

Аналитическая статья

УДК 340.5; DOI: 10.61260/2074-1626-2024-4-60-66

БЕЗОПАСНОСТЬ ЛЮДЕЙ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ ИСТОРИКО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ОТДЕЛЬНЫХ НОРМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ И СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ

✉ **Сташков Руслан Сабитович.**

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

✉ **fpkrus@mail.ru**

Аннотация. Рассмотрены вопросы безопасности людей на водном транспорте. Проведен сравнительный анализ Устава купеческого водоходства по рекам водам и морям 1781 г. и Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. по вопросам обеспечения безопасности людей на водном транспорте. Автор анализирует в нормативных актах понятия «корабельщик», «судовщик», «капитан», нормы об их ответственности, нормы об их полномочиях в случае угрозы безопасности и назначению наказаний за правонарушения, обеспечению санитарно-эпидемиологической и пожарной безопасности.

Сравнительный историко-правовой анализ отдельных положений осуществлен с учетом современного развития общества, техники и технологий судостроения и судовождения, использования современной терминологии и принципов.

Использовались идеографический, исторический, сравнительно-правовой методы и метод юридической герменевтики.

В результате проведенного анализа сформулирован вывод об историко-правовом преемстве Российской Федерации вопросов обеспечения безопасности людей на водном транспорте.

Ключевые слова: Устав купеческого водоходства по рекам водам и морям 1781 г., Кодекс торгового мореплавания, Кодекс внутреннего водного транспорта, безопасность, безопасность судна, безопасность людей, корабельщик, судовщик, капитан судна, полномочия капитана судна, судно, торговое судно, корабль, водный транспорт

Благодарности: автор выражает благодарность профессору кафедры теории и истории государства и права Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России доктору юридических наук, доценту, заслуженному юристу Российской Федерации Владимиру Анатольевичу Винокурову за оказание помощи при подготовке статьи.

Для цитирования: Сташков Р.С. Безопасность людей на водном транспорте: сравнительный историко-правовой анализ отдельных норм законодательства Российской империи и современной России // Право. Безопасность. Чрезвычайные ситуации. 2024. № 4 (65). С. 60–66. DOI: 10.61260/2074-1626-2024-4-60-66.

Analytical article

SAFETY OF PEOPLE ON WATER TRANSPORT: A COMPARATIVE HISTORICAL AND LEGAL ANALYSIS OF INDIVIDUAL LEGISLATIVE NORMS OF THE RUSSIAN EMPIRE AND MODERN RUSSIA

✉ **Stashkov Ruslan S.**

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

✉ **fpkrus@mail.ru**

Abstract. The issues of human safety in water transport are considered. A comparative analysis of the Charter of the merchant shipping company for rivers, waters and seas of 1781 and the Code of merchant shipping of the Russian Federation of 1999 on ensuring the safety of people on water transport has been carried out. The author analyzes the concepts of «shipbuilder», «shipowner», «captain» in regulatory acts, norms on their responsibility, norms on their powers in the event of a threat to safety and the imposition of penalties for offenses, ensuring sanitary and epidemiological and fire safety.

© Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2024

A comparative historical and legal analysis of individual provisions is carried out taking into account the modern development of society, technology and technologies of shipbuilding and navigation, the use of modern terminology and principles.

Ideographic, historical, comparative legal methods and the method of legal hermeneutics were used.

As a result of the analysis, a conclusion has been formulated on the historical and legal succession of the Russian Federation to issues of ensuring human safety in water transport.

Keywords: Charter of the merchant shipping company on rivers, waters and Seas of 1781, Code of merchant shipping, Code of inland waterway transport, safety, ship safety, safety of people, shipbuilder, shipowner, ship captain, powers of the ship's captain, ship, merchant ship, ship, water transport

Acknowledgements: the author expresses gratitude to 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, doctor of law, associate professor, honored lawyer of the Russian Federation V.A. Vinokurov for his assistance in preparing the article.

For citation: Stashkov R.S. Safety of people on water transport: a comparative historical and legal analysis of individual legislative norms of the Russian empire and modern Russia // Pravo. Bezopasnost'. Chrezvychajnye situacii = Right. Safety. Emergency situations. 2024. № 4 (65). P. 60–66. DOI: 10.61260/2074-1626-2024-4-60-66.

Введение

Истоки отечественного законодательства, регулирующие вопросы судоходства, появляются ещё в период Древней Руси. Одним из первых документов, в котором зафиксированы нормы публичного права, регулирующие международные отношения на море, стал мирный договор, заключенный между Русью и Византией в 911 г., который сохранился в списках летописей, в том числе в Повести временных лет [1]. С течением времени правовое регулирование отношений в области судоходства менялось, дополнялось, совершенствовалось, в том числе и в связи с увеличением количества водного транспорта, налаживания торговых связей, а также роста возникающих в этой области новых общественных отношений, требующих юридического вмешательства.

В начале XVIII в., во времена правления Петра I, формирование флота Российской империи потребовало создания единого правового документа для регулирования отношений на морских судах. Такой документ появился, получил название «Устав морской» и был утвержден царем в 1720 г. [2].

К концу XVIII в. развитие судоходства и значительное увеличение количества водного транспорта требовало более всестороннего правового регулирования данной области. Отсутствие единого кодифицированного документа вызывало неудобство при возникновении множества ситуаций в различных областях в сфере судоходства или, как определяли в то время, водоходства. В результате Екатериной II в 1781 г. был принят и «для надлежащего исполнения» обнародован Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям (Устав) [3, 4].

Устав состоял из двух частей и включал в себя 13 глав (девять – в первой части и четыре – во второй), общее количество – 298 статей. Каждая глава Устава регулировала определенную область деятельности, связанную с судоходством: основные правила водоходства (гл. I); требования по должностям корабельщика и судовщика, штурмана и кормчего, плотника, корабельных и судовых служителей и водоходцев и прочих лиц, на корабле и судне находящихся (гл.гл. II–V); образец договора или контракта, заключаемого с теми, кто выполняет обязанности на судне или корабле (гл. VI); вопросы, связанные с наймом корабля или судна, с хозяевами корабля или судна (гл.гл. VII–VIII); о должности маклера (глава IX); вопросы страхования судов и грузов, защиты и конвоя военными кораблями торговых судов (гл.гл. X–XI). Подробно были описаны «аварии или приключения», всё, что связано с крушением или гибелью корабля или судна, награды за спасение и сбережение, ответственность лоцманов (гл.гл. XII–XIII).

В целях осуществления сравнительного историко-правового анализа норм, касающихся безопасности на водном транспорте, рассмотрим несколько статей Устава.

Основная часть

Основы безопасности на водном транспорте были заложены в нормах ряда статей гл. II Устава, именуемой «Должность корабельщика и судовщика». Сравним их с аналогичными нормами современного отечественного законодательства, в частности с нормами Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации.

Начнем с лица, отвечающего за корабль, людей, груз и товар во время плавания. Так, в начале упомянутой главы сказано «... корабельщику купеческого корабля или судовщику купеческого судна поручается начальство надъ кораблемъ или судномъ и людьми на ономъ находящимися и надъ товаромъ и грузомъ на корабле или судне нагруженнымъ...» [3, ст. 15], то есть лица, занимающие указанные должности, ведают всеми делами на судне или корабле.

Для понимания того, кого именовали «корабельщиком» и «судовщиком», обратимся к словарям. Согласно Энциклопедическому словарю Ф.А. Брокгауза и А.И. Ефрона «корабельщик» – это «законодательный термин для обозначения шкипера» [5, т. XVI, с. 191], а «шкипером» по сведениям названного Энциклопедического словаря «назывался капитан торгового корабля», но при этом уточнялось, что с 1902 г. звание «шкипер» заменено званием «капитан», «как более понятнымъ» [6, т. XXXIXa, с. 620–621]. Термин «судовщик», определяемый в Словаре русского языка под редакцией А.П. Евгеньевой как устаревший, существует в двух значениях: «судовладелец» и «специалист по вождению судов» [7, т. 4, с. 301]. Таким образом, по смыслу норм Устава под «судовщиком» понимается не только судовладелец, то есть тот, кто несет ответственность за людей и груз на судне, но и тот, кто должен иметь опыт судовождения. Иначе говоря, судовщик рассматривается одновременно в двух ипостасях, то есть фактически выполняет функции капитана.

Исходя из изложенного, представляется, что процитированная выше норма ст. 15 Устава устанавливает старшее (главное) лицо на судне (корабельщика или судовщика, или, иначе, капитана), которое отвечает за судоходство в целом, берет под свое начало корабль или судно, корабельных или судовых служителей и пассажиров, товар и груз, тем самым подразумевая с его стороны деятельность по обеспечению безопасности за всё перечисленное.

Следующая статья говорит об ответственности корабельщика или судовщика, устанавливая, что он «...подлежитъ ответу и отчету о корабле или судне и принятомъ на ономъ товаре и грузе и о попеченіи, храненіи и раденіи объ ономъ» [3, ст. 16]. Причем за груз или товар корабельщик или судовщик нес ответственность в течение всего периода его нахождения на корабле или судне, то есть «от того часа, как на товаръ или грузъ положатся корабельная или судовыя тали...» [3, ст. 21].

Современное законодательство России схоже с нормами исторических документов в области обязанностей капитана, однако имеются некоторые «границы» обязанностей и ответственности за людей, товар и груз на судне. Так, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, принятый в 1999 г., содержит норму, которая возлагает на капитана управление судном, включая судовождение, принятие мер по обеспечению безопасности плавания судна, соблюдение порядка на судне и предотвращение причинения вреда судну, находящимся на нем людям и грузу [8, ст. 61]. Ответственность за утрату или повреждение принятого для перевозки груза (за отдельными установленными законодательством исключениями) возложена на перевозчика, то есть на лицо, которое заключило договор морской перевозки груза [8, ч. 4 ст. 166; ч. 3 ст. 115]. Кроме того, современным российским законодательством за повреждение или уничтожение имущества предусматривается административная [9, ст. 11.15] или уголовная ответственность [10, ст.ст. 167, 168].

Важным моментом, касающимся обеспечения безопасности судоходства, является вопрос о полномочиях капитана судна в части наказания подчиненных ему лиц. С одной стороны, Устав запрещал корабельщику или судовщику «употребить над корабельнымъ или судовымъ служителемъ или водоходцомъ телесное наказаніе», а с другой – допускал возможность применить к лицу, медленно исполняющему необходимую для спасения корабля или судна работу, наказание, но «не более пяти ударов веревкою или хлыстомъ» [3, ст. 28], а в случае возмущения или мятежа – не более 12 ударов «веревкою по спине» [3, ст. 29]. Такой подход позволял капитану судна реагировать на ситуации,

оперативно подавляя возникающую угрозу водоходству. Данная норма являлась одновременно как сдерживающим фактором для корабельных и судовых служителей, так и стимулирующим, заставляющим не медлить в случаях опасности, не проявлять ненужного недовольства и не призывать к бунту на корабле или судне.

С учетом развития общества, современных подходов к соблюдению прав и свобод человека и гражданина Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации по-иному решает вопрос полномочий капитана в отношении виновных лиц. Во-первых, распоряжения капитана судна подлежат исполнению всеми находящимися на судне лицами; капитан судна имеет право налагать на членов экипажа судна дисциплинарные взыскания, отстранять любого члена экипажа судна от исполнения своих служебных обязанностей в установленном законодательством порядке [8, ст. 67]. Во-вторых, капитан судна наделен полномочиями возбуждать уголовное дело публичного обвинения и осуществлять неотложные следственные действия в соответствии с Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации [8, ст. 69]. В-третьих, капитан судна имеет право передать компетентным органам иностранного государства лицо (за исключением гражданина России или постоянно проживающего на территории России лица без гражданства), в отношении которого у капитана судна имеются разумные основания считать, что оно совершило преступление, направленное против безопасности морского судоходства [8, ст. 69¹].

Следует отметить, что Уставом был предусмотрен перечень уголовных преступлений. В этом перечне содержались, в частности, такие противоправные деяния, как «своевольной наездъ или нападение на набережные места, или на воде на корабль или судно, или убийство, или увечье и раны, или насильство разбой, или увозъ или похищеніе, или поджег, или воровство со взломомъ, или воровство грабежъ, или обманъ, или мошенничество, или иное уголовное преступление» [3, ст. 43]. Как видно, этот перечень содержит значительное количество различных преступлений, за которые капитан судна мог понести наказание вплоть до смертной казни. Современное российское законодательство схоже с историческим, однако перечень составов уголовных преступлений содержится в отдельном кодифицированном правовом документе – Уголовном кодексе Российской Федерации [10], в котором устанавливается мера наказания за то или иное противоправное деяние. Например, за нападение на морское или речное судно в целях завладения чужим имуществом, совершенное с применением насилия либо с угрозой его применения, то есть за пиратство (в современной интерпретации) предусмотрено уголовное наказание в виде лишения свободы в зависимости от классификации на срок от 5 до 15 лет [10, ст. 227].

Обратим внимание на статьи Устава, которые устанавливают порядок действий в случае «крайнего недостатка жизненного припаса на море». При недостатке продовольствия нормы ст. 45 Устава позволяли капитану при встрече с другим судном договориться о пополнении припасов или, при отказе добровольно поделится припасами, «взять необходимо нужное у встречнаго корабля или судна; но и сие не инако чинить какъ съ большою осторожностью и не имая иного, кроме необходимо нужнаго для жизни...», но с оформлением необходимых документов [3, ст. 45]. Нормы ст. 46 указанного документа не запрещали также капитану зайти в первый же порт для пополнения «жизненного припаса» или в связи с тем, что сам корабль или судно «претерпели вред» [3, ст. 46].

Выражаясь современным языком, в целях сохранения работоспособности экипажа и жизни пассажиров капитан судна, у которого выявился недостаток продовольствия, праве пополнить припасы, по сути, любым способом, то есть обеспечить безопасность находящихся на судне людей.

Как уже было отмечено, Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации возлагает на капитана судна «принятие мер по обеспечению безопасности плавания, предотвращению причинения вреда судну, а также находящимся на судне людям и грузу» [8, ч. 1 ст. 61]. В то же время конкретного перечня возможных действий капитана судна в условиях угрозы безопасности, в первую очередь, лицам, находящимся на судне, названный нормативный правовой акт не устанавливает. Одновременно предусмотрено, что капитан судна в случае возникновения во время рейса неотложной надобности в деньгах для продолжения плавания вправе продать часть вверенного капитану судна имущества,

не являющуюся необходимой для продолжения плавания, избрав «тот способ приобретения средств для продолжения плавания, который наименее убыточен для судовладельца и грузовладельца» [8, ч. 1 ст. 72].

В Уставе в части в целях обеспечения безопасности людей были урегулированы вопросы, связанные с болезнями и карантинами. Так, запрещался сход с корабля или судна в случаях, когда существовала возможность подхватить «заразу» [3, ст. 51]. При нарушении данного правила предусматривалась смертная казнь, которая была вынужденной мерой, направленной на нераспространение инфекции, особенно в отсутствие возможности лечения больного и необходимости предотвращения болезни для безопасности всех лиц, находящихся на судне. Одновременно предусматривалось требование получать «письменное свидетельство или аттестат о здравии корабля или судна, людей, товара и груза и места, откуда плывет» в случаях, когда судно направлялось в иностранное государство или в другой порт на территории Российской империи «где отъ заразы есть сторожа или карантинъ или иная застава» [3, ст. 52]. Данная норма устанавливала регламент, регулирующий безопасность судоходства в широком смысле, требуя обезопасить места, пригодные для швартовки судов в иноземных местах, с гарантией того, что судно, равно как и груз, и экипаж не принесли болезнь в точку прибытия.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации не позволяет покинуть порт в случае наличия соответствующего предписания санитарно-карантинной службы без разрешения капитана морского порта [8, п. 3 ч. 1 ст. 80]. В настоящее время вопросы, связанные с наличием на борту судна больных или в случаях прибытия из районов с неблагоприятной санитарно-эпидемиологической обстановкой, регулируются Общими правилами плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним, утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 ноября 2021 г. № 395 [11].

Предусматривались Уставом и вопросы пожарной безопасности. В частности, предписывалось «иметь крайнюю осторожность от огня и зажженной свечи» [3, ст. 55]. Причем это требование касалось всех лиц, находящихся на корабле или судне.

Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации, равно как и Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации, не содержат прямых формулировок о соблюдении пожарной безопасности, но, принимая во внимание, что капитан любого судна обязан принимать меры по обеспечению безопасности плавания судна и по предотвращению причинения вреда судну [8, ч. 1 ст. 61; 12, ч. 2 ст. 30], можно сделать вывод, что капитан судна обязан обеспечивать и пожарную безопасность на судне.

Современное развитие техники и технологий привело к необходимости детально регламентировать деятельность людей по обеспечению пожарной безопасности. Особое внимание пожарной безопасности современное российское государство уделяет объектам, которые по объективным причинам не могут рассчитывать на быструю помощь. К ним относятся морские суда и суда внутреннего плавания. Постановлениями Правительства Российской Федерации утверждены и введены для исполнения технический регламент о безопасности объектов морского транспорта [13] и технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта [14], которыми установлены общие требования безопасности на судах, включая пожарную.

Вывод

Проведя сравнительный историко-правовой анализ норм, регулирующих обеспечение безопасности людей на водном транспорте, которые были предусмотрены в Уставе 1781 г. и которые установлены действующим законодательством Российской Федерации, в частности Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации, регулирующим деятельность в области судоходства, просматривается их близость и сходство в рассмотренных вопросах.

Это свидетельствует о хорошей подготовке документов, которыми регулировались вопросы судоходства (водоходства) в Российской империи, начиная с 1781 г. Современным российским законодательством осуществляется регулирование вопросов обеспечения

безопасности и ответственности за нарушение установленных норм, по сути, повторяя существовавшие, но с учетом развития общества, техники и технологий судостроения и судовождения, использования современной терминологии, а также применительно к существующим в Российской Федерации принципам законодательства.

В итоге можно сделать вывод о том, что современное законодательство Российской Федерации продолжает традиции, заложенные в период формирования российского императорского права, в частности в области обеспечения безопасности людей на водном транспорте, учитывая нормы законодательства предшествующих государственных устройств на территории России. Принимая во внимание, что формально-юридически Российская Федерация является правопреемником Союза ССР на своей территории [15, ч.1 ст. 67¹], то есть нормы Советского Союза действуют на территории современной России «в части, не противоречащей Конституции Российской Федерации» [15, п. 2 разд. 2], с историко-правовой точки зрения Российскую Федерацию можно рассматривать как своеобразного правопреемника отдельных законодательных норм Российской империи, особенно тех, которые не потеряли своей актуальности.

Список источников

1. Русско-византийский договор 911 года. URL: https://runivers.ru/gal/galleryall.php?SECTION_ID=7641&ELEMENT_ID=57837 (дата обращения: 26.06.2024).
2. Книга Устав морской: о всем что касается доброму управлению, в бытности флота на море. СПб.: С.-Петербург. типография, 1720. 432 с.
3. Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям: сочинены в 1781 году. Ч. 1. СПб., 1781. 65 с.
4. Устав купеческого водоходства по рекам, водам и морям: сочинены в 1781 году. Ч. 2. СПб., 1781. 54 с.
5. Брокгауз Ф.А. и Ефрон И.А. Энциклопедический словарь, начатый проф. И.Е. Андреевским, продолжается под редакцией К.К. Арсеньева и заслуженного профессора Ф.Ф. Петрушевского. Том XVI «Конкордь – Кояловичь». СПб., 1895. 480 с.
6. Брокгауз Ф.А. и Ефрон И.А. Энциклопедический словарь, начатый проф. И.Е. Андреевским, продолжается под редакцией К.К. Арсеньева и заслуженного профессора Ф.Ф. Петрушевского. Том XXXIXa «Шенье – Шуйский монастырь». СПб., 1903. 480 с.
7. Словарь русского языка: в 4-х т. / под ред. А.П. Евгеньевой. 4-е изд., стер. М.: Рус. яз.; Полиграфресурсы, 1999. Т. 4. С–Я. 780 с.
8. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1999. № 18. Ст. 2207.
9. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2002. № 1. Ст. 1.
10. Уголовный кодекс Российской Федерации // Собр. законодательства Рос. Федерации. 1996. № 25. Ст. 2954.
11. Об утверждении Общих правил плавания и стоянки судов в морских портах Российской Федерации и на подходах к ним: приказ Министерства транспорта Рос. Федерации от 12 нояб. 2021 г. № 395. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
12. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации // Собр. законодательства Рос. Федерации. 2001. № 11. Ст. 1001.
13. Об утверждении технического регламента о безопасности объектов морского транспорта: постановление Правительства Рос. Федерации от 12 авг. 2010 г. № 620. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
14. Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта: постановление Правительства Рос. Федерации от 12 авг. 2010 г. № 623. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
15. Конституция Российской Федерации (прин. всенар. голосованием 12 дек. 1993 г.). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

References

1. Russko-vizantijskij dogovor 911 goda. URL: https://runivers.ru/gal/galleryall.php?SECTION_ID=7641&ELEMENT_ID=57837 (data obrashcheniya: 26.06.2024).
2. Kniga Ustav morskoy: o vsem chto kasaetsya dobromu upravleniyu, v bytnosti flota na more. SPb.: S.-Peterb. tipografiya, 1720. 432 s.
3. Ustav kupecheskogo vodohodstva po rekam, vodam i moryam: sochineny v 1781 godu. Ch. 1. SPb., 1781. 65 s.
4. Ustav kupecheskogo vodohodstva po rekam, vodam i moryam: sochineny v 1781 godu. Ch. 2. SPb., 1781. 54 s.
5. Brokgauz F.A. i Efron I.A. Enciklopedicheskij slovar', nachatyj prof. I.E. Andreevskim, prodolzhaetsya pod redakciej K.K. Arsen'eva i zaslužennogo professora F.F. Petrushevskogo. Tom XVI «Konkord – Koyalovich». SPb., 1895. 480 s.
6. Brokgauz F.A. i Efron I.A. Enciklopedicheskij slovar', nachatyj prof. I.E. Andreevskim, prodolzhaetsya pod redakciej K.K. Arsen'eva i zaslužennogo professora F.F. Petrushevskogo. Tom XXXIXa «Shen'e – Shujskij monastyr'». SPb., 1903. 480 s.
7. Slovar' russkogo yazyka: v 4-h t. / pod red. A.P. Evgen'evoj. 4-e izd., ster. M.: Rus. yaz.; Poligrafresursy, 1999. T. 4. S–Ya. 780 s.
8. Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossijskoj Federacii // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federacii. 1999. № 18. St. 2207.
9. Kodeks Rossijskoj Federacii ob administrativnyh pravonarusheniyah // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federacii. 2002. № 1. St. 1.
10. Ugolovnyj kodeks Rossijskoj Federacii // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federacii. 1996. № 25. St. 2954.
11. Ob utverzhdenii Obshchih pravil plavaniya i stoyanki sudov v morskikh portah Rossijskoj Federacii i na podhodah k nim: prikaz Ministerstva transporta Ros. Federacii ot 12 noyab. 2021 g. № 395. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus».
12. Kodeks vnutrennego vodnogo transporta Rossijskoj Federacii // Sobr. zakonodatel'stva Ros. Federacii. 2001. № 11. St. 1001.
13. Ob utverzhdenii tekhnicheskogo reglamenta o bezopasnosti ob"ektov morskogo transporta: postanovlenie Pravitel'stva Ros. Federacii ot 12 avg. 2010 g. № 620. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus».
14. Ob utverzhdenii tekhnicheskogo reglamenta o bezopasnosti ob"ektov vnutrennego vodnogo transporta: postanovlenie Pravitel'stva Ros. Federacii ot 12 avg. 2010 g. № 623. Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus».
15. Konstituciya Rossijskoj Federacii (prin. vsenar. golosovaniem 12 dek. 1993 g.). Dostup iz sprav.-pravovoj sistemy «Konsul'tantPlyus».

Информация о статье:

Поступила в редакцию: 01.11.2024

Принята к публикации: 21.11.2024

The information about article:

Article was received by the editorial office: 01.11.2024

Accepted for publication: 21.11.2024

Информация об авторах:

Сташков Руслан Сабитович, старший инспектор отделения по обучению иностранных граждан центра международной деятельности и информационной политики Санкт-Петербургского университета ГПС МЧС России (196105, Санкт-Петербург, Московский пр., д. 149), e-mail: fpkrus@mail.ru, SPIN-код: 7906-8361

Information about the authors:

Stashkov Ruslan S., senior inspector of the department for the education of foreign citizens at the center for international affairs and information policy of the Saint-Petersburg university of State fire service of EMERCOM of Russia (196105, Saint-Petersburg, Moskovsky ave., 149), e-mail: fpkrus@mail.ru, SPIN: 7906-8361