МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.24

© Гуцуляк Василий Николаевич
— доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник Морского флота, президент Ассоциации международного морского права, ведущий эксперт Центра по продвижению технологий автономного судовождения МАРИНЕТ РУТ
gutsul@inbox.ru

Прозелитные нормы в российском и международном морском праве

Аннотация. Морской транспорт — это один из наиболее высокотехнологичных видов транспорта, «впитывающий» в себя все новые достижения науки и техники. Невозможно представить себе современное судно без целого комплекса технических средств, обеспечивающих его безопасность и предотвращение загрязнения морской среды. Новым этапом в развитии международного судоходства стало появление морских автономных надводных судов с различными уровнями автоматизации, позволяющими в той или иной степени снизить численность экипажа на борту или даже полностью отказаться от его услуг, воспользовавшись безэкипажными технологиями судовождения. Научно-технический прогресс порождает необходимость четкого правового регулирования условий взаимодействия человека и техники, которое призваны обеспечить прозелитные нормы, имеющие свои характерные особенности. В статье дан этимологический анализ термина «прозелитный» с учетом отечественных и зарубежных источников, сформулирована авторская дефиниция прозелитной нормы, которая, по мнению автора, должна содержать техническое требование в конкретном цифровом выражении и/или «сопрягаться» с техникой (техническим устройством). Важная особенность прозелитных норм заключатся в том, что они не действуют изолированно от других правовых норм. Более того, иногда реализация тех или иных правовых норм невозможна без применения прозелитных норм. По своей юридической природе прозелитные нормы являются социальными нормами, поскольку направлены на достижение определенного социального эффекта. Все выводы автора иллюстрируются конкретными примерами. В статье также

представлена разработанная автором классификация прозелитных норм в рамках морского права в зависимости от содержания диспозиции, используемого метода правового регулирования, системы права, в которой она функционирует, юридической силы, субъекта правотворчества. Большое внимание уделено такому виду прозелитных норм, как международные и национальные технические стандарты. В заключительной части статьи автор указывает на необходимость дальнейших исследований юридической природы прозелитных норм, их особенностей, функций, порядка их реализации и повышения эффективности.

Ключевые слова: прозелитная норма; российское морское право; международное право; морское автономное надводное судно; Конвенция ООН по морскому праву; Международная морская организация; Конвенция СОЛАС; национальные технические стандарты.

© Vasiliy N. Gutsulyak
— Doctor of Law, professor, head of the department “Maritime Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, honorary worker of the Navy, president of the International Maritime Law Association, leading expert of the Center for the promotion of autonomous navigation technologies ‘MARINET RUT’

Proselyte norms in Russian and International maritime law

Abstract. Sea transport is one of the most high-tech modes of transport, “absorbing” all the new achievements of science and technology. It is impossible to imagine a modern ship without a whole complex of technical means to enforce its security and prevent pollution of the marine environment. A new stage in the development of international shipping was the emergence of maritime autonomous surface ships with various levels of automation, allowing reducing the number of crew on board or even completely abandon its services, using autonomous navigation technologies. Scientific and technological progress gives rise to the necessity for a clear legal regulation of the interaction between a man and technology, which are to provide safety standards (proselyte norms) that have their own characteristic features. The current paper has presented an etymological analysis of the term “proselyte” taking into account domestic and foreign sources, formulates the author's definition of a proselyte norm, which, according to the author, should contain a technical requirement in a specific digital expression and/or “correlate” with technology (technical device). An important feature of proselyte norms is that they do not operate in isolation from other legal norms. Moreover, sometimes the implementation of certain legal norms is impossible without the application

of proselyte norms. By their legal nature, proselyte norms are social norms, since they are aimed at achieving a certain social effect. All conclusions of the author have been illustrated with specific examples. The current paper has also presented the author's classification of proselyte norms within the framework of maritime law, depending on the content of the disposition, on the applied method of legal regulation, on the system of law in which it functions, on legal force and on a lawmaking subject. Much attention has been paid to such types of proselyte norms as international and national technical standards. Finally, the current paper has pointed out the necessity for further research on the legal nature of proselyte norms, their features, functions, their implementation procedure and the ways to improve their efficiency.

Keywords: proselyte norm; Russian Maritime Law; international law; maritime autonomous surface ship; UN Convention on Maritime Law; International Maritime Organization; SOLAS Convention; national technical standards.

Введение. Современный морской транспорт характеризуется высокой степенью внедрения научно-технических достижений. Сегодня морское судоходство немыслимо без спутниковых систем определения места судна, таких как *GPS* (*Global Positioning System*) или его отечественного аналога — ГЛОНАСС (Глобальная навигационная спутниковая система), судовых и береговых средств морской связи, в первую очередь в рамках Глобальной морской системы связи при бедствиях (ГМССБ), автоматизированной идентификационной системы (АИС), современных электрорадионавигационных приборов, береговых систем управления движением судов (СУДС) и др. Морской транспорт — это прежде всего один из самых высокотехнологичных видов транспорта.

За последние десятилетия морской транспорт претерпел радикальные изменения. Появились новые типы судов, существенно изменились их размеры и технические характеристики, такие как дедвейт, грузоподъемность, скорость и т. п. Идет процесс специализации морских судов.

Влиянием научно-технического прогресса, с одной стороны, и прогнозируемой нехваткой плавсостава на мировом флоте — с другой, обусловлено бурное развитие технологий автономного судовождения, благодаря которым в международном судоходстве пока еще в стадии эксперимента начинают использоваться морские автономные надводные суда (МАНС). [В английском языке используется аналогичный акроним *MASS — Maritime autonomous surface ships*, который впервые был введен специализированным учреждением ООН — Международной морской организацией (ИМО) в 2017 г.] Под ними понимаются суда, процессы управления которыми частично или полностью осуществляются в

автоматическом режиме без участия членов экипажа. В зависимости от степени автономности автономное судно может быть:

1) полуавтономным, если оно способно осуществлять плавание без постоянного контроля за судовыми машинами, механизмами и приборами со стороны экипажа (без несения ходовой вахты), а также без постоянного управления движением судна силами экипажа судна, который ведет общее наблюдение за судном и, в случае необходимости, осуществляет управление судном, его машинами и механизмами, или без управления движением судна силами экипажа, который ведет общее наблюдение за судном и, в случае необходимости, принимает меры по восстановлению нормальной работы судовых машин, механизмов и приборов;

2) полностью автономным судном, если судно способно осуществлять плавание без экипажа на борту при непрерывном наблюдении за судном и управлении его движением внешним экипажем, находящимся вне судна.

Распространение морских автономных надводных судов влечет за собой необходимость создания правовых условий их деятельности. Ведущую роль в этом процессе занимает ИМО.

Начиная с 2019 г. в России реализуется пилотный проект по автоматическому и дистанционному управлению судами коммерческого флота («БЭС-КФ») — один из самых масштабных и амбициозных проектов в области автономного судовождения. В нем участвуют сразу четыре судна: танкер «Михаил Ульянов» в Арктике (судовладелец ПАО «Совкомфлот»), сухогруз «Пола Анфиса» в Средиземном и Черном морях (судовладелец «Пола Групп») и дноуглубительный караван — баржа «Рабочая» и земснаряд «Редут» — в Черном и Азовском морях (судовладелец ФГУП «Росморпорт»).

Стратегическая цель проекта — обеспечить широкое, массовое применение МАНС.

В развитие этого процесса на основании распоряжения Министра транспорта РФ от 15 февраля 2021 г. «Об организационном обеспечении эксперимента по опытной эксплуатации безэкипажных (автономных) судов» в структуре Российского университета транспорта в соответствии с приказом ректора от 11 марта 2021 г. № 204/а создан Центр по продвижению в Международной морской организации, иных международных организациях, в рамках двусторонних переговоров с иностранными государствами технологий безэкипажного (автономного) судовождения и внедрения стандартов правового регулирования, направленных на реализацию проектов безэкипажного (автономного) судовождения (сокр. — Центр МАРИНЕТ РУТ).

Указанный Центр внес и продолжает вносить существенный вклад в процесс становления и развития правового регулирования эксплуатации автономных морских судов. В его активе — участие в 103-й сессии Комитета по безопасности на море ИМО (5—12 мая 2021 г.), в рамках которого уже формируются будущие контуры международно-правового

регулирования деятельности МАНС; готовятся предложения по принятию федерального закона о МАНС; ведется работа в 108-й сессии Юридического комитета ИМО (26—30 июля 2021 г.), где при активном участии Центра был принят Доклад рабочей группы Юридического комитета по МАНС; осуществляется тесное взаимодействие с Японией, Китаем, Грецией и другими странами по вопросам эксплуатации МАНС.

Таким образом, сегодня на повестку дня выдвигается вопрос о необходимости дальнейшего теоретического осмысления норм, отражающих новые достижения науки и техники на морском транспорте, которые занимают особое место в системе права. Речь идет об отдельном сравнительно большом комплексе так называемых прозелитных норм [11, стр. 89—90].

Понятие прозелитной нормы. Термин «прозелитный» сам по себе не новый в юриспруденции в целом и в морском праве в частности. Это понятие активно пытался ввести в научный оборот еще в 1970-е гг. известный советский ученый-маринист, капитан дальнего плавания Т. Б. Ванданов [8, стр. 244], длительное время занимавшийся правовыми проблемами обеспечения безопасности мореплавания. Вместе с тем следует отметить, что вышеуказанный термин не нашел широкого признания в профессиональном сообществе и используется сравнительно редко, хотя, на наш взгляд, он как нельзя лучше отражает суть этого явления. В связи с этим нельзя не согласиться с В. А. Троицким, полагающим, что «прозелитные нормы решают еще одну чрезвычайно важную задачу — задачу развития и нормативного закрепления достижений научно-технического прогресса» [16, стр. 234—235].

В целях выяснения сущности и содержания прозелитных норм для начала обратимся к этимологии указанного термина. Он происходит от греческого слова «*proselytes*» («прозелитос»), что буквально означает «обращенный в новую веру, нашедший новое место» [7]. Если абстрагироваться от религиозного подтекста, то фактически речь идет о понятии, отражающем переход в новое качество. Именно это значение Т. Б. Ванданов считает определяющим и кроме того, полагает, что «этот термин характеризует усиливающуюся взаимосвязь техники и международного права» [9, стр. 96].

В работах западных юристов термин «прозелитный» большей частью используется либо в широком смысле, имея в виду «прозелитизм», как деятельность, направленная на достижение определенной цели, либо исключительно в религиозном контексте, как стремление обратить в свою веру. Так, Г. Гираэрц в своей статье, посвященной отношениям Китая и Европейского Союза, сетует, что «недальновидные политики в государствах — членах ЕС противодействуют прозелитингу Еврокомиссии» [1, p. 67].

Вместе с тем у иностранных авторов встречается использование терминов «прозелитинг», «прозелитизм» в трудах, посвященных

правовым вопросам. Так, Б. Рамчаран, исследуя проблемы системы международного права, считает, что «была возможность прозелитинга и в этой области» [3, p. 94].

Ян Таунсенд-Голт в своей работе, посвященной выполнению положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (г. Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) (далее — Конвенция 1982 г.) в Азиатско-Тихоокеанском регионе, пишет об «усилиях, затраченных на прозелитизм в интересах ратификации» Конвенции 1982 г. [4, p. 240].

Как видим, термин «прозелитный» используется как в отечественной, так и зарубежной юридической доктрине.

В самом общем виде под прозелитной нормой следует понимать разновидность юридической нормы, содержащей определенные требования (предписания), носящие технический характер. Одна из главных особенностей прозелитной нормы состоит в том, что в процессе ее создания участвуют не только юристы, но и технические специалисты в той или иной области.

Например, Конвенция 1982 г. содержит целый ряд прозелитных норм, относящихся к правовому режиму морских пространств. Так, согласно ст. 76 Конвенции 1982 г. прибрежное государство при определении континентального шельфа устанавливает внешнюю границу подводной окраины материка во всех случаях, когда эта окраина простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, с помощью линии, проведенной в соответствии с п. 7 ст. 76 Конвенции 1982 г. путем отсчета от наиболее удаленных фиксированных точек, в каждой из которых толщина осадочных пород составляет по крайней мере 1% кратчайшего расстояния от такой точки до подножия континентального склона; либо линии, проведенной в соответствии с п. 7 ст. 76 Конвенции 1982 г. путем отсчета от фиксированных точек, отстоящих не далее 60 морских миль от подножия континентального склона.

В свою очередь согласно п. 7 ст. 76 Конвенции 1982 г. прибрежное государство устанавливает внешние границы своего континентального шельфа в тех случаях, где шельф простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, прямыми линиями, не превышающими в длину 60 морских миль и соединяющими фиксированные точки, определяемые с помощью координат широты и долготы.

Если нет доказательств об обратном, подножие континентального склона определяется как точка максимального изменения уклона в его основании.

Нетрудно видеть, что в Конвенции 1992 г. в основу определения внешней границы континентального шельфа прибрежного государства положены специфические критерии, которые очевидно разработаны с привлечением в первую очередь специалистов в морской геологии.

Для обозначения норм, которые по существу являются прозелитными, сегодня наиболее широко распространен термин «техническая норма». Так, М. И. Абдулаев считает, что технические нормы определяют отношения людей по поводу обращения с этими предметами в производственной деятельности, а правовые нормы регулируют поведение человека в правильном обращении и эксплуатации этой техники [5, стр. 188].

На наш взгляд, все ровно наоборот. Отношения людей регулируют правовые нормы, а вот порядок обращения с техникой — это уже прерогатива технических норм (хотя, тут же поправимся — прозелитных норм, которые являются особым видом тех же правовых норм). Кроме того, на наш взгляд, неверно противопоставлять правовые нормы и прозелитные. Последние являются лишь разновидностью первых и в целом также направлены на регулирование общественных отношений, имея в виду их социально ориентированный характер, с той лишь разницей, что они имеют свои особенности, обусловленные их юридической природой и назначением.

Некоторые ученые ставят знак равенства между прозелитными и техническими нормами, используя их как синонимы. Например, работа В. А. Троицкого так и называется — «Международные технические нормы в процессе интеграции государств». Хотя в ней автор использует и другие термины, которые по контексту являются тождественными, например, технические стандарты и прозелитные нормы [16, с. 234]. Правда, в другой своей статье автор уже обращается к более общему термину «технические требования» [17].

Некоторые авторы, видимо, осознавая шаткость и неточность термина «техническая норма» прибегают к такому комбинированному названию, как «технико-юридические нормы» (например, А. Ф. Черданцев [18], в других исследованиях можно встретить такое название как «юридико-технические нормы» (например, А. Б. Венгеров [10, с. 183], А. В. Пчелкин [14]).

На наш взгляд, использование определения «технические», «технико-юридические», «юридико-технические» в применении к правовым нормам, содержащим технические требования, может привести к путанице, смешению различных понятий. В юриспруденции, как известно, существует такая категория, как «юридическая техника». Под ней понимается как система научных знаний о том, как осуществлять правотворчество и правоприменение, так и система практических навыков составления нормативных актов и их реализации [15, стр. 4].

Что касается технических стандартов, о них более подробно будет сказано ниже.

Таким образом, использование термина «прозелитная норма» для обозначения правил, содержащих технические требования, представляется более предпочтительным и обоснованным.

Особенности прозелитных норм. Если правовые нормы в целом выступают в качестве регулятора общественных отношений, то непосредственно прозелитные нормы, как их разновидность, определяют порядок использования человеком определенных предметов внешнего мира. Причем этот порядок находит свое выражение в конкретных предписаниях, которые имеют сугубо технический характер.

Что означает «технический характер» прозелитной нормы? Первый и основной признак прозелитной нормы — это наличие требований в конкретном цифровом выражении. Например, в соответствии с Правилом 29 «Рулевой привод» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (г. Лондон, 1 ноября 1974 г.) главный рулевой привод и баллер руля должны обеспечивать перекладку руля с 35° одного борта на 35° другого борта при максимальных эксплуатационных осадке и скорости переднего хода судна и при тех же условиях с 35° одного борта на 30° другого борта не более чем за 28 секунд.

Другой пример. Согласно Правилу 19 «Подготовка и учения по борьбе за живучесть судна» СОЛАС ежемесячно каждый член экипажа должен принимать участие по меньшей мере в одном учении по оставлению судна и в одном учении по борьбе с пожаром. Если в предыдущем месяце более 25% членов экипажа не принимали участия в проводившихся на этом судне учениях по оставлению судна и по борьбе с пожаром, то учения экипажа должны быть проведены в течение 24 часов после выхода судна из порта.

Прозелитная норма не обязательно должна содержать установленные количественные требования, она может включать, например, определенную последовательность действий или их перечень, который может носить в том числе и неисчерпывающий характер. Так, согласно уже вышеупомянутому Правилу 19 СОЛАС каждый член экипажа должен пройти инструктаж, который включает, *не обязательно ограничиваясь этим* (курсив наш — В. Г.), следующее: 1) приведение в действие и использование судовых надувных спасательных плотов; 2) проблемы гипотермии, первую помощь при гипотермии и оказание первой помощи в других случаях; 3) специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в суровых погодных условиях и при сильном волнении; 4) приведение в действие и использование судовых средств пожаротушения; 5) риски, связанные с закрытыми помещениями, и судовые процедуры по безопасному входу в такие помещения, в которых соответствующим образом должны учитываться руководящие указания, предоставленные в рекомендациях, разработанных ИМО.

Вне всякого сомнения, к прозелитной норме можно отнести требования к эксплуатации и обслуживанию технических средств. Так Правило 9 СОЛАС предусматривает, что на спасательной шлюпке и спасательном плоту и органах управления их спуском либо вблизи них должны быть

предусмотрены плакаты или пиктограммы, которые должны: 1) пояснять назначение органов управления и процедуры приведения в действие средства, а также содержать соответствующие инструкции или предупреждения; 2) быть хорошо видимыми при аварийном освещении; и 3) использовать символы в соответствии с рекомендациями ИМО.

Следовательно, для отнесения той или иной нормы к прозелитной она должна соответствовать следующему условию: наличие технического требования в конкретном цифровом выражении и/или ее «сопряжение» (если угодно интерфейс) с техникой (техническим устройством).

Другая важная особенность прозелитных норм заключатся в том, что они не действуют изолированно от других правовых норм, Так, ст. 62 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) гласит, что капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море. Причем, за нарушение этой обязанности капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии с российским уголовным законодательством (ст. 270 Уголовного кодекса Российской Федерации). Однако реализовать эту обязанность капитан не может без использования целого ряда прозелитных норм, которые содержат как международно-правовые акты (например, положения гл. IV «Радиосвязь» Конвенции СОЛАС, инкорпорировавшей Глобальную систему связи при бедствиях на море — ГМССБ, Международного регламента радиосвязи, Международного Свода сигналов и др.), так и национальное законодательство (Правила радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России № 137, Минсвязи России № 190, Госкомрыболовства России № 291 от 4 ноября 2000 г.), Обязательные постановления в морских портах и т.д.).

Прозелитные нормы имеют важное значение еще и с точки зрения возможности привлечения виновных лиц к ответственности. Так, в связи с этим И. Р. Бегишев, анализируя вопросы ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами, считает, что «следует выработать специальные требования разработки, создания, эксплуатации, поддержания технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства. Поскольку в их отсутствие решение вопроса о привлечении к уголовной ответственности видится достаточно затруднительным, отсутствует объективный критерий небрежности» [6, стр. 73].

Понятно, что иногда довольно сложно ответить на вопрос — является та или иная правовая норма прозелитной. В самом упрощенном виде гипотетически, если толкование нормы не требует привлечения технических специалистов в той или иной области, то это норма вероятнее всего не является прозелитной.

Следует подчеркнуть, что прозелитные нормы по своей юридической природе являются социальными нормами, поскольку направлены на достижение определенного социального результата (например, эффективную защиту морской среды от загрязнения). В связи с этим конечно же следует согласиться, что «нельзя полностью исключать социальную сторону технических норм. Технические нормы социально ориентированы, поскольку отношения, попадающие под их регуляцию, являются продуктом сознательно-волевой деятельности людей» [12].

Классификация прозелитных норм. Еще одним важным вопросом в контексте исследования прозелитных норм является их классификация в рамках морского права. Тут прежде всего могут быть применимы общие классические подходы, предусмотренные теорией государства и права.

Прозелитная норма, как и правовая, по своей структуре состоит из гипотезы, диспозиции и санкции. Вместе с тем ее особенностью является отсылочный характер санкции. А сами санкции могут быть либо административно-правовыми, либо уголовно-правовыми.

В зависимости от содержания диспозиции можно выделить запрещающие, обязывающие и управомочивающие прозелитные нормы.

Также можно различать процессуальные и материальные прозелитные нормы. К первым, например, можно отнести положения Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании», который, в частности, определяет содержание и применение технических регламентов.

С учетом используемого метода правового регулирования можно говорить об императивных (предписывающих единственно возможный конкретный вариант поведения) и диспозитивных (когда существует возможность выбора варианта поведения) прозелитных нормах.

Если прозелитная норма действует в рамках системы международного права, то она является международно-правовой, и соответственно — внутригосударственной, когда сформирована в национальном праве.

Прозелитные нормы могут быть обязательными и факультативными (рекомендательными). Последние относятся к нормам «мягкого права» («*soft law*»), и, например, содержатся в так называемых факультативных инструментах ИМО (*non-mandatory instruments*).

В зависимости от вида субъекта правотворчества прозелитные нормы в морском праве могут быть разбиты на семь групп. Первые три действуют в рамках международного морского права, четыре последующие относятся к внутреннему морскому праву государств:

1) универсальные, получившие отражение в многосторонних международных договорах (конвенциях) по морскому праву;

2) содержащиеся в двусторонних соглашениях государств;

3) разрабатываемые и принимаемые международными морским организациями в рамках своей компетенции (международные технические стандарты);

4) содержащиеся в законодательных актах, принимаемых высшими органами представительной власти государств;

5) содержащиеся в подзаконных актах, принимаемых органами государственной власти того или иного уровня (указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, приказы министерств и федеральных служб и т.п.);

6) принимаемые в рамках внутреннего права специализированными морскими организациями, осуществляющими технический контроль и надзор на морском транспорте (национальные технические стандарты);

7) принимаемые непосредственно самими организациями и предприятиями морского транспорта (локальные технические стандарты).

Главной отличительной особенностью универсальных международно-правовых прозелитных норм является тот факт, что они содержатся в многосторонних международных договорах (конвенциях), посвященных тем или иным аспектам морского судоходства. Лидирующую роль здесь играет, конечно же, Конвенция СОЛАС, содержащая самое большое число прозелитных норм. Универсальные прозелитные нормы обладают высшей юридической силой, поскольку вступление в силу соответствующих международных правовых актов обусловлено необходимостью наличия определенного числа ратификаций государствами-участниками.

Примером прозелитной нормы, содержащейся в двустороннем соглашении, может послужить ст. 1 Соглашения между Российской Федерацией и Республикой Казахстан о разграничении дна северной части Каспийского моря в целях осуществления суверенных прав на недропользование, заключенного в г. Москве 6 июля 1998 г. Указанная статья, в частности, устанавливает, что дно северной части Каспийского моря и его недра при сохранении в общем пользовании водной поверхности, включая обеспечение свободы судоходства, согласованные нормы рыболовства и защиты окружающей среды, разграничиваются между сторонами по срединной линии, модифицированной на основе принципа справедливости и договоренности сторон. В свою очередь, модифицированная срединная линия базируется на основе равного удаления от согласованных базисных линий, она включает в себя участки, которые не являются равноотстоящими от базисных линий и определяются с учетом островов, геологических структур, а также с учетом других особых обстоятельств и понесенных геологических затрат. Прохождение модифицированной срединной линии определяется при помощи отсчета от точек на побережьях Сторон с учетом островов, исходя из уровня Каспийского моря на 1 января 1998 г., равного отметке –27 м Балтийской системы высот (относительно Кронштадтского футштока).

Международные технические стандарты являются наиболее важным и многочисленным видом прозелитных норм. Нельзя согласиться с утверждением, что «по сути своей прозелитная норма есть симбиоз

технических стандартов и правовых установлений» [13, стр. 18]. Дело в том, что технические стандарты являются лишь одной из разновидностей прозелитных норм.

В самом общем виде под международными техническими стандартами следует понимать совокупность прозелитных норм, принятых международной специализированной организацией. В сфере морского транспорта наиболее широкими полномочиями по разработке и принятию международных технических стандартов обладает конечно же ИМО — специализированное учреждение ООН, в активе которого огромное число кодексов, руководств, рекомендаций, унифицированных толкований и т.д.

Наряду с ИМО международные технические стандарты в сфере морского транспорта разрабатывает и принимает ряд международных неправительственных организаций. К их числу можно отнести, например, Международный морской комитет, Балтийский и международный морской совет (БИМКО), Международную палату судоходства, Международную ассоциацию классификационных обществ (МАКО) и др.

Число международных технических стандартов растет из года в год, и, видимо, рост этот будет продолжаться и в будущем [11, стр. 92].

Широкое распространение международных технических стандартов послужило появлению в морском судоходстве термина «субстандартные суда». Согласно п. 1.6.9 Резолюции ИМО А. 787(19) «Процедуры контроля судов государством порта», принятой 23 ноября 1995 г., субстандартное судно — это судно, корпус, оборудование, оборудование или эксплуатационная безопасность которого существенно ниже стандартов, требуемых соответствующей конвенцией, или экипаж которого не соответствует документу о безопасном укомплектовании экипажем.

В связи с этим Джозеф Голдберг еще в 1977 г. писал: «Проблема субстандартных судов со временем станет главной для ряда правительств и всех ответственных международных морских организаций» [2, p. 28]. И действительно, прогноз оказался точным. Все усилия международного сообщества сегодня направлены на обеспечение безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды в первую очередь путем исключения субстандартных судов из судоходства.

Особой разновидностью международных технических стандартов являются так называемые межгосударственные стандарты, принимаемые государствами — членами Евразийского экономического союза. Правовой основой для их разработки и принятия служит Приложение 9 (Протокол о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза) к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.

В качестве примера в этом отношении можно привести Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 026/2012 «О безопасности маломерных судов», принятый решением Совета Евразийской экономической комиссии от 15 июня 2012 г. № 33.

Другой пример — ГОСТ ISO 9093-2-2016. Межгосударственный стандарт. Суда малые. Забортные клапаны и фитинги, проходящие через корпус. Часть 2. Неметаллические, который был введен в действие на территории РФ приказом Росстандарта от 30 июня 2017 г. № 616-ст.

В рамках национального права высшей юридической силой обладают прозелитные нормы, которые содержатся в нормативных правовых актах, принимаемых высшими органами законодательной власти. Примерами такого акта являются уже ранее упоминавшийся Федеральный закон «О техническом регулировании», а также Федеральный закон от 22 июля 2008 г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности», который, в частности, предусматривает минимальные противопожарные расстояния от складов сжиженных углеводородных газов до объектов речного и морского транспорта,

Что касается подзаконных актов, то, например, только в такой узкой сфере, как опознавание судов, их насчитывается четыре, причем все они приняты на различных уровнях. Прежде всего это постановление Правительства РФ от 8 декабря 2008 г. № 922 «О мерах по внедрению системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии», Положение о российском Центре системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии, утвержденное приказом Минтранса России от 31 декабря 2008 г. № 223, и, наконец, Порядок регистрации и включения судов в систему системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (система ОСДР) № МФ-02-22/848-79, утвержденный руководителем Росморречфлота и введенный в действие 25 марта 2010 г.

Такой неоправданно сложный и многоступенчатый порядок создания и принятия прозелитных норм еще раз подтверждает необходимость их тщательного изучения и наведения порядка в этой сфере нормативно-правового регулирования.

Национальные технические стандарты, применяемые на морском транспорте, являются составной частью общих национальных стандартов. В соответствии с положениями Федерального закона от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» национальный стандарт — это документ по стандартизации, который разработан участником или участниками работ по стандартизации, в отношении которого проведена экспертиза в техническом комитете по стандартизации или проектном техническом комитете по стандартизации и в котором для всеобщего применения устанавливаются общие характеристики объекта стандартизации, а также правила и общие принципы в отношении объекта стандартизации. В свою очередь под стандартизацией понимается деятельность по разработке (ведению), утверждению, изменению (актуализации), отмене, опубликованию и применению документов по стандартизации и иная деятельность,

направленная на достижение упорядоченности в отношении объектов стандартизации.

Морской транспорт выступает одним из объектов стандартизации. Главным документом в связи с этим являются Основные положения стандартизации на морском транспорте, введенные в действие приказом Минтранса России от 21 октября 1993 г. № 46.

Нужно отметить, что наряду с национальным техническим стандартом Федеральный закон «О стандартизации в Российской Федерации» также выделяет стандарт организации — документ по стандартизации, утвержденный юридическим лицом, в том числе государственной корпорацией, саморегулируемой организацией, а также индивидуальным предпринимателем для совершенствования производства и обеспечения качества продукции, выполнения работ, оказания услуг.

Ключевую роль в разработке национальных технических стандартов на морском транспорте играет Российский Регистр морского судоходства — федеральное автономное учреждение, осуществляющее технический надзор за морскими судами и их классификацию.

Заключение. Таким образом, развитие современного морского права немыслимо без разработки и создания прозелитных норм, регулирующих внедрение и применение новых достижений науки и техники.

Понятно, что не все предложения, которые высказаны автором настоящей статьи, могут быть безоговорочно поддержаны. Требования к объему статьи не позволяют всесторонне, в полной мере осветить все проблемы, связанные с прозелитными нормами. Это скорее приглашение к дискуссии. Вместе с тем, очевидно, что по мере дальнейшего развития науки и техники число прозелитных норм в количественном отношении будет увеличиваться, так же как будет расти их роль и значение в правовом регулировании деятельности морского транспорта, прежде всего в области обеспечения безопасности мореплавания и охраны морской среды. В связи с этим, вне всякого сомнения, необходимы дальнейшие исследования юридической природы прозелитных норм, их особенностей, функций, порядка их реализации и повышения эффективности.

Литература

1. Geeraerts, G. The Changing Global Context of China-EU Relations / G. Geeraerts // China International Studies // China International Studies. — 2013. — № 42. — P. 53—69.
2. Goldberg, J. ILO Tightens Standards for Maritime Safety' (1977) 100(7) Monthly Labor Review 25.
3. Ramcharan, B. G. Future Challenges of the International Legal System // Nordic Journal of International Law 59 (1990): 91-102.
4. Townsend Jan-Gault. Compliance with the United Nations Convention on the Law of the Sea in the Asia-Pacific Region. University of British Columbia Law Review 33, no. 1 (1999).

5. Абдулаев, М. И. Теория государства и права : учебник для высших учебных заведений / И. И. Абдулаев. — Москва : Финансовый контроль, 2004.
6. Бегишев, И. Р. Ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами: комплексно-юридические аспекты / И. Р. Бегишев // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 2(38). — С. 68—74 // http://trans-safety.ru/tpb/articles/2021/pdf/38/06_begishev.pdf (дата обращения: 2 августа 2021 г.).
7. Большая Российская Энциклопедия // https://bigenc.ru/religious_studies/text/3179427 (дата обращения: 2 августа 2021 г.).
8. Ванданов, Т. Б. Влияние технического прогресса на развитие норм международного права / Т. Б. Ванданов // Советский ежегодник международного права 1971. — Москва, 1973.
9. Ванданов, Т. Б. Сопряжение норм международного права с достижениями научно-технической революции / Т. Б. Ванданов // Известия высших учебных заведений. Правоведение. — 1990. — № 5.
10. Венгеров, А. Б. Теория государства и права : учебник для юридических вузов / А. Б. Венгеров. — 3-е изд. — Москва : Юриспруденция, 2000.
11. Гуцуляк, В. Н. Актуальные проблемы российского морского права, его современное состояние и тенденции развития / В. Н. Гуцуляк // Государство и право. — 2017. — № 9. — С. 74—92.
12. Добош, С. И. К вопросу о социальной сущности технических норм / С. И. Добош // https://izron.ru/articles/teoriya-i-praktika-sovremennoy-yuridicheskoy-nauki-sbornik-nauchnykh-trudov-po-itogam-mezhdunarodnoy/sektsiya-1-teoriya-i-istoriya-prava-i-gosudarstva-istoriya-ucheniy-o-prave-i-gosudarstve/k-voprosu-o-sotsialnoy-sushchnosti-tekhnicheskikh-norm/ (дата обращения: 1 августа 2021 г.).
13. Мамонова, А. С. Международно-правовые меры обеспечения безопасности мореплавания / А. С. Мамонова // Транспортное право. — 2007. — № 1.
14. Пчелкин, А. В. Технико-юридические нормы в современной России: Проблемы теории и практики / А. В. Пчелкин // https://www.dissercat.com/content/tekhniko-yuridicheskie-normy-v-sovremennoi-rossii-problemy-teorii-i-praktiki (дата обращения: 1 августа 2021 г.).
15. Томин, В. А. Юридическая техника : учебное пособие / В. А. Томин. — Санкт-Петербург, 2015.
16. Троицкий, В. А. Международные технические нормы в процессе интеграции государств / В. А. Троицкий // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. — 2012. — № 131 // https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-tehnicheskie-normy-v-protsesse-integratsii-gosudarstv (дата обращения: 29 июля 2021 г.).
17. Троицкий, В. А. Унификация и гармонизация технических требований к инфраструктуре железнодорожного транспорта с точки зрения теории права / В. А. Троицкий // http://www.uks.ru/news/Eltrans/Tech%20law.pdf (дата обращения: 1 августа 2021 г.).
18. Черданцев А. Ф. Понятие технико-юридических норм и их роль в формировании общественных отношений. http://lawlibrary.ru/article1025462.html (дата обращения: 1 августа 2021 г.).

References

1. Geeraerts, G. The Changing Global Context of China-EU Relations / G. Geeraerts // China International Studies // China International Studies. — 2013. — № 42. — P. 53—69.
2. Goldberg, J. ILO Tightens Standards for Maritime Safety (1977) 100(7) Monthly Labor Review 25.
3. Ramcharan, B. G. Future Challenges of the International Legal System // Nordic Journal of International Law 59 (1990): 91-102.
4. Townsend Jan-Gault. Compliance with the United Nations Convention on the Law of the Sea in the Asia-Pacific Region. University of British Columbia Law Review 33, no. 1 (1999).
5. Abdulayev, M. I. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik dlya vysshikh uchebnykh zavedeniy [Theory of state and law: a textbook for higher educational institutions] / I. I. Abdulayev. — Moskva : Finansovyy kontrol', 2004.
6. Begishev, I. R. Otvetstvennost' za vred, prichinennyy bespilotnymi transportnymi sredstvami: kompleksno-yuridicheskiye aspekty [Responsibility for harm caused by unmanned vehicles: complex legal aspects] / I. R. Begishev // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 2(38). — S. 68—74 // http://trans-safety.ru/tpb/articles/2021/pdf/38/06_begishev.pdf (data obrashcheniya: 2 avgusta 2021 g.).
7. Bol'shaya Rossiyskaya Entsiklopediya [Great Russian Encyclopedia] // https://bigenc.ru/religious_studies/text/3179427 (data obrashcheniya: 2 avgusta 2021 g.).
8. Vandanov, T. B. Vliyaniye tekhnicheskogo progressa na razvitiye norm mezhdunarodnogo prava [Influence of technical progress on the development of international law] / T. B. Vandanov // Sovetskiy yezhegodnik mezhdunarodnogo prava 1971. — Moskva, 1973.
9. Vandanov, T. B. Sopryazheniye norm mezhdunarodnogo prava s dostizheniyami nauchno-tekhnicheskoy revolyutsii [Conjugation of the norms of international law with the achievements of the scientific and technological revolution] / T. B. Vandanov // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Pravovedeniye. — 1990. — № 5.
10. Vengerov, A. B. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik dlya yuridicheskikh vuzov [Theory of state and law: textbook for law schools] / A. B. Vengerov. — 3-ye izd. — Moskva : Yurisprudentsiya, 2000.
11. Gutsulyak, V. N. Aktual'nyye problemy rossiyskogo morskogo prava, yego sovremennoye sostoyaniye i tendentsii razvitiya [Actual problems of Russian maritime law, its current state and development trend] / V. N. Gutsulyak // Gosudarstvo i pravo. — 2017. — № 9. — S. 74—92.
12. Dobosh, S. I. K voprosu o sotsial'noy sushchnosti tekhnicheskikh norm [To the question of the social essence of technical norms] / S. I. Dobosh // https://izron.ru/articles/teoriya-i-praktika-sovremennoy-yuridicheskoy-nauki-sbornik-nauchnykh-trudov-po-itogam-mezhdunarodnoy/sektsiya-1-teoriya-i-istoriya-prava-i-gosudarstva-istoriya-ucheniy-o-prave-i-gosudarstve/k-voprosu-o-sotsialnoy-sushchnosti-tekhnicheskikh-norm/ (data obrashcheniya: 1 avgusta 2021 g.).
13. Mamonova, A. S. Mezhdunarodno-pravovyye mery obespecheniya bezopasnosti moreplavaniya [International legal measures to ensure the safety of navigation] / A. S. Mamonova // Transportnoye pravo. — 2007. — № 1.
14. Pchelkin, A. V. Tekhniko-yuridicheskiye normy v sovremennoy Rossii: Problemy teorii i praktiki [Technical and legal norms in modern Russia: problems of theory and practice] / A. V. Pchelkin // https://www.dissercat.com/content/tekhniko-

yuridicheskie-normy-v-sovremennoi-rossii-problemy-teorii-i-praktiki (data obrashcheniya: 1 avgusta 2021 g.).
15. Tomin, V. A. Yuridicheskaya tekhnika : uchebnoye posobiye [Legal technique: a tutorial] / V. A. Tomin. — Sankt-Peterburg, 2015.
16. Troitskiy, V. A. Mezhdunarodnyye tekhnicheskiye normy v protsesse integratsii gosudarstv [International technical standards in the process of integration of states] / V. A. Troitskiy // Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gertsena. — 2012. — № 131 // https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-tehnicheskie-normy-v-protsesse-integratsii-gosudarstv (data obrashcheniya: 29 iyulya 2021 g.).
17. Troitskiy, V. A. Unifikatsiya i garmonizatsiya tekhnicheskikh trebovaniy k infrastrukture zheleznodorozhnogo transporta s tochki zreniya teorii prava [Unification and harmonization of technical requirements for the infrastructure of railway transport from the point of view of legal theory] / V. A. Troitskiy // http://www.uks.ru/news/Eltrans/Tech%20law.pdf (data obrashcheniya: 1 avgusta 2021 g.).
18. Cherdantsev A. F. Ponyatiye tekhniko-yuridicheskikh norm i ikh rol' v formirovanii obshchestvennykh otnosheniy [The concept of technical and legal norms and their role in the formation of social relations], http://lawlibrary.ru/article1025462.html (data obrashcheniya: 1 avgusta 2021 g.).