

Ramy rozwoju prawa morskiego wyznaczają postęp techniczny w żegludze. Od starożytności do XVIII wieku, regulacje te, zdeterminowane były niezmienną konstrukcją statków – drewnianych i napędzanych siłą ludzkich mięśni lub wiatru. W konsekwencji także zasady prawa morskiego przez wieki nie ulegały znaczącym zmianom i skupione były na prawie prywatnym oscylującym wokół ochrony interesów przewoźników, zasad rozłożenia ryzyka związanego z podróżą morską, żywiołem morza (*shipping law*). Poza oczywistymi korzyściami, rozwój technologiczny przyniósł także nowe zagrożenia dla środowiska (w szczególności pod postacią wielkich zbiornikowców). Katastrofalne skutki niektórych wypadków morskich przyczyniły się do zmiany filozofii prawa morskiego ze *stricte* kupieckiej na uwzględniającą dobro wspólne, jakim jest bezpieczeństwo ludzi i środowiska morskiego. Perspektywa żeglugi statków bezzałogowych, a w dalszym odstępie czasu - statków w pełni autonomicznych, niewątpliwie stanowić będzie dla prawa morskiego rewolucję większą niż wprowadzenie do żeglugi silników parowych i spalinowych.

Począwszy od XX w. krajowa legislacja morska traciła na znaczeniu. Organizacją która ma mandat do stanowienia globalnych regulacji jest Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO). Od początku swojej działalności IMO próbowało równoważyć wymogi dotyczące bezpieczeństwa morskiego i możliwości technologiczne z prawami rynku. Od kilkunastu lat widoczna jest po stronie IMO determinacja do przyjęcia spójnego i funkcjonalnego podejścia regulacyjnego do standardów bezpieczeństwa morskiego, zmierzającego do zastąpienia części reguł nakazowych standardami opartymi na celu. Kwestia tego jak standardy techniczne bezpieczeństwa statków oraz podejście regulacyjne IMO będą korespondowały z możliwościami praktycznymi wynikającymi z rozwoju technologicznego jest jednym z kluczowych pytań dotyczących zasad eksploatacji statków autonomicznych i przyszłego rozwoju prawa morskiego.

Możliwość eksploatacji statków bezzałogowych jest od kilku lat przedmiotem debat naukowych i prac najważniejszych organizacji zajmujących się sprawami żeglugi. Statki bezzałogowe, określane jeszcze kilka lat temu jako element najbliższej przyszłości, są obecnie eksploatowane w żegludze krajowej w kilku państwach na świecie. Zasadniczym celem projektu nie jest wyłącznie wskazanie koniecznych do wprowadzenia zmian do obowiązujących konwencji morskich, ale próba określenia szerszego regulacyjnego kontekstu i pożądaných zasad regulacyjnych. Symbolem zmian w podejściu regulacyjnym IMO do rozwiązań technologicznych jest odejście od dominującej przez lata optyki bazującej na zebranych doświadczeniach stanowiących główne kryterium regulacji na rzecz przyjęcia podejścia probabilistycznego, opartego na naukowym szacowaniu ryzyka (*formal safety assesment*). Na podstawie tych zmian określony zostanie optymalny model regulacyjny eksploatacji statków autonomicznych. Wyzwania regulacyjne związane z dopuszczeniem do eksploatacji statków bezzałogowych wydają się różnić w zależności od stopnia decyzyjności człowieka w zakresie ich nawigacji. W konsekwencji wydaje się, że wymagane będzie odmienne podejście regulacyjne w stosunku do statków bezzałogowych, których eksploatacja poddana jest kontroli człowieka, zarówno w sytuacji obecności chociaż części załogi na statku, jak i nawigowanych zdalnie przez człowieka. Inne podejście regulacyjne powinno dotyczyć statków w pełni autonomicznych, których eksploatacja zakłada eliminację decyzyjności człowieka w zakresie kontroli nad statkiem i powierzenie ich systemom bazującym na sztucznej inteligencji (ang. AI). W projekcie uwzględnione zostaną oba wspomniane scenariusze uregulowania zasad eksploatacji statków autonomicznych: pierwszy, dotyczący zdalnego udziału człowieka w zakresie decyzji nawigacyjnych statków oraz drugi, zmierzający do określenia zasad eksploatacji statków w pełni autonomicznych, w których decyzyjność staje się domeną systemu operacyjnego.

Konieczność prowadzenia pogłębionych badań nad adekwatnością obecnej regulacji prawnej i kierunkiem ewentualnych zmian dotyczy również obszaru odpowiedzialności cywilnej w prawie morskim. Konwencje morskie zasadniczo zakładają udział człowieka w ciągu zdarzeń prowadzących do zaistnienia szkody. Brak elementu ludzkiego w procesie eksploatacji statków w pełni autonomicznych i zastąpienie decyzyjności (w szczególności nawigacyjnej) człowieka systemami bazującymi na sztucznej inteligencji, wydają się rodzić konieczność odejścia w żegludze od odpowiedzialności na zasadzie winy na rzecz zasady ryzyka. Pojawienie się wraz ze statkami bezzałogowymi nowych podmiotów takich jak producent oprogramowania statku autonomicznego czy zdalny operator statku bezzałogowego wymagają rozważenia ich odpowiedzialności za szkodę. Badania przewidziane w projekcie poświęcone zostaną kwestii możliwych zmian w tym zakresie oraz ich zasadności.

Istotnym celem projektu jest także podjęcie próby zaadoptowania obecnego stanu badań nad etyką sztucznej inteligencji do realiów żeglugowych. Technologie korzystające ze sztucznej inteligencji, takie jak samochody czy statki autonomiczne stają się rzeczywistością i w nieodległej przyszłości będą podejmować autonomiczne decyzje nawigacyjne zamiast człowieka. Coraz częściej pojawia się pytanie czy decyzje te będą zgodne z naszym systemem wartości i celami (np. dylemat zwrotnicy, ang. *the trolley problem*). Dlatego istotne jest aby podjąć próbę opracowania ram regulacyjnych uwzględniających także kwestie etyczne i aksjologiczne.