

Обзорная статья

УДК 34.03; DOI: 10.61260/2074-1626-2024-2-46-53

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ СПАСАНИЯ ЛЮДЕЙ НА ВОДНЫХ ОБЪЕКТАХ В АРКТИЧЕСКОЙ ЗОНЕ (ОБЗОР МАТЕРИАЛОВ «КРУГЛОГО СТОЛА»)

✉ Немченко Станислав Борисович;

Смирнова Анна Александровна.

Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, Санкт-Петербург, Россия

✉ nemchenko-st@mail.ru

Аннотация. Обзор освещает тезисы выступлений круглого стола «Правовое регулирование спасания людей на водных объектах в Арктической зоне», проведенного 7 февраля 2024 г. на базе ФГКУ Арктический спасательный учебно-научный центр «Вытегра» (Вологодская область, Вытегорский район, деревня Устье) в рамках Международной научно-практической конференции «Русский лед – 2024». Были представлены 10 научных и образовательных организаций, более 50 участников. В обзоре освещаются проблемы и перспективы законодательства Российской Федерации в сфере поиска и спасания людей на водных объектах Арктического бассейна; проблемы межведомственного взаимодействия в развитии системы обеспечения поиска и спасания людей на море в Арктической зоне: исторический опыт проведения морских аварийно-спасательных операций в Арктике и др.

Ключевые слова: Арктика, Арктическая зона Российской Федерации, аварийно-спасательные работы в Арктике, законодательство о чрезвычайных ситуациях, спасание людей на водных объектах в Арктике, Арктическое законодательство, Северный морской путь, Советская Арктика, спасательные операции

Для цитирования: Немченко С.Б., Смирнова А.А. Правовое регулирование спасания людей на водных объектах в Арктической зоне (обзор материалов «круглого стола») // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. 2024. № 2 (63). С. 46–53. DOI: 10.61260/2074-1626-2024-2-46-53.

Review article

LEGAL REGULATION OF RESCUE OF PEOPLE ON WATER BODIES IN THE ARCTIC ZONE (THE ROUND TABLE REVIEW)

✉ Nemchenko Stanislav B.;

Smirnova Anna A.

Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia, Saint-Petersburg, Russia

✉ nemchenko-st@mail.ru

Abstract. The review highlights the abstracts of the round table «Legal regulation of human rescue on water bodies in the Arctic zone», held on February 7, 2024 at the Federal state budgetary institution Arctic rescue educational and scientific center «Vytegra» (Vologda region, Vytegor'sky district, Ustye village) within the framework of the International Scientific and practical conference «Russian ice – 2024». 10 scientific and educational organizations, more than 50 participants were represented. The review highlights the problems and prospects of the legislation of the Russian Federation in the field of search and rescue of people in the waters of the Arctic basin; problems of interdepartmental cooperation in the development of a system for providing search and rescue of people at sea in the Arctic zone: historical experience of conducting marine rescue operations in the Arctic, etc.

Keywords: Arctic, Arctic zone of the Russian Federation, emergency rescue operations in the Arctic, legislation on emergency situations, rescue of people on water bodies in the Arctic, Arctic legislation, Northern sea route, Soviet Arctic, rescue operations

For citation: Nemchenko S.B., Smirnova A.A. Legal regulation of rescue of people on water bodies in the Arctic zone (the round table review) // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychajnye situacii = Right. Safety. Emergency situations. 2024. № 2 (63). P. 46–53. DOI: 10.61260/2074-1626-2024-2-46-53.

© Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2024

7 февраля 2024 г. на базе ФГКУ Арктический спасательный учебно-научный центр «Вытегра» (Вологодская обл., Вытегорский р-н, д. Устье) в рамках Международной научно-практической конференции «Русский лед – 2024» Санкт-Петербургским университетом ГПС МЧС России совместно с Главным управлением МЧС России по Вологодской обл. был проведен «круглый стол» «Правовое регулирование спасания людей на водных объектах в Арктической зоне».

Начальник кафедры теории и истории государства и права Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России кандидат юридических наук, доцент, член Экспертно-консультативного совета ПА ОДКБ С.Б. Немченко в своем выступлении остановился на обзоре международных соглашений в сфере спасания людей на водных объектах в Арктике и характеристике международного сотрудничества в этой сфере в условиях приостановки сотрудничества с Россией в рамках Арктического Совета и выхода России из Совета Баренцева/Евроарктического региона (СБЕР).

Отношения по предупреждению и ликвидации чрезвычайных ситуаций базируются на большом массиве международно-правовых актов различного характера (конвенции, резолюции, программные документы международных организаций и др.). Одним из важнейших направлений международного сотрудничества в Арктике является спасание людей на водных объектах. Из всего большого массива международных соглашений в сфере спасания людей на водных объектах можно выделить три основных акта:

1. Международная конвенция по поиску и спасанию на море (САР-79) (27 апреля 1979 г., г. Гамбург, Германия) [1].

2. Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике (12 мая 2011 г., г. Нуук, Гренландия) [2].

3. Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасению (МАМПС/ИМСАР) [3].

Несмотря на то, что международные соглашения в сфере спасания людей на водных объектах в Арктике имеются, в области международного сотрудничества существуют проблемы политического характера.

В частности, на работу Арктического совета возлагались определенные надежды по продолжению работы в сфере координации международных усилий, используя все формы международного сотрудничества, в том числе по координации законодательной деятельности. Однако на сегодняшний день существуют объективные сложности в эффективном использовании Арктического Совета как площадки межгосударственного сотрудничества по причине неконструктивной политики ряда стран – членов организации в отношении инициатив Российской Федерации.

В завершении своего выступления С.Б. Немченко подчеркнул, что, несмотря на объективные трудности, международное сотрудничество в Арктике в сфере спасания людей на водных объектах является востребованным и актуальным. По мнению докладчика, Соглашению о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике, принятому в рамках приостановленного Арктического Совета, нужно придать более высокий статус. Сотрудничество с другими государствами необходимо проводить на площадках иных международных организаций, в частности ООН.

Профессор кафедры теории и истории государства и права Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России доктор юридических наук, профессор, заслуженный юрист Российской Федерации Н.И. Уткин в своем выступлении акцентировал внимание на проблемах и перспективах законодательства Российской Федерации в сфере поиска и спасания людей на водных объектах Арктического бассейна. Докладчик подчеркнул, что сегодня назрела необходимость в более детальном правовом регулировании вопросов координации деятельности по поиску и спасанию в акватории морских портов. Кроме того, требует дополнительной юридической оценки на соответствие положениям Конституции Российской Федерации компетентными надзорными и судебными органами региональная законодательная практика отнесения части акватории портов,

находящихся в акватории заливов и в других внутренних морских водах, к территории отдельных субъектов Российской Федерации. С учетом выработки единой правовой позиции по данному вопросу докладчик предложил на уровне Правительства Российской Федерации уточнить координационную деятельность в морских портах по спасанию людей.

Главный научный сотрудник Академии управления МВД России доктор юридических наук, доцент Н.В. Ковалева в своем докладе сделала акцент на технико-юридических нормах, которые неизменно формируют основу законодательства Российской Федерации в сфере поиска и спасения людей на водных объектах Арктического бассейна.

Раскрывая природу технико-юридических норм, докладчик показал их роль для упорядочивания такого рода правоотношений, где неизменно требуется детализация правового регулирования на узко выделенном участке общественных отношений. Посредством данных регуляторов наиболее полно формируется содержание правоотношений, включая возможную вариативность: именно субсидирующий характер этих норм позволяет достичь цели регулирования.

Ковалева Н.В. подчеркнула, что обособление социальных и технико-юридических норм мало конструктивно, так как последние обладают социальной значимостью, позволяя избежать неблагоприятных последствий, что указывает на превентивную функцию данных регуляторов. В большей степени именно эта функция технико-юридических норм лежит в основе создания нормативных правовых актов и подзаконных нормативных правовых актов, направленных на регламентацию отношений в узко выделенной предметной области – обеспечение безопасности в той или иной сфере деятельности человека.

Дальнейшее изучение столь специфических регуляторов общественных отношений особенно актуально в условиях динамично изменяющегося мира. Теоретические изыскания в этой сфере как никогда будут способствовать совершенствованию действующего законодательства Российской Федерации, позволяя обеспечить более эффективный поиск и спасение людей на водных объектах Арктического бассейна.

Доцент кафедры теории и истории государства и права Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России кандидат исторических наук, доцент А.А. Смирнова в своем докладе осветила наиболее памятные и успешные аварийно-спасательные операции, осуществленные в Арктике Экспедицией подводных работ особого назначения. Докладчик обратила внимание участников на тот факт, что в декабре 2023 г. страна отметила столетие со дня основания в России морской аварийно-спасательной службы. Она называлась тогда «Экспедиция подводных работ особого назначения» (ЭПРОН). Несмотря на то, что формальным поводом для создания ЭПРОНа послужил поиск золота с затонувших кораблей, его деятельность изначально была направлена на более широкий круг подводных работ, в частности, поднятие затонувших кораблей и лодок, подлежащих восстановлению и дальнейшей эксплуатации. В Арктике сотрудниками ЭПРОНа в октябре 1933 г. со дна Белого моря был поднят ледокольный пароход «Садко» [4].

Начиная с 1930-х гг., в сферу деятельности ЭПРОНа, помимо судоподъемных работ, вошло проведение спасательных операций. Так, в январе 1933 г. сотрудники ЭПРОНа приняли участие в спасении экипажа ледокола «Малыгин», потерпевшего бедствие у берегов Западного Шпицбергена. Помимо «Малыгина», за период 1931–1933 гг. спасатели ЭПРОНа предотвратили гибель более 10 крупных судов, в том числе и иностранных (транспорты «Питеас», «Хаугланд» и т.д.). В 1936 г. был спасён ледокольный пароход «А. Сибиряков», в 1939 г. – разломившийся пополам теплоход «Челюскинец» [5]. Великая Отечественная война внесла свои изменения в структуру ЭПРОНа.

22 июня 1941 г. совместным приказом наркоматов военно-морского и морского флотов Главное управление ЭПРОН и аварийно-спасательные отряды на флотах и флотилиях были переданы в распоряжение Военно-морского флота (ВМФ).

При этом Экспедиция практически раздвоилась: флотские структуры перешли в ведение военных моряков, а Главное военно-речное управление – в ведение наркомата речного флота. 2 июня 1942 г. приказом наркома ВМФ СССР ЭПРОН была преобразована

в Аварийно-спасательную и судоподъемную службу ВМФ. За годы войны аварийно-спасательная служба ВМФ СССР оказала помощь 745 судам, сняла с мели – 840, подняла 1 920 кораблей, судов и катеров общим водоизмещением свыше 1 млн т [6].

Так завершилась почти 20-летняя история первой в России специализированной службы по поиску, спасению и подъему кораблей и судов – ЭПРОН.

Доцент кафедры Р10 Балтийского государственного технического университета «Военмех» кандидат исторических наук М.А. Савинов в своем выступлении продолжил тему истории спасательных операций в Арктике детальным рассказом о спасении экипажа потерпевшего бедствие у берегов Западного Шпицбергена ледокола «Малыгин», а также о последующей операции по его буксировке на «Большую землю». Спасателям пришлось работать в условиях не только экстремально низких температур, но и подвижек льда, что затрудняло возможность высадки спасательных судов. Тем не менее ЭПРОНовцы героически справились с возложенной на них задачей, а их заслуги перед обществом были признаны на государственном уровне. Так, по решению ЦИК СССР от 17 июля 1934 г. «О награждении работников ЭПРОНа за спасение ледокола «Малыгин» и подъем ледокола «Садко» орденом Ленина был награжден Ф.И. Крылов, а В.Я. Васин, руководившей группой по спасению «Малыгина», был награжден орденом Трудового красного знамени за «отлично проведенное в труднейших условиях политическое руководство экспедицией и личное мужество и самоотверженность» [7].

Доцент кафедры теории и истории государства и права ФГАОУ ВО «Мурманский арктический университет» кандидат юридических наук, доцент П.П. Пирогов рассказал о наиболее ярких и значимых операциях по спасению и сопровождению судов с грузами и военной техникой в годы Великой Отечественной войны на арктических морских рубежах силами Северного флота.

Было отмечено, что наибольшую угрозу для мирных и военных объектов представляли подводные лодки и авиация противника. Основными способами защиты перевозок были специальные операции и конвоирование. Необходимость в них возникла уже в октябре 1941 г., когда предстояло вывести из Арктики в Белое море 35 транспортов, 5 ледоколов и несколько малых судов. Для обеспечения перехода конвоев осуществлялись тщательная воздушная разведка, поиск вражеских подводных лодок и мин, траление основных фарватеров.

До наступления 1942 г. Северный флот и Беломорская флотилия обеспечили безопасность прохождения по внутренним коммуникациям 639 судов. На них было перевезено 180 тыс. чел. и 212 тыс. т грузов. Наши потери составили всего лишь три судна. В начальном периоде войны Северный флот обеспечил безопасность плавания 1 336 транспортов. Врагу удалось потопить лишь менее 1 % от всего количества проведенных судов.

Самыми значительными операциями по защите морских перевозок в 1943 г. были операции по выводу ледоколов в Арктику летом и их возвращению в Белое море осенью.

Всего только в 1943 г. в Арктике было проведено 110 конвоев в количестве 170 транспортов. Последней крупной операцией по защите арктических сообщений явился вывод ледоколов из Арктики в октябре 1944 г.

За весь период войны был проведен 1 471 внутренний конвой Северного флота, в ходе которых было переправлено 2 569 транспортов с объемом перевозок 1 556, 1 тыс. т, перевезено 1 172,1 тыс. чел. Число погибших кораблей – 24 (включая сопровождающие силы).

Таким образом, в ходе Великой Отечественной войны Северный флот накопил значительный опыт проведения операций по защите арктических сообщений.

Доцент кафедры теории и истории государства и права Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России кандидат юридических наук А.А. Зозуля посвятил свое выступление проблемам использования терминов «спасание» и «спасение» в юридических документах, регламентирующих обеспечение безопасности людей на водных объектах. При освоении Арктики особое значение приобретают вопросы обеспечения безопасности людей

и угроза их жизни в результате негативного воздействия опасной окружающей среды (открытой воды). Этой потребности корреспондирует необходимость детальной правовой регламентации действий сотрудников МЧС России в процессе спасания терпящих бедствие, а также критериев достижения положительного результата этих действий – спасения. Обращено внимание, что использование терминов «спасание» и «спасение» в источниках права не всегда соответствует смысловой дифференциации соответствующих им понятий по формуле «процесс – результат». Кроме того, термин «спасание» в юридических документах нередко обозначает единые по концепту, но отличающиеся по объему понятия. Обозначенные терминологические проблемы, являясь нарушением правил юридической техники, порождают риски правовой неопределенности. Исследуя указанные феномены как юридические понятия, А.А. Зозуля предложил рассматривать спасание людей на водных объектах как урегулированные комплексом технико-юридических и правовых норм общественные отношения в сфере обеспечения безопасности личности, содержанием которых являются права и обязанности спасателей по недопущению гибели нуждающихся в спасении людей, находящихся на терпящих бедствие судах, плавательных средствах или в поверхностной водной среде. По его мнению, назрела необходимость разработать Устав поисково-спасательной службы МЧС России по организации и ведению поисково-спасательных работ в акватории, в котором будут закреплены нормы-дефиниции понятий «спасание» и «спасение», исходя из следующего их соотношения: спасание – это процесс, включающий комплекс необходимых мер и действий, направленных на недопущение гибели терпящих бедствие людей, а спасение – это положительный результат этого процесса, выразившийся в прекращении воздействия на терпящих бедствие людей факторов, угрожающих их жизни и здоровью.

Профессор кафедры теории и истории государства и права Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова доктор юридических наук, профессор Заслуженный юрист России Н.П. Маюров и доцент кафедры государственного права Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина кандидат юридических наук, доцент Д.А. Макаров отметили, что вопросы осуществления спасения на море изначально лежат в нормативных положениях, регулирующих торговое мореплавание. Нормы права, посвящённые отношениям, связанным с ведением войны на море, являются дополнительными, факультативными. Спасение экипажа и груза погибающего корабля должно по возможности осуществляться как в мирное, так и в военное время. Данное положение применимо как к дружественному, так и к нейтральному, и даже вражескому судну. При этом необходимо учитывать следующие обстоятельства:

1. Соразмерность риска для своего корабля и экипажа опасностям, связанным с проведением спасательной операции.
2. Возмещение расходов на проведение спасательной операции. При этом возмещение расходов по спасению людей не может быть возложено на спасенных, при соблюдении правила, что если возмещение за спасение корабля и грузов имело место, то и лица, спасшие людей, также имеют право на получение вознаграждения из общей суммы.

Экипаж и пассажиры погибающего вражеского корабля в случае отказа от сопротивления и нахождения в опасном положении имеют право на гуманное отношение и спасение. Объявлять о не пощаде запрещено. Но при этом капитан военного корабля не обязан осуществлять спасательную операцию в любом случае. Он в первую очередь руководствуется приказами, которые были отданы ему. Законы и обычаи войны на море посвящены главным образом решению вопроса о профилактике и предотвращении возникновения ситуации, когда возникнет необходимость спасения. Речь идёт о защите интересов торгового судоходства, осуществляемого нейтральными кораблями и кораблями, которые не были осведомлены о начале военных действий, необходимости для всех торговых судов следовать указаниям командования военных кораблей и соблюдать принципы гуманизма при ведении военных действий.

Старший научный сотрудник Всероссийского научно-исследовательского института по проблемам гражданской обороны и чрезвычайных ситуаций МЧС России (федеральный центр науки и высоких технологий) А.А. Гаврилюк в своем выступлении представил анализ законодательных и нормативных правовых актов, регламентирующих межведомственное взаимодействие при поиске и спасении людей, терпящих бедствие на водных объектах в Арктической зоне Российской Федерации.

Докладчик акцентировал внимание на проблемах законодательства в сфере поиска и спасения людей на водных объектах в Арктическом бассейне и на необходимости урегулирования отдельных моментов сотрудничества.

В докладе процесс поиска и спасения людей на водных объектах изложен как комплекс мероприятий, основанных на согласованности действий привлекаемых поисково-спасательных формирований. Особо подчеркнуто, что основой согласованности данных действий являются законодательные и нормативные правовые акты, на которых строятся принципы управления, информационного обмена, подготовки, содержания и применения сил и средств участников процесса межведомственного взаимодействия.

Для более полного и всестороннего понимания рассматриваемых проблем сформулировано определение системы поиска и спасения людей: «система поиска и спасения людей на водных объектах – совокупность взаимосвязанных организационных и технических мероприятий, проводимых под единым руководством и по единым юридическим нормам, которые направлены на осуществление поиска и спасения людей на водных объектах».

Даны предложения о совершенствовании правового регламентирования процессов поиска и спасения людей на водных объектах.

В отношении развития и последующего совершенствования федеральной системы поиска и спасения людей, терпящих бедствие на водных объектах Арктического бассейна, целесообразно внести научно обоснованные изменения в организационно-штатные структуры федеральных органов исполнительной власти и в Положения об их функциональных подсистемах РСЧС.

В соответствии с Указом Президента Российской Федерации от 2 мая 2014 г. № 296 «О сухопутных границах Арктической зоны Российской Федерации» и Федеральным законом от 13 июля 2020 г. № 193-ФЗ «О государственной поддержке предпринимательской деятельности в Арктической зоне Российской Федерации» Арктическая зона является самостоятельным объектом государственной политики России.

Исходя из этого, в целях эффективного освоения Арктического пространства, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций, обеспечения пожарной безопасности и безопасности людей на водных объектах докладчик предложил:

- 1) наделить Арктическую зону правовым статусом Арктического федерального округа Российской Федерации;
- 2) сформировать Арктическое региональное управление МЧС России с административным центром в г. Тикси (г. Норильск).
- 3) интегрировать Автоматизированную информационно-управляющую систему РСЧС с информационными системами Минтранса России «MoPe» и Росрыболовства «Виктория» в единое информационное пространство.

Заведующая кафедрой философских и социально-экономических дисциплин Санкт-Петербургского военного ордена Жукова института войск национальной гвардии Российской Федерации кандидат юридических наук, доцент Ю.А. Евстратова в своем выступлении акцентировала внимание на историческом и современном аспекте темы героизма в Арктике.

Говоря об отечественных героических исследователях Арктики, докладчик назвала фамилии великих людей.

Семен Челюскин (около 1700 г. – после 1760 г.) – покоритель Арктики, достигший крайней северной точки Евразии – мыса, названного впоследствии его именем.

Харитон Лаптев (1700–1763), чья команда прошла морем из Лены в Енисей. В 1739–1742 гг. он совершил еще несколько морских и сухопутных экспедиций, итогом которых стало картографирование Таймырского полуострова и описание Северного Ледовитого океана от устья Лены до устья Енисея.

Андрей Курочкин (1770–1842) был талантливым и перспективным кораблестроителем, под руководством которого на верфях Соломбалы были построены десятки военных кораблей Российской Империи.

Александр Колчак (1874–1920) – один из самых известных деятелей Белого движения, прославился и как исследователь Арктики. В 1900–1902 гг. на шхуне «Заря» он участвовал в экспедиции к Новосибирским островам, его именем был назван один из этих островов и мыс в Карском море. В 1906 г. Колчак опубликовал ряд специальных работ, в частности книгу «Лед Карского и Сибирского морей». Также участвовал в подготовке гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана.

Петр Пахтусов (1800–1835) – исследователь Баренцева, Белого и Карского морей и архипелага Новая Земля.

Владимир Русанов (1875–1913) впервые в истории пересек по суше Новую Землю и достиг Баренцева моря. Наиболее значимый его труд посвящен поиску оптимального Северного морского пути. Также ученый открыл на Шпицбергене залежи угля и закрепил за Россией право на его добычу.

Георгий Седов (1877–1914) был первым, кто организовал русскую экспедицию к Северному полюсу. И пусть последние страницы его жизни навсегда останутся спорными, мы знаем, что он стремился к одному – прославить страну и поморов.

Владимир Воронин (1890–1952) – капитан ледокола «Александр Сибиряков» – первым в истории прошел по Северному морскому пути всего за одну навигацию.

Отто Шмидт (1891–1956) организовал экспедицию на первую в мире дрейфующую научную станцию «Северный полюс – 1» в самом центре Северного Ледовитого океана, а в 1938 г. возглавил операцию по эвакуации персонала станции.

Иван Папанин (1894–1986) – руководитель полярной станции в бухте Тихая на Земле Франца-Иосифа, начальник первой в истории дрейфующей станции «Северный полюс – 1».

Подводя итоги своему выступлению, докладчик подчеркнула, что современными героями Арктики являются обычные граждане – спасатели, врачи, учителя, военные, сотрудники Росгвардии, полиции и МЧС России – все, кто добросовестно выполняет свой долг в этом трудном северном регионе. Свой доклад Д.А. Евстратова завершила словами Юлиуса Фучика: «герой – это человек, который в решительный момент делает то, что нужно делать в интересах человеческого общества».

По итогам «круглого стола» участниками была принята Резолюция, содержащая предложения и рекомендации по проблемам правового регулирования спасания людей на водных объектах в Арктической зоне.

Список источников

1. Дмитриев В.И. Международная конвенция по поиску и спасанию на море (САР-79) // Действия экипажей судов в экстремальных ситуациях и особых условиях плавания. Спасание на море. М.: МОРКНИГА, 2023.

2. Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике // Бюллетень международных договоров. 2013. № 9.

3. Дмитриев В.И. Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасению (МАМПС) // Действия экипажей судов в экстремальных ситуациях и особых условиях плавания. Спасание на море. М.: МОРКНИГА, 2023.

4. Наши подводники // Северный комсомолец. 1939. 12 янв. (№ 6). С. 4. URL: <https://ekb.aonb.ru/index.php?id=4592> (дата обращения: 06.03.2024).

5. Евменов Н.А. Спасатели ВМФ России. К 100-летию Экспедиции подводных работ особого назначения. URL: <http://history.milportal.ru/spasateli-vmf-rossii-k-100-letiyu-ekspedicii-podvodnyh-rabot-osobogo-naznacheniya/> (дата обращения: 06.03.2024).

6. Орлова В. Помним, чтим, приумножаем традиции ЭПРОНа и подводных сил. URL: <https://www.sevastopol.kp.ru/daily/27407.5/4604466/> (дата обращения: 06.03.2024).

7. О награждении работников ЭПРОНа за спасение ледокола «Малыгин» и подъем ледокола «Садко». 17 июля 1934 г. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/400218#mode/inspect/page/1/zoom/4> (дата обращения: 06.03.2024).

References

1. Dmitriev V.I. Mezhdunarodnaya konvenciya po poisku i spasaniyu na more (SAR-79) // Dejstviya ekipazhej sudov v ekstremal'nyh situacijah i osobyh usloviyah plavaniya. Spasanie na more. M.: MORKNIGA, 2023.

2. Soglashenie o sotrudnichestve v aviacionnom i morskome poiske i spasanii v Arktike // Byulleten' mezhdunarodnyh dogovorov. 2013. № 9.

3. Dmitriev V.I. Rukovodstvo po mezhdunarodnomu aviacionnomu i morskome poisku i spasaniyu (MAMPS) // Dejstviya ekipazhej sudov v ekstremal'nyh situacijah i osobyh usloviyah plavaniya. Spasanie na more. M.: MORKNIGA, 2023.

4. Nashi podvodniki // Severnyj komsomolec. 1939. 12 yanv. (№ 6). S. 4. URL: <https://ekb.aonb.ru/index.php?id=4592> (data obrashcheniya: 06.03.2024).

5. Evmenov N.A. Spasateli VMF Rossii. K 100-letiyu Ekspedicii podvodnyh rabot osobogo naznacheniya. URL: <http://history.milportal.ru/spasateli-vmf-rossii-k-100-letiyu-ekspedicii-podvodnyh-rabot-osobogo-naznacheniya/> (data obrashcheniya: 06.03.2024).

6. Orlova V. Pomnim, chtim, priumnozhaem tradicii EPRONa i podvodnyh sil. URL: <https://www.sevastopol.kp.ru/daily/27407.5/4604466/> (data obrashcheniya: 06.03.2024).

7. O nagrazhdenii rabotnikov EPRONa za spasenie ledokola «Malygin» i pod'em ledokola «Sadko». 17 iyulya 1934 g. URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/400218#mode/inspect/page/1/zoom/4> (data obrashcheniya: 06.03.2024).

Информация о статье:

Поступила в редакцию: 15.05.2024

Принята к публикации: 30.05.2024

The information about article:

Article was received by the editorial office: 15.05.2024

Accepted for publication: 30.05.2024

Информация об авторах:

Немченко Станислав Борисович, начальник кафедры теории и истории государства и права Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), кандидат юридических наук, доцент, e-mail: nemchenko-st@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9785-6419>

Смирнова Анна Александровна, доцент кафедры теории и истории государства и права Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), кандидат исторических наук, доцент, e-mail: smirnovaanna@igps.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4880-8183>

Information about the authors:

Nemchenko Stanislav B., head of the department of theory and history of state and law of the Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), candidate of law, associate professor, e-mail: nemchenko-st@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0001-9785-6419>

Smirnova Anna A., associate professor of the department of theory and history of state and law of the Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), candidate of historical sciences, associate professor, e-mail: smirnovaanna@igps.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4880-8183>