

**ЗМЕРЗЛЫЙ Б. В.,**

доктор исторических наук,  
профессор кафедры истории  
и теории государства и права  
(Таврический национальный  
университет имени В. И. Вернадского)

УДК 340.15:347.79«17/19»

### ИЗМЕНЕНИЕ ПОДХОДОВ В РЕГУЛИРОВАНИИ ВОПРОСОВ ЭКСПЛУАТАЦИИ СУДОВ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В статье рассматривается эволюция правового регулирования вопросов, связанных с обеспечением безопасности судов торгового флота в Российской империи в начале XX века. Основой этого процесса стало освидетельствование всех судов независимо от их классификации, принадлежности и прочего. Основными правовыми документами, на которых базировался этот процесс, были указ от 23 августа 1902 г. «Об освидетельствовании судов, плавающих на внутренних водных путях»; правила от 3 июля 1903 г., выработанные ТМиП для пассажирских судов; в октябре 1903 г. принят проект правил осмотра барж, лихтеров и других плавучих средств, не имеющих двигателей или парусов; закон от 31 октября 1909 г. «Об изменении и дополнении действующих постановлений о морской торговле» (32674); правила освидетельствования морских торговых судов, утвержденные министром торговли и промышленности 23 ноября 1911 г.

**Ключевые слова:** эксплуатация, освидетельствование, нормативно-правовые акты.

У статті розглядається еволюція правового регулювання питань, пов'язаних із забезпеченням безпеки судів торговельного флоту в Російській імперії на початку XX століття. Основою цього процесу став огляд усіх судів незалежно від їх класифікації, приладдя тощо. Основними правовими документами, на яких базувався цей процес, були указ від 23 серпня 1902 р. «Про огляд судів, які плавають на внутрішніх водних шляхах»; правила від 3 липня 1903 р., вироблені ТМиП для пасажирських судів; у жовтні 1903 р. прийнято проект правил огляду барж, ліхтерів та інших плавучих засобів, що не мали двигунів або вітрил; закон від 31 жовтня 1909 р. «Про зміни і доповнення діючих постанов про морську торгівлю» (32674); правила огляду морських торговельних судів, затверджені міністром торгівлі й промисловості 23 листопада 1911 р.

**Ключові слова:** експлуатація, огляд, нормативно-правові акти.

In the article the evolution of legal regulation of issues, related to the ensuring the safety of ships of the merchant fleet in the Russian Empire in the beginning of XX century is considered. The basis of this process was the examination of all ships irrespective of their classification, toiletries etc. The principal legal documents, on which the process was based, were decree on 23 August 1902 year «On the inspection of vessels, navigating on inland waterways»; the rules of 3 July 1903 year, developed TMiP for passenger ships; on October 1903 year was adopted the draft of rules of inspection of barges, lighters and other floating means with no engines or sails; a law of 31 October 1909 year «On amendments to the existing regulations on Maritime trade» (32674); the rules of examination of merchant ships, approved by the Minister of trade and industry on 23 November 1911 year.

**Key words:** operation, certification, normative-legal acts.

**Введение.** Вопросам качества постройки и эксплуатации судов долгое время в российской империи придавалось мало значения. Это обычно относилось на рассуждение хозяев судов и владельцев товаров, перевозимых на судах. Количественный же рост пароходов и требования к безопасности



пассажирских перевозок ставили на повестку дня цель не просто усиления контроля, а полного изменения ранее применявшихся подходов.

**Постановка задания.** Одним из первых направлений для разрешения этого вопроса стало разграничение права судовождения на паровых и парусных судах, вторым было выделение судовых механиков в отдельную категорию, требующую получения специальных знаний и соответствующих сертификатов, третьим – введение освидетельствования судов.

**Результаты исследования.** Одним из первых шагов по обеспечению безопасности торговых судов, как ни странно, стало введение указом от 3 июня 1902 г. судового журнала (21573). С его помощью можно было бы проследить происходившее на судне и дать ему соответствующую оценку. При этом ведение журнала не требовалось на таких судах: а) грузовых судах не свыше 100 т полной вместимости; б) буксирных, портовых и вспомогательных парходах в портовых водах; в) грузовых судах, совершающих плавание в районах местных сообщений. Журнал следовало хранить судовладельцу 10 лет с момента последней записи [1, с. 521].

Указом же от 23 августа 1902 г. «Об освидетельствовании судов, плавающих на внутренних водных путях» этот процесс возлагался на специальные комиссии из должностных лиц ведомства путей сообщения с представителями судовладельцев и страховых обществ (21969). Создавались они временно, до издания общих правил [1, с. 830].

Основная же работа по выработке правил освидетельствования судов была возложена на комиссию при главноуправляющем ТМиП. 3 июля 1903 г. выработанные положения были утверждены главноуправляющим ТМиП. Вырабатывая правила для пассажирских судов, предпочли остановиться на правилах, имеющих общее мировое значение, и такими признали правила английского совета торговли Boardoftrade, причем испытание корпусов, котлов и механизмов решили производить по правилам английского Ллойда. При установлении таких правил комиссия полагала, что будет сразу достигнуто доверие со стороны иностранцев к судам российского торгового флота.

По установлении правил технического осмотра судов решили применять их на практике «с осмотрительной постепенностью», а именно: для тех судов, которые только собирались строить, – со дня обновления правил требовать применения их в полном объеме; для судов, находящихся в момент издания правил в постройке, – допускать облегчения; для судов, уже плавающих, – вводить требования по мере совершающихся на них перемен и ремонтов.

Само введение правил решили произвести таким образом: разработанный проект разослать начальникам портов и представителям мореплавания и судостроения с предложением предоставить в 2-месячный срок свои замечания, насколько они их воспримут. И только после этого, приняв во внимание представленные замечания и правила, ввести в действие при сопровождении их инструкцией относительно постепенности их применения.

Впредь до достижения дипломатическим путем признания взаимности свидетельствованных судов и установления российской классификации предложить административным распоряжением портовым управлениям и лицам, производящим освидетельствование судов, принимать свидетельства таких классификационных учреждений: английского Ллойда, германского Ллойда, норвежского Ллойда, бюро Веритас.

Освидетельствование, произведенное в одном порту, было обязательно для прочих портов. Все суда следовало освидетельствовать в одном из российских портов с выдачей свидетельства об этом.

Освидетельствование следовало производить с возможно меньшими затруднениями, без задержек судна в его отход, и только в случае явной опасности плавания для судна оно могло быть задерживаемо с целью основательного осмотра. Чтобы не задерживать судно, освидетельствование его могло производиться частями в одном или разных портах, и в таком случае выдавалось удостоверение о неполном осмотре, которое подлежало постепенному дополнению до полного освидетельствования.

Освидетельствование поручалось портовым техникам или лицам, особо для этого назначенным, под наблюдением начальника порта в присутствии судовладельца или лица, им уполномоченного, каковым мог быть капитан судна или механик.

Выдаваемые начальником порта временные удостоверения об осмотре после заполнения всех сведений имели силу для совершения плавания впредь до замены их свидетельствами, выдаваемыми инспекцией ГУТМиП.

Инспекция могла рассматривать доставляемые начальниками портов копии удостоверений лишь с целью контроля за единством требований в разных портах и для разбора протестов судовла-



дельцев на произведенные освидетельствования, когда такие претензии поступали в инспекцию [2, л. 371–372 об.].

В октябре 1903 г. был разработан проект правил осмотра барж, лихтеров и других плавучих средств, не имеющих двигателей или парусов. Им предусматривалось, что баржи, лихтера и другие плавучие средства, плавающие в районе ведения ГУТМиП, не имеющие ни парусов, ни механических двигателей и принадлежащие частным лицам, следовало осматривать в таком порядке:

а) обязательный осмотр судов, не подвергавшихся осмотру какого-либо правительственного учреждения и не имеющих никакого от них разрешительного на плавание свидетельства или же просрочивших его; они получали билет на плавание от ближайшего управления торгового порта и подвергались связанному с ним обязательным осмотрам. Их цель – установить безопасность плавания находящихся на этих плавучих средствах лиц, а также безопасность совместного с ними плавания других судов. Получение билета на плавание от ГУТМиП освобождало судовладельцев от получения разрешительных на плавание свидетельств от какого бы то ни было другого правительственного учреждения;

б) классификационный осмотр судов по желанию судовладельцев или их уполномоченных; каждое плавучее средство могло быть подвергнуто освидетельствованию техниками ГУТМиП для удостоверения возможности сохранной перевозки на нем грузов, для сообщения отзыва о тех или других технических усовершенствованиях, для технических советов относительно этого плавучего средства (п. 1).

Санитарный осмотр плавучих средств следовало производить независимо от этих правил, на основании особых постановлений соответствующих властей (п. 2).

Настоящие правила издавались ГУТМиП периодически, причем каждое новое издание правил вступало в законную силу через 6 месяцев после опубликования их отделом торгового мореплавания. Правила дополнялись местными требованиями, о которых начальник портов сообщал ежегодно к 1 января старшему инспектору торгового мореплавания и портов для утверждения и введения в правила (п. 3).

Что касается обязательного осмотра, то с целью безопасности пребывания на судне людей и безопасности совместного плавания плавучих средств с другими судами обязательный осмотр определял такую информацию: а) корпус судна вообще годен для плавания в указанном судовладельцами месте; б) помещения для команды достаточны и удовлетворительны; в) инвентарь, необходимый для плавания, есть в наличии; г) судно удовлетворяет местным требованиям плавания (п. 4).

Обязательный осмотр производился портовыми техниками по приказанию начальника порта. Для его производства судовладелец или его уполномоченный заполняли особый бланк, в котором указывали время и место осмотра, представляя также все документы, имеющиеся у него, относительно этого судна (корабельную крепость, строительное свидетельство и прочее), а при повторении осмотров – билет на плавание, выданный кем-либо из портовых управлений (п. 5).

Обязательный осмотр следовало производить бесплатно, однако судовладелец должен был произвести все подготовительные работы к осмотру: очистить судно, поставить его в удобное место для осмотра, а также разобрать или поднять различные предметы, просверлить дыры и сделать какие-либо другие работы, какие техник находил необходимыми для более тщательного освидетельствования судна (п. 6).

По окончании первого осмотра судовладельцу выдавался билет на плавание, который хранился у него, и жестяной значок (контрмарка), который следовало хранить на судне. Билет выдавался на время от 1 недели до 3 лет (для деревянного судна) и до 4 лет (для железного судна), после чего следовало производить новый осмотр и выдавать новый билет. Суда, не предъявляемые к осмотру в течение 4 недель со дня наступления срока осмотра, задерживались. Следить за этими сроками вменялось в обязанность судовладельцам (п. 7).

На каждом освидетельствованном судне на видном месте устанавливалась жестянка и клеймо с обозначением номера судна по портовому списку и названием порта. Жестянка прибывалась на правой наружной стороне ахтерштевня деревянных судов; клеймо (холодным способом, с краской) ставилось на внутренней стороне ахтерштевня деревянных судов и на заднем бимс-грот люка металлических судов (п. 8).

В портовом управлении велся особый список судов, получающих билет на плавание; в нем делалась отметка и о произведенных осмотрах. Список этот печатался в ежегодно издаваемом отделом торгового мореплавания списке судов российского торгового флота (п. 9).



Обязательный осмотр мог быть произведен и вне срока, если были в портовом управлении достоверные заявления о неисправности судна или же другие причины, заставляющие портовую администрацию осмотреть судно (авария, переделка или ремонт судна). При этом осмотр следовало производить так, чтобы по возможности не вводить судовладельца в убыток из-за простоя судна (п. 10).

Жалобы судовладельцев в случае неправильного действия осматривающих подавались начальнику торгового порта, который отправлял их старшему инспектору торгового мореплавания и портов (п. 11).

Местные же требования безопасности плавания барж, лихтеров и прочего устанавливались каждым портом отдельно по таким параметрам: 1) типы судов, осматриваемых по этим правилам; 2) сроки осмотров; 3) места плавания этих судов; 4) местные технические требования безопасности; 5) наименьшая высота надводного борта для каждого типа судна; 6) инвентарь, необходимый для безопасности плавания каждого типа судна (п. 12) [3, л. 24–24 об.].

Что касается классификационного осмотра, то, по желанию владельцев, баржи и другие плавучие средства могли осматриваться назначенными для этого лицами ГУТМиП с целью удостоверить сохранность и безопасность перевозки различных грузов на них, для отзыва о состоянии различных устройств и приспособлений, с целью выяснить техническую сторону того или другого вопроса о наилучшей эксплуатации таких плавучих средств (п. 13).

В случае удовлетворительного исхода осмотра судовладелец получал об этом удостоверение, в котором состояние судна оценивалось особой отметкой – классом судна: буквами «А», «АВ» и «В» с прибавлением спереди чисел: 100, 95, 80 и других, а снизу цифры 2, 3, 4 и так далее. При этом буква «А» соответствовала железному или стальному судну, «В» – деревянному судну, «АВ» – судну смешанной постройки (п. 14).

В этом случае числа 100, 95 и так далее обозначали состояние корпуса судна и его принадлежностей (наивысшей была отметка 100). Цифры 2, 3, 4 обозначали период, через который судно должно свидетельствоваться, с необходимым при этом ремонтом для того, чтобы сохранить за ним первоначальную отметку – класс судна. Время это устанавливалось осматривающим, наблюдение за тем, чтобы судно было предъявлено в срок, лежало на обязанности судовладельца. Судно могло осматриваться и вне обязательных сроков (после аварии, ремонта, переделки); при этом после аварии или переделок периоды осмотра передвигались, то есть они исчислялись со дня окончания работ по переделке или исправлению аварий. Это не относилось к судам, которые ежегодно осматриваются при открытии навигации.

Классификационный осмотр возлагался на портовых техников или особых лиц, назначенных старшим инспектором торгового мореплавания и портов; при требовании осмотра заполнялся бланк по форме № 2 (п. 15).

Впредь до установления особой таксы классификационные осмотры производились означенными лицами, однако все приспособления для осмотра и связанные с ним работы (сверление дыр, проба водой и подобные) производились судовладельцем за свой счет (п. 16).

Для получения первого удостоверения о назначении класса судно следовало тщательно очистить от грязи, но не окрашивать. Внутри судно нужно было освободить от грязи и мусора; внутренний настил, где надо, должен быть снят. Все части, могущие быть отнятыми или отвинченными, следовало снимать, и вообще обратить внимание на то, чтобы осмотр мог быть произведен как можно тщательнее. Для более полного освидетельствования осматривающий мог потребовать производства и других работ. Ни одну часть судна не разрешалось окрашивать перед осмотром (п. 17).

Местные условия для удобной и сохранной перевозки грузов были такими: 1) типы судов и материалы их постройки; 2) технические требования безопасности перевозки грузов и удобнейшей эксплуатации этих судов. Последние определялись на местах в портах (п. 18) [3, л. 35].

В приложении к этому положению шли образцы билетов [3, л. 47–47 об.] и удостоверение, которое выдавалось в дополнение к разрешению на плавание [3, л. 48 об.].

До введения различных осмотров следовало определиться с классификацией судов, так как к различным их типам выдвигались различные требования. С этой целью приказом по ГУТМиП от 5 сентября 1903 г. № 33 постепенное введение классификации торговых судов было возложено на старшего инспектора торгового мореплавания и судов, а в торговых портах создавались местные комиссии по классификации [4, л. 212–213].

Следует также указать, что попытки освидетельствования судов и ранее указанных правил известны. Вот только не всегда они были удачны. Так, например, 14 сентября 1902 г. в порту Ялта



была создана комиссия под председательством лейтенанта Степанова для освидетельствования шхуны «Гавриил» по поводу ее возможности дойти до места назначения с грузом. Однако уже 21 сентября 1902 г. приказом начальника порта создана комиссия под председательством лейтенанта Степанова и с участием шкиперов других судов для расследования причин крушения этой шхуны [5, л. 9–10].

Окончательные правила относительно освидетельствования судов были приняты лишь 31 октября 1909 г. специальным законом «Об изменении и дополнении действующих постановлений о морской торговле» (32674). Им, в частности, предписывалось ст. ст. 105–107 устава торгового изложить так: «Каждое морское торговое судно подвергается освидетельствованию: 1) первоначальному, перед внесением судна в корабельный список; 2) повторному, в случаях и в сроки, указанные в ст. 106; 3) по требованию правительственной власти; 4) по желанию хозяина или судовой администрации; 5) по требованию фрахтователей и страховщиков» (ст. 105).

Согласно ст. 106 повторному освидетельствованию морские торговые суда подлежали в такие сроки и в таких случаях: «1) пассажирские суда – не менее 1 раза в год (не менее 12 пассажиров); 2) грузовые суда – 1 раз в 3 года; 3) все суда вообще – после зимовки или стоянки в разоруженном виде, а также после аварии и капитального ремонта или переделки».

По ст. 107 освидетельствование, производимое в порядке, указанном в п. 1 и 2 ст. 105, ставило целью выяснить, что «корпус судна по конструкции, выполнению постройки и состоянию не представляет опасности для плавания; котлы после испытания их под давлением и механизмы оказались удовлетворительными, они не представляли опасности для экипажа и пассажиров; помещения для экипажа и пассажиров удовлетворяют действующим в отношении них правилам; на судне есть в соответствующем количестве и в исправном виде шлюпки, спасательные принадлежности, якоря и якорные цепи, требуемые правилами о предупреждении столкновений судов на море приспособления; судно имеет правильно нанесенные марки углубления; на судне есть на наружном борте правильно нанесенные отметки палубной линии и ватерлинии наибольшей нагрузки».

Кроме того, устав торговый дополнялся статьями, которыми предписывалось, что на наружном борте каждого морского торгового судна посредине его длины должны быть нанесены линия, обозначающая положение верхней непроницаемой палубы, и диск с горизонтальной линией, проведенной через его центр. Центр этого диска определял ватерлинию наибольшей нагрузки в соленой воде. Грузить судно разрешалось лишь до этой ватерлинии (98.1). Это правило не распространялось на морские торговые суда менее 80 т чистой вместимости, на суда, используемые только для морских промыслов, а также на любительские яхты.

При этом хозяин или капитан судна, виновный в неисполнении установленных законом или обязательным постановлением правил о нанесении на борт судна отметок, подвергался денежному взысканию не свыше 300 руб. (98.3).

Освидетельствование морских торговых судов и их принадлежностей производилось управлением приморских торговых портов. При выдаче удостоверений об освидетельствовании портовым управлениям разрешалось не производить освидетельствование тех частей судна или его принадлежностей, в отношении которых представлялись удостоверения, выданные управлением военных портов, классификационными учреждениями, внесенными в особый список министра торговли и промышленности, и лицами, получившими от министерства торговли и промышленности свидетельство на право производства освидетельствования судов или их принадлежностей (107.1).

Помещения для экипажа и пассажиров, спасательные принадлежности и требуемые правилами о предупреждении столкновений судов на море приспособления подлежали освидетельствованию исключительно в правительственных учреждениях (107.2).

Выход в море разрешался лишь судам, имеющим удостоверения об освидетельствовании, при том такие, срок действия которых истек не ранее прихода судна в порт назначения при обычных условиях плавания (107.3). Судно, не соответствующее отчасти требованиям, указанным в ст. 107, могло получить разрешение на сокращенный срок плавания или же на переход из одного порта в другой. Освидетельствование судна, начатое в одном порту, могло быть закончено в других портах в срок, указанный портовым управлением (107.4).

Освобождались от полного освидетельствования или в отдельных частях морские торговые суда, которые предъявляли портовым управлениям соответствующие удостоверения об освидетельствовании их, выданные правительственными учреждениями тех иностранных государств, которыми признавались взаимно российские такие же свидетельства (107.6).



При этом действия ст. ст. 98.1–98.3, 105–107.6 и 619–619.3 не распространялись на иностранные суда, если они не имели назначения в российский порт и зашли в него не для торговых операций и не для возобновления запаса топлива (107.7).

Суда признавались чрезмерно или неправильно нагруженными в таких случаях: 1) если судно было нагружено так, что отметка ватерлинии наибольшей нагрузки была покрыта водой; 2) если палубный груз леса, по роду нагрузки, представлял опасность для судна и для лиц, находящихся на нем; 3) если грузы были укреплены недостаточно или вовсе не укреплены, вследствие чего во время плавания могли перемещаться и быть причиной аварии; 4) если судно было нагружено настолько неправильно, что получило чрезмерный крен или дифферент, устойчивость его изменилась в опасной степени; 5) если судно с сыпучим или жидким грузом не было снабжено приспособлениями против передвижения или переливания груза во время качки; 6) если грузы взрывчатые, огнеопасные или вообще опасные в употреблении оказывались нагружены не в соответствии с правилами их перевозки; 7) если нагрузка скота производилась не в соответствии с установленными для этого правилами; 8) если число пассажиров на судне превышало количество, указанное в правилах перевозки пассажиров (619.1).

Если судно, прибывшее в российский порт, оказывалось чрезмерно или неправильно нагруженным, то виновный в этом хозяин либо капитан судна подвергался денежному взысканию не свыше 300 руб. Если такое нарушение угрожало личной безопасности, то виновный подвергался аресту на срок не свыше 3 месяцев или заключению в тюрьме на время от 2 до 4 месяцев.

Кроме того, хозяин или капитан, виновный в принятии на судно пассажиров в количестве, превышающем установленное для этого судна, подвергался денежному взысканию не свыше 1,5 размера платы, полученной за проезд излишне принятых пассажиров (619.2).

Если после освидетельствования судно оказывалось не соответствующим требованиям ст. ст. 107 и 619.1, то начальнику порта следовало распорядиться задержать его до устранения замеченных неисправностей. О каждом таком случае портовое управление составляло протокол, копия которого выдавалась капитану судна (619.3).

Для исполнения этих правил и дополнений к уставу торговому министру торговли и промышленности предлагалось определить сроки, по истечению которых нанесение на борт судов отметок, установленных ст. 98.1, станет обязательным по отношению к различным судам, в зависимости от их назначения, рода плавания, рода двигателя и других признаков.

Министру торговли и промышленности предлагалось также издать в развитие постановлений устава торгового такие акты: 1) правила, определяющие положение на боту судна диска; 2) правила, определяющие порядок производства освидетельствования торговых судов, форму выдаваемых удостоверений, таксу вознаграждения за производство освидетельствований; 3) правила, которым должны соответствовать помещения для пассажиров и экипажа на морских торговых судах; 4) правила перевозки скота на морских торговых судах; 6) инструкцию и правила в развитие п. п. 2–5 ст. 619.1; 6) по соглашению с МВД – правила относительно морской перевозки паломников и эмигрантов, по соглашению с министрами финансов, военным и морским – правила морской перевозки грузов взрывчатых, огнеопасных или вообще опасных в употреблении [7, с. 902–904].

Однако лишь 23 ноября 1911 г. министром торговли и промышленности были утверждены правила освидетельствования морских торговых судов. Для их исполнения в порты обещали выслать для производства освидетельствования такие приборы: контрольные манометры, прессы для испытания котлов гидравлическим давлением, аппараты для проверки манометров, приборы для определения температуры вспышки нефти для Баку, Петровска и Батуми; печати для портовых техников; комплекты инструментов (ручники, керны, циркули, кронциркули, нутромеры, линейки, пуансоны, клещи для пломбирования и пломбы к ним, зубила) [8, л. 26–27].

**Выводы.** Таким образом, подход к регулированию освидетельствования судов в начале XX века был изменен в сторону четкого регулирования всех вопросов, относящихся к состоянию судна, безопасности его груза, пассажиров и команды. Были разработаны и вводились в действие строгие правила освидетельствования, а сам процесс освидетельствования был поручен опытным специалистам. Регуляция процесса освидетельствования судов осуществлялась серией указов, законов и подзаконных нормативно-правовых актов.



**Список использованных источников:**

1. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1904– . – Т. XXII. Отделение 1 : 1902 г. – 1904. – 1030 с.
2. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. – Ф. 158. – Оп. 1. – Д. 2 : Протоколы заседаний комитета по портовым делам. Копии. 1901 г. – 302 л.
3. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. – Ф. 158. – Оп. 1. – Д. 4а : Циркуляры и приказы Главного управления торгового мореплавания и портов о содержании железнодорожных путей и зданий на территории порта, составлением описания портов, о перемещении по службе служащих порта. 30.12.1903 г. – 31.12.1904 г. – 372 л.
4. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. – Ф. 158. – Оп. 1. – Д. 4б : Предписания и распоряжения Главного управления торгового мореплавания и портов о правилах оценки повреждения судов, сроках стоянки судов для погрузки и выгрузки, по личному составу. 17.01.1903 г. – 31.12.1903 г. – 286 л.
5. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. – Ф. 158. – Оп. 1. – Д. 1 : Приказы начальника Ялтинского порта. 01.07.1902 г. – 18.12.1902 г. – 13 л.
6. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1912– . – Т. XXIX. Отделение 1 : 1909 г. – 1912. – 1006 с.
7. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье : в 48 т. – СПб., 1914– . – Т. XXXI. Отделение 1 : 1911 г. – 1914. – 1411 с.
8. Государственный Архив в Автономной Республике Крым. – Ф. 158. – Оп. 1. – Д. 114 : Дело об оборудовании метеорологической службы в Ялтинском порту. Проект правил и переписка с метеорологическими станциями Крыма о состоянии погоды. 19.12.1910 г. – 31.12.1911 г. – 90 л.

**КСЬОНДЗИК К. В.,**  
магістр міжнародного права  
(Інститут міжнародних відносин  
Київського національного університету  
імені Тараса Шевченка)

УДК 341.215.4

**СПІВВІДНОШЕННЯ НОРМ НАЦІОНАЛЬНИХ  
ПРАВОВИХ СИСТЕМ ТА МІЖНАРОДНОГО ПРАВА ЩОДО  
РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНИХ АНТРОПОГЕННИХ ВІДНОСИН**

У статті здійснено аналіз положень міжнародних договорів та практики Європейського Суду з прав людини щодо наявності звичаєвих норм міжнародного права, які б регулювали міжнародні антропогенні відносини. Автор дійшла висновку, що переважна більшість норм, які регулюють міжнародні антропогенні відносини, є актами «м'якого права».

**Ключові слова:** міжнародні антропогенні відносини, «м'яке право», клонування, евтаназія, регулювання населення, принцип поваги до гідності людини.

В статті осуществлен анализ положений международных договоров и практики Европейского Суда по правам человека о наличии обычных норм международного права, регулирующих международные антропогенные отношения. Автор пришла к выводу, что подавляющее большинство норм, регулирующих международные антропогенные отношения, являются актами «мягкого права».

**Ключевые слова:** международные антропогенные отношения, «мягкое право», клонирование, евтаназия, регулирования населения, принцип уважения достоинства человека.

