Предложения о мерах по повышению эффективности применения НПА в целях полного достижения ожидаемых результатов законодательной дорожной карты

За исключением разрешения ведомственной коллизии с Федеральным Казначейством, предложений о мерах нормативно-правового и нормативно-технического регулирования в части повышения эффективности НПА для полного достижения ожидаемых результатов «дорожной карты» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров не представлено. Также стоит упомянуть, что это мероприятие формально было перенесено и исполнено в «дорожной карте» ТДК.

4.5.23. Предложения о внесении изменений в ЗДК, в том числе о включении в ЗДК новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий и т.д.

Предложения отсутствуют.

4.6. Приказ Министерства строительства Российской Федерации от 19.07.2021 № 481/пр «Об утверждении свода правил «Инженерные изыскания для строительства на континентальном шельфе. Общие требования»

4.6.1 Ожидаемые результаты принятия и основное содержание НПА

Наименование мероприятия: Разработка нормативно-технических документов, регламентирующих использование гидроакустического, сейсмического оборудования при изыскательской деятельности.

Ожидаемый результат мероприятия: созданы условия для вывода на рынок нового российского гидроакустического, сейсмического оборудования.

Приказ утвердил СП 504.1325800.2021 и ввёл его в действие с 20 января 2022 г. через шесть месяцев после подписания. СП распространяется на инженерно-геодезические, геологические, гидрометеорологические и экологические изыскания, выполняемые при выборе площадок, проектировании, строительстве, эксплуатации и реконструкции объектов на континентальном шельфе РФ.

4.6.2. Участники правоотношений

Субъекты правоприменения и правореализации:

– Государственные органы и организации: Минстрой России (орган, издавший приказ), Росстандарт (регистрирует СП 504 в государственном фонде стандартов), Госэкспертиза (ФАУ «Главгосэкспертиза России», ГАУ регионов) - проверяет результаты изысканий и ПД на соответствие СП 504, когда документ входит в обязательный перечень;

– Исполнители инженерных изысканий - организации, выполняющие комплексные инженерные изыскания, которые соблюдают требования СП 504 при работах на шельфе;

– Застройщики / технические заказчики (заказчики инженерных изысканий) - формируют задание, принимают результаты, финансируют работы

В рамках данного исследования проведен опрос следующих участников МАРИНЕТ – субъектов правоотношений: ООО «Морские Инновации», ООО «Научно-производственное предприятие ФОРТ XXI», ООО «Центр анализа сейсмических данных МГУ им. М.В. Ломоносова»,

ООО «СПЛИТ», ООО «Деко-Геофизика СК», ООО «Гидромарин», ООО «Экран».

4.6.3. Полнота и достаточность введенного правового регулирования в результате принятия и применения НПА

Приказ унифицировал требования к морским изысканиям – до 2022 г. компании использовали разрозненные отраслевые методики – а также упростил экспертизу: наличие СП 504 в обязательном перечне (2022-2024 гг.) дало госэкспертизе формальный критерий проверки отчётов.

В открытых источниках отсутствует информация о наличии у участников правоотношений проблем при применении НПА. Ни один из респондентов не ответил положительно на вопрос о том, сталкивался ли он с проблемами при применении НПА.

По результатам мониторинга установлено, что правовые отношения в рамках НПА урегулированы однозначно и в полном объеме – стоит отметить, что с осени 2024 г. применение СП является добровольным, но по-прежнему остается наилучшей практикой, признаваемой Минстроем и Главгосэкспертизой.

4.6.4. Наличие коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА

В результате мониторинга не выявлено коллизий, пробелов правового регулирования, регуляторных и иных барьеров, сохранившихся (не устраненных) или вновь возникших в результате принятия и применения НПА.

4.6.5. Необходимость принятия дополнительных НПА

НПА не предусматривает необходимости принятия (издания) нормативных правовых актов или документов по стандартизации.

Стоит отметить «смежные» НПА:

– Постановление Правительства РФ от 28.05.2021 № 815 (в ред. 20.05.2022 № 914) - включило СП 504.1325800.2021 в обязательный перечень документов, применение которых обеспечивает соблюдение ФЗ 384-ФЗ. С 20.01.2022 до 31.08.2024 результаты изысканий на шельфе проверялись на соответствие СП 504 на обязательной основе

– Постановление Правительства РФ от 06.05.2024 № 589 отменило перечень ПП № 815: с 01.09.2024 СП 504 стал добровольно применяемым

способом подтверждения требований техрегламента Актуальный статус СП 504 – действующий, но добровольный

4.6.6. Влияние НПА на реализацию рыночной ДК НТИ

В «дорожной карте» МАРИНЕТ прямо указана стратегическая цель (в направлении технологий освоения ресурсов океана) «разработать конкурентоспособные продукты и сервисы, направленные на экологически безопасное и экономически эффективное использование минеральных, биологических и энергетических ресурсов мирового океана, что позволит российским компаниям занять лидирующие позиции поставщиков технологий для таких отраслей, как морская добыча, возобновляемая энергетика, геологоразведка...» и предусмотрены следующие значимые контрольные результаты, для которых НПА имел важное значение:

- Разработаны новые средства для разведки и морской добычи полезных ископаемых, завершена разработка системы трехмерного обнаружения и картирования объектов морского дна.

4.6.7. Создание условий и стимулов для внедрения и использования передовых технологических решений, развития предпринимательской деятельности, продвижения на рынки передовых технологий, товаров и услуг, замены устаревших технологий, модернизации механизмов правовой охраны и управления результатами интеллектуальной деятельности

Приказ 481/пр и СП 504.1325800.2021 создали нормативную основу для инженерных изысканий на континентальном шельфе, обеспечив юридическую «точку опоры» как для исполнителей-геологов и разработчиков новых технических средств, так и для органов экспертизы. Стоит отметить, что эта правовая основа также сократила риски проектирования шельфовых платформ, подводных трубопроводов, ВЭС и LNG-терминалов, создав единый набор методик полевых и лабораторных работ (прил. А–Г СП 504).

4.6.8. Несоблюдение в результате принятия и применения НПА прав, свобод и законных интересов человека и гражданина

Несоблюдение прав, свобод и законных интересов человека и гражданина в ходе мониторинга анализируемого НПА не выявлено.

4.6.9. Несоблюдение пределов компетенции органа государственной власти, государственного органа или организаций при применении НПА

При принятии НПА не нарушены пределы установленной компетенции органа.

4.6.10. Искажение смысла и содержания положений НПА при его применении или искажение иных правовых норм

Искажения смысла положений федеральных законов, актов Президента Российской Федерации, Правительства Российской Федерации, а также решений Конституционного Суда Российской Федерации и постановлений Европейского Суда по правам человека при принятии НПА в результате мониторинга не установлено.

Также не установлено искажения смысла и содержания положений НПА в практике его применения.

4.6.11. Несоответствие НПА международным обязательствам Российской Федерации

В результате мониторинга также не установлено несоответствия НПА международным обязательствам Российской Федерации.

4.6.12. Проявление коррупциогенных факторов при применении НПА

По результатам проведенного анализа НПА коррупциогенных факторов не выявлено. Также ни один из опрошенных участников не ответил положительно на вопрос о наличии в НПА коррупциогенных факторов.

4.6.13. Наличие в НПА ошибок юридико-технического характера

В результате мониторинга НПА не выявлено ошибок юридико-технического характера.

4.6.14. Использование положений НПА в качестве оснований совершения юридически значимых действий

НПА предусматривает возможность совершения следующих юридически значимых действий:

– Заказчик формирует техническое задание на инженерные изыскания для шельфовых сооружений со ссылкой на СП 504 п. 1 и п. 13 СП 504;

– Организация-исполнитель проводит комплексные изыскания (геодезия, геология, гидрометео, экология) по методикам, таблицам и приложениям СП 504 главы 4–9 СП 504, оформляет отчёт об изысканиях в структуре, указанной в приложениях СП 504, и передаёт заказчику;

– Госэкспертиза (или негосударственная экспертиза) проверяет отчёт: обязательно – для проектов, переданных на экспертизу до 31.08.2024 (п. 1 постановления 815), добровольно – после 01.09.2024 (СП применяется как способ обоснования);

– Застройщик может использовать СП 504 как доказательство соответствия ФЗ 384-ФЗ при самостоятельном обосновании архитектурно-строительных решений (ч. 6 ст. 15 ФЗ 384-ФЗ);

– СРО изыскателей вправе включить требования СП 504 в стандарты организации и контролировать их соблюдение при проверках своих членов.

4.6.15. Неправомерные или необоснованные решения, действия (бездействие) при применении НПА

Неправомерных или необоснованных решений, действий (бездействий) при применении анализируемого НПА не выявлено.

4.6.16. Наличие в НПА норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления

В рамках мониторинга анализируемого НПА не выявлено правовых норм, позволяющих расширительно толковать компетенцию органов государственной власти и органов местного самоуправления.

4.6.17. Наличие (отсутствие) единообразной практики применения

Отсутствие единообразной практики применения НПА не выявлено, наоборот, НПА систематизировал ранее разрозненную практику.

4.6.18. Судебная практика, связанная с применением НПА

По результатам анализа судебной практики не выявлено судебных актов, в которых стороны или суд ссылаются НПА.

4.6.19. Наличие зафиксированных правонарушений в сфере действия НПА.

В результате анализа не установлено правонарушений в сфере действия данного НПА.

4.6.20. Вывод о достижении (недостижении) ожидаемых результатов мероприятий законодательной дорожной карты НТИ

По результатам проведенного анализа можно сделать вывод о том, что цель принятия НПА достигнута: благодаря унификации и систематизации требований, а также упрощения подходов к экспертизе, однозначно созданы условия для вывода на рынок нового российского гидроакустического, сейсмического оборудования, которые применяется в инженерных изысканиях.

Все участники отметили, что руководствуются положениями НПА в своей работе.

4.6.21. Предложения о наличии (отсутствии) необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия их отдельных положений

Предложений в части необходимости принятия (издания), изменения, признания утратившими силу (отмены) НПА, приостановления действия его отдельных положений нет.

4.6.22. Предложения о мерах по повышению эффективности применения НПА в целях полного достижения ожидаемых результатов законодательной дорожной карты

Поступило предложение расширить зону действия документа на остальное морское строительство, т.к. фактически оно его и так охватывает (т.е. применяется фактически не только для шельфового строительства, но и изыскания для гидротехники в прибрежной зоне (причалы, каналы, и т.п.)).

Других предложений о мерах нормативно-правового и нормативно-технического регулирования в части повышения эффективности НПА для полного достижения ожидаемых результатов «дорожной карты» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров не представлено.

4.6.23. Предложения о внесении изменений в ЗДК, в том числе о включении в ЗДК новых мероприятий, корректировке сроков выполнения предусмотренных мероприятий, обновлении состава исполнителей (соисполнителей) мероприятий и т.д.

Как развитие успешного применения данного НПА предложено рассмотреть возможность разработки и утверждения свода правил по гидрографии с их увязкой с СП 504 (по инженерным изысканиям) в сквозной стандарт, в том числе, для решения проблемы единых систем координат при исследованиях.

Поддержаны предложения, инициированные в рамках мероприятий МАРИНЕТ (форсайт-сессия и круглый стол по совершенствованию законодательства) 2024 г., представленные в разделе 5 настоящего отчета.

5. Предложения по совершенствованию законодательства и снятию административных барьеров по направлению МАРИНЕТ

Предложения по совершенствованию законодательства и снятию административных барьеров сформулированы на основе предложений респондентов, а также актуальных вызовов и задач, которые были обозначены на Форсайт-сессии МАРИНЕТ, проведенной 23 мая 2024 года, и последующем круглом столе по актуальным вопросам совершенствования законодательства МАРИНЕТ 24 мая 2024 года.

Предложения респондентов опроса в рамках данного исследования включают:

1. Организация субсидирования государством отечественных спутников ДЗЗ (в т.ч. в радиолокационном диапазоне) и создание платформы открытых данных ДЗЗ, полученных из государственных или добровольно представленных из коммерческих источников, установления порядка или критериев ценообразования (тарифной политики) на предоставляемые данные.

2. Проанализировать возможность уточнения отнесения (выведения за рамки) государственной тайны других «морских» данных, помимо спутниковых ДЗЗ – которое предполагает вначале уточнение с участниками рынка МАРИНЕТ конкретных видов данных

3. Организация целевого стимулирования (через субсидирование или льготное кредитование) внедрения автономных судов.

4. На основе определенного периода практического применения автономных судов провести уточнение (дальнейшее совершенствование) регулирования автономных судов – что изначально предполагалось на стадии утверждения этого регулирования. В частности, конкретизировать ответственность участников эксплуатации автономных судов, в т.ч. страховых компаний, чтобы избежать коллизий и проблем в разрешении споров в случае инцидентов или аварийных ситуаций.

5. Проанализировать целесообразность закрепления речных районов («коридоров») для эксплуатации автономных судов на ВВП с их обеспечением соответствующей береговой инфраструктурой.

6. Рассмотреть способы решения коллизии с признанием Казначейством получения льготного лизинга (по Постановлению

Правительства РФ от 22 мая 2008 г. N 383) и утилизационного гранта как одновременное получение двух субсидий на «одинаковые цели».

7. В части СП 504 предложено расширить зону действия документа на остальное морское строительство, т.к. фактически оно его и так охватывает на практике.

8. Разработка нового свода правил по гидрографии с их увязкой с СП 504 (по инженерным изысканиям) в сквозной стандарт.

Отдельно отмечена проблема глушения радиочастот, которая предполагает возможное выделение частотного диапазона для автономной навигации (с принятием дополнительных документов по регулированию Минтранс России и Минцифры России).

Переходя к предложениям на основе Форсайт-сессии Маринет, следует начать с того, что в рамках Форсайт-сессии были обозначены следующие новые и злободневные тренды.

Политические тренды:

– Расширение протекционизма, господдержки и государственного заказа в России и других странах обуславливает необходимость ориентироваться на внутригосударственные потребности и условия. С точки зрения развития компаний Маринет на внутреннем рынке это означает необходимость включения технологий и продуктов Маринет в приоритетные программы и национальные проекты, а также развитие инструментов конкуренции с традиционными монополистами на рынке государственных заказов. С точки зрения зарубежных рынков это означает необходимость локализации производств компаний Маринет в целевых странах, что требует как дополнительных ресурсов самих компаний, так и соответствующих средств государственной поддержки;

– Увеличение влияния оборонно-промышленного комплекса в развитии новых технологий означает необходимость учесть возможности двойного применения технологий и продуктов Маринет как драйвера развития этих технологий и компаний Маринет.

Финансовые тренды:

– Усложнение трансграничных операций, зарубежных расчетов, страхования и инвестиций;

– Развитие новых финансовых инструментов, таких как криптовалюта;

– Недостаточное количество проектов в рамках финансовых институтов БРИКС, которое может служить как сигналом об их недостаточной эффективности, так и возможностью для использования – если рассматривать текущее состояние как «дефицит идей»;

– Рост внутреннего российского фондового рынка как источника для развития компаний Маринет и их технологий.

Кадровые тренды:

– Дефицит квалифицированных кадров и связанный с ним рост издержек («рост ФОТ без роста компетенций»);

– Стабильное увеличение финансирования университетов;

– Расширение дополнительного профессионального образования по наиболее востребованным специальностям.

Обозначенные законодательные риски, связанные с указанными трендами:

–Фрагментация научно-технологического пространства, невозможность единообразного применения международных стандартов и международного научного обмена;

– Ограничения экспорта и импорта продукции двойного назначения;

– Применение секторальных и целевых санкций против российских компаний и их партнеров.

Новое целеполагание на основе этих трендов, в частности включает:

– На международном уровне

1. Пересмотр международных соглашений и формирование альтернативного международного регулирования в тех случаях, когда недружественные страны пренебрегают или злоупотребляют нормами существующего международного законодательства.

2. Создание инструментов для обеспечения трансграничных операций, обеспечения расчетов, страхования и инвестиций в рамках институтов БРИКС.

3. Поддержка взаимодействия российских компаний с зарубежными контрагентами для обеспечения расчетов, страхования и логистики, включая стимулирующие меры и льготы для компаний, занимающихся ВЭД.

4. Поддержка локализации зарубежных производств компаний Маринет.

– На национальном уровне:

1. Повышение конкуренции и снижение уровня монополизации при реализации государственного заказа в России путем поддержки участия компаний среднего и малого бизнеса, в т.ч. путем изменения закупочного законодательства (например, в части кооперации) и расширения инструментов кредитования под гарантии госконтрактов.

2. Обеспечение правовых основ (снятие правовых ограничений) обратного инжиниринга в части интеллектуальной собственности на зарубежные продукты, чьи правообладатели ограничили свое присутствие в России.

Предложения участников круглого стола по совершенствованию законодательства МАРИНЕТ, с учетом этого целеполагания и наличия непосредственных интересантов-участников рынков МАРИНЕТ, включают:

1. Провести анализ целесообразности участия России в международных инструментах регулирования в условиях, когда эти инструменты используются против российского бизнеса и РФ для санкционного давления со стороны недружественных стран. Подготовить предложения по прекращению (приостановке, ограничению) участия РФ в таких соглашениях.

Цель – устранить риски, когда предоставление информации зарубежным организациям или иные действия в рамках международных соглашений позволяют применять и усиливать санкции недружественных стран в отношении российских целей и их иностранных партнеров.

2. Обеспечить правовые основы для обратного инжиниринга в части интеллектуальной собственности в отношении приоритетной продукции.

Цель – снять ограничения на использование результатов обратного инжиниринга для организации производства (сейчас можно только для научных исследований).

3. Вести изменения в закупочное законодательство (ФЗ 44 и 223) для разрешения временной кооперации небольших предприятий (консорциумов, товариществ) при реализации государственных заказов.

Цель – расширить возможности участия небольших предприятий в государственных закупках, что повысит конкуренцию между участниками и выбор решений для заказчика, а также увеличит возможности развития технологий небольшими предприятиями.

4. Создать механизм льготного государственного кредитования исполнителей госконтрактов для перекрытия задержек с доведением средств с минимальными издержками (как вариант: краткосрочный кредит или возвратная субсидия ФРП под заключенный госконтракт).

Цель – снизить влияние периодически возникающих задержек в оплатах со стороны государственного заказчика на исполнение контрактов и деятельность исполнителей – что особенно важно в условиях высокой учетной ставки ЦБ.

5. Разработать национальные (отечественные) стандарты для протоколов обмена данными и унификации компонентной базы в области морской робототехники, средств обнаружения, оповещения и реагирования на инциденты безопасности – во всех средах, в рамках программы развития технологий и среды комплексной морской безопасности, предложенной на форсайт-сессии Маринет 23.05.24

Цель – унификация компонентной базы и стандартизация протоколов (как в гражданской, так и в военной сфере) позволит повысить серийность компонентов и продукции, обеспечить бесшовную интеграцию в рамках комплексной системы обеспечения морской безопасности – аналогично тому, как за рубежом идет аналогичный процесс на базе стандартов НАТО.

6. Имплементировать международные конвенции по биоразнообразию и Арктике таким образом, чтобы использовать их для расширения правомочности России в регионе.

Цель - использовать экологию и международные экологические инструменты для расширения правомочности России в арктическом регионе.

7. Разработать Кодекс глубоководной добычи для регулирований технологий и процесса контроля.

Цель – учесть ситуацию с принятием Кодекса морской добычи ISA.

На заседании рабочей группы по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению МАРИНЕТ 19 декабря 2024 г. было одобрено включение в «дорожную карту» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства новое мероприятие в соответствии с одним из перечисленных предложений (п. 2. Обеспечить правовые основы для обратного инжиниринга в части интеллектуальной собственности в отношении приоритетной продукции):

«Установление пределов ограничения исключительного права при осуществлении обратного инжиниринга, допустимых способов использования результатов интеллектуальной деятельности третьих лиц при осуществлении обратного инжиниринга, объема прав на результат интеллектуальной деятельности, созданный путем обратного инжиниринга, правового режима обратного инжиниринга в современных условиях, в т.ч. с учетом необходимости соблюдения международных обязательств Российской Федерации, взятых в рамках участия в международных договорах и международных организациях».

При этом, стоит отметить, что уже в январе 2025 г. в Государственной Думе РФ был представлен законопроект № 818556-8 «О внесении изменений в часть четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации», направленный на урегулирование этого же правового барьера. Законопроект предлагает внести изменения в статьи 1359, 1360, 1360.1 и 1362 Гражданского кодекса Российской Федерации в сфере патентного законодательства.

В пояснительной записке к законопроекту, в частности, говорится: «Действующее российское патентное законодательство излишне направлено на охрану частных интересов патентообладателей (в первую очередь зарубежных) и не предусматривает целый ряд разрешенных международным правом механизмов, необходимых для достижения баланса частных и национальных интересов, в том числе в сфере развития национальной экономики. Особую угрозу представляют возможные злоупотребления со стороны зарубежных патентообладателей в условиях санкций, приводящие к отказу от производства или поставки на территорию Российской Федерации необходимых товаров, работ и услуг, передачи технологий и т.д. Необходимо принять правовые меры, чтобы злоупотребление исключительными правами либо их неэффективное использование не приводило к недостаточной доступности либо недоступности продукции в Российской Федерации, в том числе в топливно-энергетической сфере.

Для создания правовой базы... в условиях зарубежных санкций, формирования эффективных и оптимальных правовых механизмов возможного воздействия со стороны государства на недобросовестных или неэффективных зарубежных патентообладателей в законопроекте предлагается модернизировать и расширить содержание статьи 1360 Гражданского кодекса РФ. В соответствии с данной правовой нормой

Правительству Российской Федерации предоставлено право принятия решения о внесудебном использовании в интересах обеспечения национальной безопасности объектов патентной охраны без согласия патентообладателей с уведомлением их об этом в кратчайший срок и с выплатой соразмерной компенсации».

В апреле 2025 г. Комитет Государственной Думы по государственному строительству и законодательству вернул законопроект инициаторам на доработку в связи с отсутствием заключения Правительства Российской Федерации.

Также, потенциальным инструментом для реализации указанной задачи может служить Постановление Правительства РФ от 27.03.2024 № 380 «О подкомиссии по вопросам использования изобретений, полезных моделей и промышленных образцов в целях обеспечения экономической безопасности Российской Федерации при Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции» (вместе с «Положением о подкомиссии по вопросам использования изобретений, полезных моделей и промышленных образцов в целях обеспечения экономической безопасности Российской Федерации при Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции», «Правилами подготовки подкомиссией по вопросам использования изобретений, полезных моделей и промышленных образцов в целях обеспечения экономической безопасности Российской Федерации при Правительственной комиссии по экономическому развитию и интеграции решений об использовании изобретений, полезных моделей и промышленных образцов без согласия патентообладателей с уведомлением их об этом в кратчайший срок и с выплатой им соразмерной компенсации»).

Данным постановлением устанавливается порядок рассмотрения заявок и формирования проектов решений (распоряжений) правительства Российской Федерации в отношении этих заявок об использовании изобретений, полезных моделей и промышленных образцов без согласия патентообладателей с уведомлением их об этом в кратчайший срок и с выплатой им соразмерной компенсации, принимаемых в случае крайней необходимости, связанной с обеспечением обороны и безопасности государства, охраной жизни и здоровья граждан, в соответствии с действующими статьей 1360 Гражданского кодекса Российской Федерации и международными соглашениями по защите интеллектуальной собственности.

В данный момент АНО «Отраслевой центр МАРИНЕТ» ведется согласование с Минпромторгом, Минэком, Агентством технологического развития и другими заинтересованными организациями вопроса включения данного мероприятия (и уточнения его содержания с учетом ранее упомянутых законопроекта № 818556-8 и постановления правительства от 27.03.2024 № 380) в актуализированную «дорожную карту» МАРИНЕТ с последующим ее утверждением Правительством Российской Федерации.

Также, АНО «Платформа НТИ» было предложено рассмотреть возможность реализации предложений по внесению изменений в закупочное законодательство (ФЗ 44 и 223) для разрешения временной кооперации небольших предприятий (консорциумов, товариществ) при реализации государственных заказов и созданию механизма льготного государственного кредитования исполнителей госконтрактов для перекрытия задержек с доведением средств с минимальными издержками - с учетом того, что они имеют широкое кросс-отраслевое значение и потенциально могут вовлекать в свою имплементацию инструменты НТИ (такие как Фонд НТИ).

Заключение

Нормативно-правовое и нормативно-техническое регулирование Рынка МАРИНЕТ формируется сложной три-ярусной системой:

- международные нормы (конвенции ИМО, директивы ЕС, стандарты ISO/IEC/ITU) задают технологические и экологические «планки»;
- национальные законы и подзаконные акты (КТМ РФ, КВВТ РФ, ФЗ № 294-ФЗ об автономных судах, ФЗ № 261-ФЗ о морских портах и др.) адаптируют эти требования к российской юрисдикции;
- отраслевые стандарты и правила классификационных обществ (РС, DNV, LR и др.) конкретизируют технические решения и процедуры сертификации.

Наиболее значимыми драйверами роста для новых технологий и рынков МАРИНЕТ со стороны регулирования на современном этапе являются переход мировой отрасли к нулевому углеродному следу (включая Стратегию ИМО по парниковым газам и IMO Net-Zero Framework), цифровизация (новые стандарты S-100, «единое окно» FAL/EC) и правовая легализация автономных судов (проектируемый Кодекс МАНС ИМО, в то время как в России уже сформировано полноценное национальное регулирование на основе ФЗ № 294-ФЗ).

Среди важных элементов международного регулирования, которые участникам рынков МАРИНЕТ следует учитывать и анализировать их развитие, следует отметить Морской добычной кодекс ISA и Договор ООН о биоразнообразии за пределами национальной юрисдикции (BBNJ / High Seas Treaty).

При этом, международное регулирование остается и одним из барьеров для развития технологий и рынков МАРИНЕТ: пробелы регулирования морской робототехники и офшорной «зелёной» энергетики, медленное обновление международных программ подготовки моряков.

Кадровый анализ показал растущую нехватку специалистов с междисциплинарными цифровыми и «зелёными» компетенциями.

По результатам мониторинга реализации «дорожной карты» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и снятию административных барьеров можно сделать вывод о том, что предусмотренные ей мероприятия выполнялись своевременно и в полном объеме. Мероприятия в полной мере основывались на предложениях и замечания членов рабочей группы по совершенствованию законодательства

и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению МАРИНЕТ, участников проектов и сообщества МАРИНЕТ. Проанализированные разработанные проекты актов нормативного и технического регулирования были поддержаны МАРИНЕТ, прошли межведомственные согласования и приняты (утверждены) уполномоченными федеральными органами государственной власти.

Принятые акты и документы обеспечили повышение качества и эффективности нормативного и технического регулирования вследствие принятия необходимых стимулов, снижение или устранение регуляторных барьеров, совершенствования и упрощение существующих административных процедур, устранения пробелов правового регулирования, расширения свободы осуществления предпринимательской деятельности.

Итоги мониторинга показали, что ожидаемые результаты реализации мероприятий во всех случаях достигнуты, на что также указало большинство опрошенных участников МАРИНЕТ. Принятие и применение данных актов нормативного и технического регулирования способствовало также достижению целей и контрольных результатов реализации рыночной «дорожной карта» МАРИНЕТ.

Участниками исследования обозначен ряд предложений по совершенствованию недавно введенного регулирования и снятию административных барьеров с учетом практики применения указанных НПА.

Также, на основании мероприятий МАРИНЕТ, подготовлены дополнительные предложения о мерах по совершенствованию регулирования, повышению эффективности применения исследованных актов и документов, а также о внесении изменений в «дорожную карту» МАРИНЕТ по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров.

Список использованных источников

1. Директива 2002/59/ЕС Европейского парламента и Совета от 27 июня 2002 г. «О системе мониторинга и информации о движении судов (VTMIS)»
2. Директива 2009/28/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 г. «О поощрении использования энергии из возобновляемых источников»
3. Директива 2010/65/EU Европейского парламента и Совета от 20 октября 2010 г. «Относительно формальностей отчётности для судов, входящих и выходящих из портов государств-членов»
4. Директива 2014/90/EU Европейского парламента и Совета от 23 июля 2014 г. «О морском оборудовании (Marine Equipment Directive, MED)»
5. Конвенция COLREG-72 — Конвенция о международных правилах предотвращения столкновений судов на море, 1972 г.
6. Конвенция London, 1972 — Конвенция о предотвращении загрязнения моря сбросом отходов и других веществ, 1972 г.
7. Конвенция MARPOL-73/78 — Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1973 г. (с Протоколом 1978 г.)
8. Конвенция SOLAS-74/88 — Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 г., с Протоколом 1988 г.
9. Конвенция UNCLOS, 1982 — Конвенция Организации Объединённых Наций по морскому праву, 1982 г.
10. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации: Федеральный закон от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ.
11. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: Федеральный закон от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ.
12. Постановление Правительства Российской Федерации от 03 марта 2012 г. № 189 «Об утверждении Федеральной целевой программы “Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012-2020 годы”»
13. Постановление Правительства Российской Федерации от 30 октября 2020 г. № 1770 «Об утверждении перечня мероприятий по цифровизации морской отрасли»

14. Постановление Правительства Российской Федерации от 05 декабря 2020 г. № 2031 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации автономных судов под Государственным флагом Российской Федерации»
15. Постановление Правительства Российской Федерации от 28 мая 2021 г. № 815 «Об утверждении перечня сводов правил и изменений к ним, применение которых на обязательной основе обеспечивает соблюдение требований технического регламента о безопасности зданий и сооружений» (в ред. ПП РФ от 20.05.2022 № 914)
16. Постановление Правительства Российской Федерации от 06 мая 2024 г. № 589 «О признании утратившим силу отдельных положений постановления Правительства Российской Федерации от 28 мая 2021 г. № 815...»
17. Постановление Правительства Российской Федерации от 08 апреля 2023 г. № 567 «О внесении изменений в Правила предоставления субсидий из федерального бюджета российским организациям на возмещение части затрат на приобретение (строительство) новых гражданских судов взамен судов, сданных на утилизацию, и признании утратившими силу отдельных положений постановления Правительства Российской Федерации от 2 ноября 2022 г. № 1973»
18. Постановление Правительства Российской Федерации от 23 мая 2024 г. № 660 «Об утверждении требований к компетентным в области автономного судоходства организациям, предусмотренным статьёй 41.1 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации»
19. Постановление Правительства Российской Федерации от 24 мая 2024 г. № 672 «Об утверждении требований к компетентным в области автономного судоходства организациям, предусмотренным статьёй 106.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации»
20. Приказ Министерства строительства Российской Федерации от 19 июля 2021 г. № 481/пр «Об утверждении свода правил “Инженерные изыскания для строительства на континентальном шельфе. Общие требования”» (вводит СП 504.1325800.2021)
21. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 04 декабря 2023 г. № 396 «О внесении изменений в Общие правила плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и

- на подходах к ним, утверждённые приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 ноября 2021 г. № 395»
22. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08 декабря 2023 г. № 411 «Об установлении формата уникального идентификатора автономного судна, предусмотренного статьёй 21.1 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, порядка его присвоения и требований к его нанесению на корпус автономного судна»
 23. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08 декабря 2023 г. № 412 «Об установлении формата уникального идентификатора автономного судна, предусмотренного пунктом 6 статьи 13 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации...»
 24. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 22 февраля 2024 г. № 66 «Об установлении порядков ведения владельцем полностью автономного судна в электронном виде судового, машинного, радио- и санитарного журналов полностью автономного судна»
 25. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 19 марта 2024 г. № 86 «Об утверждении Правил управления автономными судами внутреннего водного транспорта»
 26. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08 апреля 2024 г. № 117 «Об утверждении Положения о дипломировании членов внешних экипажей автономных морских судов»
 27. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08 апреля 2024 г. № 118 «Об утверждении Положения о дипломировании членов внешних экипажей автономных судов внутреннего водного плавания»
 28. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 16 апреля 2024 г. № 130 «Об утверждении Положения о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна»
 29. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 22 апреля 2024 г. № 140 «Об утверждении Правил управления автономными судами»

30. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25 апреля 2024 г. № 147 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Петропавловск-Камчатский» (разделы по автономным судам)
31. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 02 мая 2024 г. № 159 «Об утверждении Положения о выдаче капитаном морского порта свидетельства о минимальном составе внешнего экипажа автономного судна»
32. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 02 мая 2024 г. № 160 «Об утверждении Требований к системам обеспечения управления движением автономных судов в морском порту и на подходах к нему»
33. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 13 августа 2024 г. № 280 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Корсаков» (включают положения об автономных судах)
34. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 04 сентября 2024 г. № 304 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Усть-Луга»
35. Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 сентября 2024 г. № 325 «Об утверждении Обязательных постановлений в морском порту Туапсе»
36. СП 504.1325800.2021 «Инженерные изыскания для строительства на континентальном шельфе. Общие требования» (утв. приказом Минстроя России от 19.07.2021 № 481/пр)
37. Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 010/2011 «О безопасности машин и (или) оборудования»;
38. ТР ТС 020/2011 «Электромагнитная совместимость технических средств»;
39. ТР ТС 032/2013 «О безопасности оборудования, работающего под давлением»
40. Указ Президента Российской Федерации от 01 января 2018 г. № 5 «О внесении изменений в перечень сведений, отнесённых к государственной тайне»
41. Федеральный закон от 07 июля 2003 г. № 126-ФЗ «О связи»

42. Федеральный закон от 08 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
43. Федеральный закон от 09 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»
44. Федеральный закон от 06 апреля 2011 г. № 63-ФЗ «Об электронной подписи»
45. Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (об автономных судах)