



ПРАВОВОЙ РЕЖИМ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ

Виктория СЕРГЕЙЧИК,

кандидат юридических наук, доцент кафедры морского и таможенного права
Национального университета «Одесская юридическая академия»

Summary

The article is devoted to the development prospects of the Northern Sea Route as a new sea route. Analyzes the legal regime of governing the Northern Sea Strait. The paper discusses the history of the Northern Sea Route and the main reasons for its research and development in the past years. The urgent need for the present and future time in the opening new trade routes as alternatives to the nowadays used channels. Defined the meaning of the Northern Sea Route for trade, industry and energy sector.

Key words: Arctic, the Northern Sea Route, Northwest Passage, maritime law.

Аннотация

Статья посвящена перспективам развития Северного морского пути в качестве нового морского пути. Анализируется правовой режим использования Северного морского пролива. В работе рассмотрена история развития Северного морского пути и основные причины его исследования, развития в прежние годы. Острая необходимость в открытии новых торговых путей как альтернативы ныне используемым в современном мире каналам. Определено значение Северного морского пути для развития торговли, промышленности и энергетического комплекса.

Ключевые слова: Арктика, Северный морской путь, Северо-Западный проход, морское право.

Постановка проблемы. Повышение среднегодовой температуры в Арктике постепенно освобождает северные моря ото льда. Это позволяет рассчитывать на открытие круглогодичной навигации по Северному морскому пути (далее – СМП). Ныне на долю морского транспорта приходится более 80% общего объема мировых перевозок. Возрастающие объемы освоения и использования новых источников природных ресурсов – минерально-сырьевых, энергетических и биологических, разработки дна и недр Мирового океана отражают объективные процессы развития мировой экономики, потребности которой выражаются в повышении роли морского транспорта как наиболее экономичного способа перевозки грузов на различные расстояния.

Изложение основного материала.

В последние десятилетия мировое общество столкнулось с проблемами экологического характера. Одной из самых актуальных проблем является изменение климата, которое наиболее отчетливо прослеживается именно в Арктике [9, с. 2]. С одной стороны, потепление климата окажет негативное влияние на окружающую среду арктического региона, а, с другой – освобождает северные навигационные пути

(Северный морской путь¹ и Северо-Западный проход (далее – СЗП)²) ото льда, что значительно сократит путь из Европы в Азию и обратно. Также появятся новые возможности освоения арктических ресурсов. По предположениям Геологической службы США, четверть мировых запасов нефти и газа находится именно в Арктике [15].

Северный морской путь проходит от Мурманска до Петропавловска-Камчатского и охватывает семь северных морей. Это кратчайший маршрут из Европы в Азию, он намного короче морского пути из Европы в Индию и Китай вокруг Африки или пути из Атлантического океана в Тихий вокруг мыса Горн или по Панамскому каналу, но освоение его всегда представляло и поныне представляет значительные трудности, так как Северный морской путь проходит по ледовитым морям. Еще недавно навигация по нему была ограничена климатическими условиями и осуществлялась всего несколько месяцев в году.

За последние несколько лет площадь ледового покрова в Арктике сократилась. Ученые объясняют это общим потеплением климата. Если этот процесс продолжится, то к 2021 году Северный морской путь будет открыт восемь месяцев в году, а морское со-

chernomorskogo-shelfa-udvoit-dobychu-gaza-v-ukraine.

2. Moldova Photo Gallery, 2009/03/17. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.photo.md/news_info.php?news_id=1810&lang=rus.

3. Горная энциклопедия / Гл. редактор Е.А. Козловский. — М. : «Советская энциклопедия», 1986. — Т. 2. — С. 234–235.

4. Толковый словарь Ожегова / С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. – 1949–1992. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://academic.ru/dic.nsf/bse/125991/Разработка>.

5. Энергоресурсы черноморского шельфа: проблемы и перспективы освоения [Электронный ресурс]. – Режим доступа : Национальный институт стратегических исследований при Президенте Украины / Волович А.А. См.: <http://od.niss.gov.ua/articles/511>.

6. Соотношение понятий лицензия и специальное разрешение [Электронный ресурс] : Институт законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации / Е.И. Спектор. – Режим доступа : <http://electrosvyaz.com/forum/viewtopic.php?f=18&t=6936>.

7. Лицензия и специальное разрешение на пользование недрами [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://blog.i.ua/user/888299/416644>.

8. Кроер Н.Н., Лукинских А.А., Соколов Н.Н. Морские основания для добычи нефти и газа на континентальном шельфе : учебное пособие. – М.: 1999. – 52 с.

9. Федеральный закон от 30.11.1995 № 187-ФЗ (ред. от 30.09.2013) «О континентальном шельфе Российской Федерации» [Электронный ресурс]. – Режим доступа : http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_152519.



общение через Арктику вырастет примерно в 10 раз – такой прогноз сделал капитан российского флота атомных ледоколов Валентин Даянц. В перспективе это может привести к серьезным изменениям в мировой логистике. Эксперты Морского института Южной Кореи предполагают, что к 2030 году на долю Северного морского пути будет приходиться примерно четверть всех торговых перевозок между Европой и Азией [12, с. 10].

С одной стороны, СМП и СЗП через Серверный Ледовитый океан открывают новые возможности для мировой торговли, 90 % которой приходится на морской транспорт [18, с. 222], с другой стороны, навигация в арктических водах подвержена большим рискам. Альтернативный маршрут по сравнению с традиционной схемой транспортировки товаров из Европы в Азию и из Северной Америки в Европу сократит расстояние примерно на 40 % [16]. Соответственно, уменьшится количество затраченного топлива, а с ним и объемы эмиссий CO₂. Наконец, СМП безопасней с точки зрения пиратства и политической нестабильности на Ближнем Востоке, северном и восточном африканских побережьях.

В интенсивном коммерческом судоходстве одинаково заинтересованы как прибрежные арктические государства, так и те страны, у которых нет прямого выхода в Северный Ледовитый океан. В первую очередь, это страны Азиатско-Тихоокеанского региона, такие как Китай, Япония, Южная Корея и Индия. Однако возникает вопрос, кто будет управлять и контролировать ресурсы, заложенные в СМП, и кто будет ответственен за риски, которым подвержено морское арктическое судоходство, другими словами, какой правовой режим применим к СМП.

Цели. Таким образом, перед нами стоят следующие цели научного исследования: во-первых определить правовой режим СМП как в перспективном, так и в ретроспективном аспекте; во-

вторых, выяснить значение СМП для практики международного сотрудничества и международно-правового регулирования; в-третьих, определить вопросы и дальнейшие пути развития предложенного торгового морского направления.

Методология. Результат любого научного исследования напрямую зависит от правильности выбора методов познания, ведь какая бы ни была проблемная и интересная выбрана тема, она не будет раскрыта и исследована на должном уровне, если автор (исследователь) пошел по ложному пути, выбрал ненадлежащие методы научного познания и мышления вообще. В основе научной работы положен диалектический метод исследования, который, по нашему глубокому убеждению, является единственно правильным и верным методом для достижения истины. Основными принципами диалектики являются такие принципы: 1) принцип объективности мышления, реализуется благодаря принципу деятельностного отражения; 2) принцип развития тесно связан с принципом противоречия; 3) принцип конкретности истины, т. е. принцип системности мышления.

Несмотря на то, что мы высказали категоричное утверждение по поводу диалектического метода познания применительно к этой работе, он был дополнен специальными методами познания.

Так, значительное применение в исследовании получил метод анализа и синтеза: он используется при изучении литературы по теории государства и права, морскому праву, международному праву, а также ряда нормативно-правовых актов.

Метод моделирования применялся при формулировке предложений и рекомендаций по совершенствованию правового положения СМП.

Среди исключительно специальных (юридических) методов стоит отметить догматический метод, который позволит проанализировать содержа-

ние законодательных положений о регулировании СМП.

Историко-правовой метод обеспечил возможность исследовать становление и развитие понятия СМП, динамику развития правового положения СМП. Следует отметить, что исторический и логический методы выступают методологической реализацией принципа историзма и диалектики исторического и логического.

Изложение основного материала.

СМП расположен во внутренних морских водах, в территориальном море (территориальных водах) или экономической зоне СССР (России), что прилагает к северному побережью СССР (России), его национальная транспортная коммуникация, включающая пригодные к ледовой проводке судов трассы, крайние пункты которых ограничены на западе западными входами в новоземельские проливы и меридианом, проходящим на север от мыса Желания, на востоке в Беринговом проливе параллелью 66° северной широты и меридианом 168°58'37" западной долготы [11, с. 2].

СМП почти в 2 раза короче других морских путей из Европы на Дальний Восток — от Ленинграда до Владивостока по СМП – 14 280 км, от Ленинграда до Владивостока через Суэцкий канал – 23 200 км, а вокруг мыса Доброй Надежды – 29 400 км.

Длина основной ледовой трассы СМП от новоземельских проливов до порта Провидения – 5610 км; протяженность судоходных речных путей, примыкающих к СМП, составляет около 37000 км.

Итак, Северный морской путь не имеет единой и фиксированной трассы. Сохраняя общую направленность по широте – восток – запад или запад – восток, – этот путь от года к году, а нередко и в течение одной навигации перемещается на значительные расстояния в широтном направлении. Так, он может огибать с севера архипелаги Новая Земля и Северная Земля, минуя проливы, отделяющие их от материка (высокоширотная трасса), но в случаях повышенной ледовитости трасса Северного морского пути может приближаться к самому побережью Евразийского континента. Тем не менее, при любых обстоятельствах в своей значительной части этот путь распола-

¹Северный морской путь – кратчайший морской путь между Европейской частью России и Дальним Востоком, проходит по морям Северного Ледовитого океана (Баренцево, Карское, Лаптевых, Восточно-Сибирское, Чукотское) и частично Тихого океана (Берингово море).

²Северо-Западный проход (СЗП) – это морской проход вдоль северного побережья Северной Америки, соединяющий Тихий океан с Атлантикой. Существует несколько вариантов пересечения данного прохода, поскольку СЗП представляет собой водные пути, проходящие через канадский Арктический Архипелаг. Количество водных путей варьируется от пяти до семи.



гается в пределах исключительной экономической зоны России, в ее территориальном море либо даже в российских внутренних морских водах.

Навигация по трассам СМП практикуется уже на протяжении 75 лет. Арктические конвои времен Второй мировой войны стали первым опытом, открывающим геостратегическое значение арктического судоходства. Транспортная активность в море по трассам СМП достигла своего пика в 1980-е годы. В это же время президент СССР М. Горбачёв выдвинул мурманские инициативы, в которых он заложил первый камень в международное судоходство вдоль российского арктического побережья. Он предложил открыть СМП для навигации иностранных судов при поддержке советских (на тот момент) атомных ледоколов. Однако распад Советского Союза привел к значительной стагнации всей экономики страны, и такая отрасль как морское судоходство не стала исключением.

Функциональная граница СМП начинается от западной части Кольского полуострова. СМП является важнейшей частью инфраструктуры экономического комплекса Крайнего Севера и связующим звеном между российским Дальним Востоком и западными районами страны. СМП объединяет в единую транспортную сеть крупнейшие речные артерии Сибири, сухопутные, воздушные и трубопроводные виды транспорта. Для некоторых районов арктической зоны – Чукотки, островов арктических морей и ряда населенных пунктов побережья Таймырского (Долгано-Ненецкого) автономного округа морской транспорт является единственным средством перевозок грузов и жизнеобеспечения населения. На направлении Мурманск – Дудинка осуществляется круглогодичная навигация в целях обеспечения деятельности Норильского горно-металлургического комбината (ГМК).

В ноябре 1999 г. в Осло состоялась международная конференция, на которой обсудили результаты 6-летних исследований потенциальных возможностей Северного морского пути для международного использования, проведенных в рамках INSROP. В работе конференции впервые приняли участие судовладельцы, которые также обсуж-

дали ключевые проблемы судоходства по Северному морскому пути.

Следует согласиться с О.В. Белым, что интерес иностранных судоходных и деловых кругов к Северному морскому пути определяется двумя важнейшими факторами. Прежде всего, он может стать более выгодной с экономической точки зрения альтернативой осуществляемым ныне перевозкам между портами Европы, Дальнего Востока и Северной Америки. По этому пути, например, от Гамбурга до Иокогамы всего 6 600 морских миль, тогда как через Суэцкий канал – 11 400 миль [7, с. 4].

С другой стороны, Северный морской путь интересен для иностранцев как транспортная артерия для перевозки минерального сырья из арктических регионов России. В прилегающих к нему районах содержится 35% мировых запасов нефти и газа [10, с. 46]. Перевозки же российского газа и нефти морским путем могут оказаться выгоднее строительства газо- и нефтепроводов. Такие магистральные трубопроводы в Западную Европу могут проходить только через бывшие советские республики, политика которых не всегда предсказуема, а транспортировка через их территорию обходится достаточно дорого. В то же время ледовая обстановка в Баренцевом море и в западной части Карского моря вполне благоприятна и позволяет проходить танкерам ледового класса без сопровождения ледоколами в течение большей части года. Кроме того, по Северному морскому пути можно организовать перевозку минеральных удобрений с Кольского полуострова в Восточную Азию, в Китай.

На данный момент атомный флот включает в себя шесть ледоколов. В августе 2011 секретарь Совбеза Николай Патрушев озвучил планы правительства: до 2015 года в России построят четыре ледокола, в том числе универсальный атомный ледокол и три линейных дизельных ледокола [5].

В августе 2010 года российские власти впервые дали разрешение на ледовую проводку иностранного сухогруза из Норвегии через российские воды в Китай для транспортировки концентрата железной руды (балкер Nordic Barents, дедвейт – 43,731 т, груз – 41,000 т, экономия топлива на сумму примерно USD 180,000) [14]. Уже

летом 2011 года танкер STI Heritage (дедвейт – 73 799 т, груз – 61,000 т), перевозивший газоконденсат из порта Витино также в Китай, установил рекорд по прохождению трассы СМП за восемь дней со скоростью 14 узлов.

Открытие офиса информационной поддержки навигации на трассе СМП в городе Киркенесе (Норвегия) в рамках совместной программы «Росатомфлота» и норвежского Центра логистики Крайнего Севера демонстрирует желание, а также потребность в коммерческом использовании арктических вод.

Идея прокладки торговых путей через российские и канадские северные воды имеет долгую историю. История Северного морского пути начинается с первых плаваний поморов в XI – XIII вв., но идея практического использования Северного морского пути (до начала XX в. называвшегося Северо-Восточным морским проходом) была высказана русским дипломатом Дмитрием Герасимовым в 1525 году. Большой вклад в изучение полярных морей внёс М.В. Ломоносов, который высказал догадку о существовании генерального дрейфа льдов в Арктическом бассейне с востока на запад, разработал классификацию льдов (которая во многом сходна с современной), а также занимался проблемами, связанными с изучением Северного Ледовитого океана [6, с. 56].

Попытки достичь Азии с севера – через Северо-Западный проход и через Северо-Восточный проход (Северный морской путь, СМП) стали предприниматься вскоре после открытия Америки и кругосветного плавания Магеллана. И только в конце XIX – начале XX века эти усилия увенчались успехом. Сначала, в 1879 г., было совершено первое плавание через Северо-Восточный проход (экспедиция Нильса Норденшельда), а в начале XX века был открыт и Северо-Западный проход (экспедиция норвежского исследователя Руаля Амундсена в 1903 – 1906 гг.).

Однако возможность следования кораблей из Атлантического в Тихий океан через воды, омывающие северное побережье России и Канады, не привела автоматически к возникновению новых торговых путей. С одной стороны, к началу XX века потребность в таком транзите несколько снизилась: в 1869 г. был открыт для судоходства



Суэцкий канал, а в 1906 г. было начато и в 1920 г. завершено строительство Панамского канала. С другой стороны, наличие льдов и сравнительно невысокий уровень развития кораблестроения не позволяли использовать эти северные проходы ни по техническим, ни по экономическим основаниям. Показательно, что хотя в 1920-е годы СССР и Канада объявили о суверенитете над землями и островами в своих арктических секторах, они не издали в тот момент никаких отдельных постановлений, касающихся правового статуса и порядка следования судов через Северо-Западный проход и по Северному морскому пути.

Разработка соответствующего законодательства началась только в 1960-е годы и стала реакцией на попытки не санкционированного прохода американских ледоколов через Северо-Западный проход и по Северному морскому пути. Сегодня функционирует следующая система нормативных документов, устанавливающих правовой статус СМП: 1971 год – Положение об Администрации Северного морского пути; 1990 год – Правила плавания по трассам Северного морского пути; 1996 год – Правила ледокольно-лоцманской проводки судов по Северному морскому пути; 1996 год – Требования к конструкции, оборудованию и снабжению судов, следующих по Северному морскому пути; 1998 год – ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации»; 2011 год – Приказ ФТС «Об установлении тарифов на услуги ледокольного флота на трассах Северного морского пути».

Северный морской путь в соответствии с Федеральным законом «О внутренних морских водах, территориальном море и прилегающей зоне Российской Федерации» (1998 г.) определяется как «исторически сложившаяся национальная единая транспортная коммуникация Российской Федерации в Арктике». Плавание по трассам СМП, в том числе в проливах Вилькицкого, Шокальского, Дмитрия Лаптева, Санникова, осуществляется в соответствии с настоящим Федеральным законом, другими федеральными законами, международными договорами Российской Федерации и правилами плавания по трассам СМП, утвержденными Пра-

вительством Российской Федерации и опубликованными в «Извещениях мореплавателям». Кроме того, помимо «Правил плавания по трассам СМП», «Требований к конструкции, оборудованию и снабжению судов, следующих по СМП от 14.09.90 г. и перечня разрешённых для захода портов, необходимо пользоваться «Руководством для сквозного плавания судов по СМП» 1995 г. и Приказом № 322 от 26.07.2005 г. Федеральной службы по тарифам.

12 марта 1997 года Россия ратифицировала Конвенцию ООН по морскому праву 1982 года. В результате акватория СМП получила статус международных вод. Согласно статье 234-ой этой Конвенции, СМП рассматривается Россией как исторически сложившаяся единая национальная транспортная коммуникация страны. По 234-ой статье, прибрежное государство, морская акватория которого более полугода покрыта льдом, может принимать дополнительные меры для предотвращения загрязнения морской среды с судов и осуществлять плавание в таких акваториях, регулируя судоходство правилами национального законодательства. Поэтому статус СМП по конвенции позволяет России устанавливать режим страхования пользующихся им судов, обеспечивать спасательные операции, а также предлагать ледокольное сопровождение на трассе [8, с. 296]. В настоящее время Россия продолжает освоение и использование Северного морского пути. Посредством СМП по-прежнему осуществляется «северный завоз» в Красноярский край, Якутию и на Чукотку. Основными пользователями СМП в России сегодня являются компании: «Норильский никель», «Газпром», «Лукойл», «Роснефть» и «Росшельф». Компания «Норильский никель» владеет шестью ледокольно-транспортными судами-контейнеровозами. Годовой грузооборот по части трассы СМП морского флота «Норильского никеля» составляет порядка 1 млн тонн, из которых 0,45 млн тонн – это товарная металлопродукция, а 0,55 млн тонн – грузы для Норильского промышленного района. В состав флота «Лукойла» входят десять ледокольных танкеров, а также один многофункциональный ледокол и ледокольный буксир. «Газфлот» эксплуатирует два многоцелевых ледокольно-транспорт-

ных судна. Тем не менее, по сравнению с 1980-ми годами объем российских перевозок по СМП сократился примерно в 5-6 раз с былого максимума в 6-8 миллионов тонн грузов в год. В 2009 году была разработана программа строительства Мурманского арктического узла, который призван повысить грузопоток по СМП. В 2012 году морской порт Дудинка на Таймыре получил статус международного пункта грузопассажирского пропуска. В России планируется открыть десять специализированных территориальных центров для обеспечения безопасности мореплавания на Северном морском пути. Первые центры начали свою работу в навигацию 2013 года.

4 июля 2012 года Госдума приняла федеральный закон № 132-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания в акватории Северного морского пути». В законе предусмотрен ряд мер по развитию СМП, в том числе, создание администрации Северного морского пути в форме федерального государственного казенного учреждения. Означенный документ ввел новое определение и границы акватории Северного морского пути, под которой понимается водное пространство, прилегающее к северному побережью РФ, охватывающее внутренние морские воды, территориальное море, прилежащую зону и исключительную экономическую зону страны и ограниченное с востока линией разграничения морских пространств с США и параллелью мыса Дежнева в Беринговом проливе, с запада – меридианом мыса Желания до архипелага Новая Земля, восточной береговой линией архипелага Новая Земля и западными границами проливов Маточкин шар, Карские ворота и Югорский шар. Таким образом, СМП начинается от Карских ворот и заканчивается Беринговым проливом. Закон ввел обязательное страхование гражданской ответственности владельцев судов, совершающих плавание по акватории СМП. Закон вступил в силу в январе 2013 года. В середине мая 2013 года в Москве начала свою работу администрация Северного морского пути. Российский морской регистр судоходства вводит в свои правила новые требова-



ния для судов, эксплуатирующихся в арктических морях. Они должны вступить в силу в 2014 году.

Для международного судоходства Северный морской путь был открыт в 1991 году. Сейчас международный интерес к СМП растет. Состояние ледовой обстановки в Арктике позволяет использовать в летние месяцы на СМП даже суда без специального усиления конструкции, позволяющего плавать в ледовой обстановке. По СМП могут совершать плавание самые обычные корабли, как из Европы в Азию, так и из Азии в Европу. В сентябре 2010 года первый балкер под иностранным флагом прошел по СМП из норвежского Киркенеса в Китай. Всего в 2010 году СМП воспользовались четыре иностранных корабля, в 2011 – 34, а в 2012 – 46. В этом году – минимум 58 судов. Предполагают, что с учетом российских судов, проходящих только по отдельным участкам трассы, в эту навигацию количество судов побывавших на трассе СМП составит 462 единицы.

Выводы. В целом, иностранные судовладельцы признают потенциал СМП. Однако они полагают, что потребуются годы для утверждения представления о коммерческой жизнеспособности маршрута. Руководители судоходных компаний опасаются, что внезапные изменения погоды на трассе СМП могут либо сорвать прибытие в срок их судна в порт назначения, что приведет к необходимости уплаты неустоек, либо потребуют ледокольное сопровождение, что в форс-мажоре увеличит стоимость фрахта. К факторам риска на СМП относят дрейфующие айсберги, поля однолетнего льда, механическое воздействие которого на корпус судна не менее опасно, чем пакового, нестабильные погодные условия. До сих пор остается неясным, имеют ли нынешние изменения климата в Арктике долгосрочный характер, либо же нынешний цикл потепления через 10-20 лет сменится очередным похолоданием, которое усложнит навигацию по СМП. Однако перед тем как СМП станет полноценно функционировать, необходимо найти ответы на следующие вопросы: каким рискам подвергнется коммерческое судоходство в Северном ледовитом океане? Какие действия смогут предпринять морские страховые клубы в случае наступления стра-

хового случая, какова будет их политика в целом? Насколько быстро смогут отреагировать береговые службы при возникновении экологической угрозы?

Также необходимо упомянуть проект Полярного кодекса, разрабатываемый Международной морской организацией (ИМО). Полярный кодекс станет юридически обязывающим документом, регулирующим требования обеспечения безопасности навигации в ледовой обстановке: постройка, оборудование, эксплуатация судов, специализированная подготовка экипажа, поиск и спасение, противодействие риску экологического загрязнения. Полярный кодекс будет включать положения Конвенции по морскому праву, СОЛАС [3], МАРПОЛ [4], ПДМНВ [2] и другие рекомендации и требования ИМО [13]. СМП привлекает и те страны, у которых нет прямого выхода ни в Северный Ледовитый океан, ни в Арктический регион в целом. В первую очередь, это такие державы, как Китай, Южная Корея, Япония и Индия. Также в коммерческом судоходстве стоит отметить интерес США, Дании, Германии и Европейского Союза в целом. Эти страны опираются на право транзитного прохода, закрепленного в Конвенции по морскому праву, и называют СМП (как, впрочем, и СЗП) частью международной транспортной системы. Все суда и летательные аппараты пользуются правом транзитного прохода, которому не должно чиниться препятствий, за исключением того, что, если пролив образуется островом государства, граничащего с проливом, и его континентальной частью... [1]. Транзитный проход представляет собой... свободу судоходства и полета единственно с целью непрерывного и быстрого транзита через пролив между одной частью открытого моря или исключительной экономической зоны и другой частью открытого моря или исключительной экономической зоны. Однако требование о непрерывном и быстром транзите не исключает проход через пролив для целей входа, выхода или возвращения из государства, граничащего с проливом, при соблюдении условий входа в такое государство (ст. 38, § 1) [1]. В 2009 году США опубликовал президентскую директиву [17], в которой четко высказывается позиция касательно СМП и СЗП как проливов,

использующихся для международной навигации. К ним применим режим транзитного прохода.

Список использованной литературы:

1. Конвенция ООН по морскому праву, 1982 год. / Электронный ресурс // Режим доступа : http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
2. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несению вахты, 1978 год / Электронный ресурс // Режим доступа : <http://www.omctf.od.ua/morpodgot.html>.
3. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море, 1974 год / Электронный ресурс // Режим доступа : <http://www.femida.info/12/ktksolas74london1n1974g000.htm>.
4. Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов, 1983 год / Электронный ресурс // [Режим доступа] www.sur.ru/sites/default/files/.../Morpolrus.doc
5. Арктика получит новые ледоколы и рациональные решения. URL: <http://www.arcticuniverse.com/ru/news/20110808/01206.html>.
6. Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. – М.: Морской транспорт. – Т. 3. – 1959. – 256 с.
7. Белый О.В. Северный морской путь и основные задачи его решения / Электронный ресурс // Режим доступа : https://www.google.com.ua/search?q=Северный+морской+путь+УДК&rlz=1C1GTPM_ruUA548UA549&oq=Северный+морской+путь+УДК&aqs=chrome..69i57j14.
8. Кивалов С.В., Додин Е.В., Кузнецов С.А., Аверочкина Т.В., Никиша Д.А. Морское право источники. – Одесса : Феникс. – книга 2, Т.3. – 2011. – 450 с.
9. Межправительственная группа экспертов по изменению климата. Изменение климата, 2001 г. : Смягчение последствий. Резюме для лиц, определяющих политику и Техническое резюме доклада рабочей группы III. URL : <http://www.ipcc.ch/pdf/climate-changes-2001/mitigation/mitigation-spm-ts-ru.pdf>.
10. Пазовский В.М. Северный морской путь: оценки зарубежных специалистов. Дальневосточная государствен-



ная морская академии имени адмирала Г.И. Невельского, г. Владивосток, 2002. – С. 45–51.

11. Правила плавания по трассам Северного морского пути. Утверждены Министерством морского флота СССР 14 сентября 1990 года / Электронный ресурс // [Режим доступа] : <http://forum.katera.ru/index.php?app=core&module=attach§ion>.

12. «Трафик Северного морского пути может вырасти в 10 раз», *Голос России*, 24.07.2013. – С. 9–12.

13. Deggim H. Update on work to develop the Polar Code (October 2011). IMO, Marine Technology Section. URL : <http://www.imo.org/MediaCentre/HotTopics/polar/Documents/polarcodePPT2011.pdf>.

14. Fact Sheet. Northern Sea Route project. 26 August 2010. URL : http://www.nordicbulkcarriers.com/images/Media/Filer/nsr_factsheet_uk.pdf.

15. Geological Survey U.S. Circum-Arctic Resource Appraisal. URL : <http://energy.usgs.gov/arctic>.

16. International Northern Sea Route Programme (INSROP). URL : <http://www.fni.no/insrop>.

17. National Security Presidential Directive 66 / Homeland Security Presidential Directive 25 (NSPD 66/ HSPD 25).

18. Sharma D. C. Ports in a Storm. *Environmental Health Perspective*. 2006. No 4. P. 220–228.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПИТАНИЯ ЗАКЛЮЧЕННЫХ В ТЮРЬМАХ ТАВРИЧЕСКОЙ ГУБЕРНИИ В КОНЦЕ XVIII – НАЧАЛЕ XX ВВ.

Анна СИБИЛЕВА,

аспирант кафедры истории и теории государства и права Таврического национального университета имени В. И. Вернадского

Summary

The work is devoted to study the problems of organization of nutrition in the prisons of Taurida province in the end of XVIII – beginning of XX century. In the article indicated that the problem of ensuring the nutrition of prisoners by the treasury emerged only in the early of XIX century. Up to this, because most of the prisoners were serfs, the nutrition was produced by landlords. Products, which donated by the citizens for prisoners, were the main part of the ration. In despite of the assuming of responsibility by the state for a system nutrition of the prisoners, the whole XIX century voluntary donations constituted a significant part of the means for nutrition in the prisons. Funds, which the state had allotted, constantly sufficed. The situation complicated by the low effectiveness of work of trustee committees of prisons and their branches, which were regulating these questions in the field. A factor of different religious affiliation of prisoners has not been considered unlike birth. Most often the organization of nutrition of prisoners was effected by economic way, that is when the prisoners themselves cooked and baked bread. In these conditions, sometimes it was a fight between prisoners for the workstations in the kitchen, which were paid by the state.

Key words: nutrition of prisoners, Taurida province, prison.

Аннотация

Работа посвящена изучению проблемы организации питания в тюрьмах Таврической губернии в конце XVIII – начале XX в. В статье указывается, что государство обратилось к проблеме обеспечения питания заключенных за счет казны лишь в начале XIX в. Однако весь XIX в. добровольные пожертвования составляли значительную часть средств на питание в тюрьмах. Выделяемых же государством средств постоянно не хватало. Осложнялась ситуация низкой эффективностью работы попечительных комитетов, регулирующих эти вопросы. В отличие от сословного, не учитывался фактор различной религиозной принадлежности заключенных. Чаще всего организация питания заключенных производилась «хозяйственным способом».

Ключевые слова: питание заключенных, Таврическая губерния, тюрьма.

Постановка проблемы. Пенитенциарная система Украины переживает процесс реформирования, усложненный непростым экономическим положением и политизацией всех сторон жизни государства. Остро стоит вопрос о задачах пенитенциарной системы, ключевых моментах ее деятельности, отдельные стороны которой справедливо вызывают многочисленные нарекания. Таким образом, обращение к опыту организации и деятельности всех составляющих пенитенциарной системы должно способствовать осмыслению имеющегося опыта, его концентрации и возможного использования. Все это и составляет актуальность проблемы.

Необходимо указать, что историография проблемы достаточно разнообразна, но работ, в которых затронуты вопросы организации пи-

тания заключенных, немного. В первую очередь следует указать труды таких авторов, как В.Н. Никитин, О.П. Неалов, В.В. Россихин, Д.В. Коломенцев, С.К. Гогель, М.Н. Гернет, В.Н. Малюков и других [1-7]. Проблема же изучения применяемых подходов к обеспечению питанием заключенных в тюрьмах Крыма остается неисследованной.

Изложение основного материала.

К периоду организации пенитенциарной системы в Таврической губернии, Россия постепенно обращалась к проблеме централизованного обеспечения заключенных питанием. Но так как единого подхода к развитию самой тюремной системы еще не было, то и проблема пищевого довольствия заключенных претерпевала различные метаморфозы с определенными искривлениями на местах. Зачастую зна-