

Каєнко Олена Олександрівна

студент

Національний університет «Одеська морська академія»

Каенко Елена Александровна

Студент

Национальный университет «Одесская морская академия»

Kaienko Olena Oleksandrivna

Student

National university «Odessa maritime academy»

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ КАПІТАНА МОРСЬКОГО СУДНА

ОСОБЕННОСТИ ФОРМИРОВАНИЯ ПРАВОВОГО СТАТУСА КАПИТАНА МОРСКОГО СУДНА

FORMING PECULIARITIES OF THE SHIPMASTER'S LEGAL POSITION

Анотація. досліджено особливості формування правового статусу капітана морського судна, класифікацію прав та обов'язків капітана морського судна, виділено проблеми, що виникають при дослідженні правового статусу капітана морського судна.

Ключові слова: капітан, міжнародне мореплавання, права та обов'язки, судно, правове становище.

Аннотация. исследовано особенности формирования правового статуса капитана морского судна, классификацию прав и обязанностей капитана морского судна, выделено проблемы, что возникают в процессе исследования правового статуса капитана морского судна.

Ключевые слова: капитан, международное мореплавание, права и обязанности, судно, правовое положение.

Summary. the forming peculiarities of the shipmaster's legal position, classification of the shipmaster's rights and obligations are studied; the problems arisen from the study of the shipmaster's legal position are highlighted.

Key words: shipmaster, international shipping, rights and obligations, vessel, legal position.

Міжнародний характер мореплавання формувався поступово, в процесі розвитку торгівлі та міжнародного поділу праці. Співробітництво держав та їх економічна взаємозалежність потребували створення гігантського міжнародного механізму — світового торгового флоту з усією його портовою, навігаційною, гідрографічною, космічною, береговою транспортною, суднобудівною, судноремонтною, експлуатаційною, науково-дослідною та іншою інфраструктурою, в якій беруть участь сотні мільйонів людей. Природно, що в результаті еволюції цього міжнародного механізму, що триває багато сотень років, не могли не сформуватися численні міжнародно-правові стандарти забезпечення безпеки людей, суден і навколишнього середовища.

На формування міжнародно-правових стандартів поведінки капітана і екіпажу судна, які нерідко виникали спочатку у формі національних і міжнародних звичаїв, істотний вплив зробила сама сфера їх застосування — Світовий океан.

Будь-які проблеми, що виникали в процесі мореплавання, капітан судна повинен був вирішувати виключно самостійно, беручи на себе всю повноту відповідальності за наслідки своїх рішень. Через відсутність зв'язку капітан не міг розраховувати на допомогу з боку інших суден, якщо тільки вони випадково не опинилися в його районі, або берегових служб і влади. Він не мав можливості порадитися з ким-небудь, крім членів екіпажу, у випадках виникнення епідемії на судні, вчиненні злочину, бунту, паніки серед пасажирів

або екіпажу; при необхідності залишити судно або боротися за його живучість; при ухваленні рішення потопити судно у разі загрози захоплення його ворогами або піратами або дозволити їм захопити його в обмін на прихильність і можливе збереження життів людей; рятувати чуже судно і людей або надати їх на волю випадку, якщо є загроза для свого судна; викинути вантаж за борт або іншим чином позбутися від небезпеки: посадити судно на мілину при наявності протікання або відкачувати воду; продати частину вантажу або суднового постачання і на виручені гроші купити продовольство, паливо, технічне мастило, воду або іншим чином забезпечити судно, наприклад, заклавши його і т.д. Багато десятків абсолютно реальних проблем постійно виникали перед капітанами суден, що діяли від імені судна, вантажу та плавання, і призвели до того, що спочатку звичай, а потім і законодавство багатьох країн наділили капітанів суден цілим рядом виключних повноважень, яких немає в інших осіб.

До моменту появи морського радіозв'язку (кінець XIX – початок XX ст.) коло надзвичайних правомочностей, що належать капітанам суден у міжнародному мореплаванні, в основному вже сформувався. Як показала практика, використання морського радіозв'язку мало змінило коло надзвичайних повноважень, бо капітан раніше повинен був особисто приймати рішення в багатьох як звичайних, так і надзвичайних ситуаціях.

До того ж з кінця XIX ст. і до теперішнього часу були прийняті численні міжнародні конвенції, які безпосередньо на капітанів суден покладають виконання обов'язків, прийнятих на себе державами-учасниками конвенцій. Наприклад, обов'язок капітана рятувати інше судно, яке зіткнулося з перешкодою (Брюссельська конвенція для уніфікації деяких правил щодо зіткнення суден 1910 р.); обов'язок капітана проводити розслідування морської аварії (Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 р., Міжнародна конвенція про запобігання забруднення з суден 1973 р.) [4; 5]; обов'язок капітана провести дізнання на борту судна при скоєнні кримінального злочину (Міжнародний кодекс проведення розслідувань аварій та інцидентів на морі 1997 р.) [6]; обов'язок капітана передавати всім радіостанціям детальну інформацію про небезпечну кригу, покинуті судна, тропічні шторми, 10-бальний вітер і більше та про інші небезпеки мореплавання (Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974/78 рр.) [3], а також цілий ряд інших обов'язків капітанів, прямо вказаних в міжнародних конвенціях [8].

Уклавши міжнародні договори, держави поклали ряд своїх обов'язків за цими договорами на капітанів морських суден. Для позначення таких особливих повноважень капітана в морській юридичній літературі використовується поняття «довірена особа держави».

Якщо врахувати, що під впливом науково-технічного прогресу істотно розширилися можливості по використанню Світового океану (видобуток біологічних і мінеральних ресурсів, будівництво підводних сховищ зерна, нафти та інших запасів, підводні та надводні плантації, штучні острови, плавучі акваміста, що стоять на якорях, з населенням до 100 тис. чоловік кожен і т.д.) [19, р. 1054–1055], при одночасній досить високій аварійності світового флоту, оскільки щорічно приблизно кожне третє з плаваючих судів потрапляє в аварію і щорічно в Світовому океані гинуть понад 200 000 осіб [14, с. 10], то стає очевидним, що особливого значення набуває проблема безпеки мореплавання, ключовою фігурою у вирішенні якої є капітан судна, бо, на думку ІМО, приблизно 80% всіх аварій на морі спричинені помилками судноводіїв, інших членів екіпажу, лоцманів, операторів СУДС та інших осіб [9, р. 11–17], які або прямо підпорядковані капітану судна, або є його радниками (лоцман, оператор СУРС) і, отже, від волі капітана, від його прямих вказівок, від організації ним служби на судні залежить – бути чи не бути більшості морських аварій. Одного цього факту було б достатньо, щоб вважати проблему правового статусу капітана судна в міжнародному мореплаванні досить актуальною.

У зв'язку з цим стає зрозумілим, чому держави приділяють таку велику увагу вирішенню проблеми безпеки мореплавання. Співпрацюючи в рамках ООН та її спеціалізованих організацій, особливо ІМО, а також в ММК, МОП, ЮНЕСКО, ФАО та інших міжнародних організацій, вони розробили і прийняли десятки міжнародно-правових актів з безпеки мореплавання. При цьому вирішальну роль у запобіганні аварій на морі зазначені акти відводять капітанам судів та їх екіпажам. Найбільш типовим прикладом такого роду міжнародно-правових актів, спрямованих саме на запобігання аваріям на морі, діями в першу чергу самого капітана, є Міжнародні правила попередження зіткнення суден на морі 1972 року (МППЗС-72) [2].

Міжнародний характер мореплавання зумовлює ряд особливостей правового становища капітана морського судна:

- капітан призначається на свою посаду наказом судовласника, якщо тільки сам не є власником судна, проте посадові права і обов'язки капітана встановлюються не тільки судовласником, але й національним морським законодавством та міжнародними конвенціями, в яких бере участь конкретна держава;
- посада капітана вимагає від конкретної особи не тільки наявності у нього відповідного кваліфікаційного диплома (капітана далекого плавання) і знань в області навігації, морехідної астрономії, девіації,

гідрометеорології, морської справи, електрорадіонавігаційних приладів, комерційної експлуатації і ін., але і обов'язкових знань міжнародного та національного морського права, які в процесі міжнародного мореплавання капітану доводиться постійно застосовувати на практиці;

- обсяг прав і обов'язків капітана не є конкретно визначеним внаслідок існування різних видів випадковостей мореплавання і несподіваних проявів стихії, а також аномальних явищ (наприклад, стрибкоподібна зміна показань компаса через магнітні аномалії, несподівана зміна схилання, вихід з ладу приладів при грозових розрядах під час шторму, поява непозначених на морських картах небезпек і т.д.);
- перелік прав і обов'язків капітана, покладених на нього міжнародними договорами та іншими актами, постійно розширюється. Так, з біля 1000 резолюцій Асамблеї ІМО, прийнятих з січня 1959 (на першій сесії) по січень 2015 року, близько 85% резолюцій прямо або побічно покладають на капітанів додаткові права та обов'язки. Такий же відсоток додаткових прав і обов'язків покладається на капітанів і на основі резолюцій і циркулярних листів Комітету ІМО з безпеки на морі та Комітету ІМО по захисту морського середовища [7, с. 121]. До цих міжнародно-правових актів слід додати численні обов'язкові для виконання настанови, інструкції, правила, керівництва, пам'ятки та інші документи, прийняті всередині країни відповідними міністерствами і відомствами на основі зазначених міжнародно-правових актів.

Всі ці документи, як міжнародні, так і національні, підлягають обов'язковому використанню на практиці капітанами суден. Знання їх змісту та вміння застосовувати спеціально перевіряється комісією з переатестації, створюваної судовласником і контрольованою капітаном порту. До 70-х років в СРСР переатестація капітанів і штурманів проводилася щорічно. Кожен капітан і штурман мав здати 5–7 іспитів для підтвердження права зайняти свою чи вищу посаду на черговий річний термін. Якщо він не здавав хоча б один іспит, йому надавався один місяць для перездачі. При повторному провалі капітан або штурман переводився на 3 місяці на більш нижчу посаду з правом перездачі іспиту і відновлення на посаді. В даний час переатестації проводяться один раз на 3–5 років.

В останні десятиліття на основі автоматизації та комп'ютеризації деяких виробничих процесів на судні намітилася тенденція у світовому флоті на скорочення чисельності екіпажів. Абсолютизація цієї тенденції, тобто надмірне скорочення екіпажу, позначається в першу чергу на капітанові судна, якому доводиться

на додаток до своїх численних і складних обов'язків, притаманним тільки йому як капітану, виконувати також і додаткову роботу за відсутніх помічників, матросів, механіків та інших осіб, що веде, як показали дослідження, до різкого підвищення фізичного та нервово-психічного навантаження на капітана і до відповідних відхилень у стані його здоров'я [16, с. 58–63], що в умовах напруженого судноплавства може негативним чином позначитися на безпеці людей, судна, вантажу та навколишнього середовища. У зв'язку з цим заслуговує на увагу Рекомендація Комітету ІМО з безпеки на морі, прийнята у формі циркулярного листа 5 червня 1996 року під назвою «Несення ходової навігаційної вахти в темний час доби однією людиною». Рекомендація передбачає, що через скорочення чисельності екіпажу нічна вахта повинна доручатися найбільш досвідченому фахівцеві, такому як капітан. Виходить, що капітан, відповідальний протягом 24 годин за все, що відбувається на судні і з судном і людьми, повинен ще стояти нічні вахти без будь-яких помічників. Він при цьому, навіть якщо все автоматизовано в управлінні судном, повинен вести постійне спостереження, стежити за курсом, контролювати десятки приладів, що знаходяться в різних місцях ходового містка, ширина якого може бути 30–40 м, займатися прокладкою курсу, відповідати по радіотелефону на запити суден і берегових властей, збирати, кодувати і направляти за призначенням гідрометеорологічну інформацію по району місцезнаходження судна, приймати сигнали інших суден і передавати їм відповідні сигнали, розходитися з безліччю суден, що прямують в різні боки, в тому числі і тоді, коли автоматична розбіжність виявляється неефективною і необхідно перейти з гіророльового на ручне управління, хоча очевидно, що в цьому випадку припиняється спостереження за іншими суднами [7, с. 19].

Напевно, що напівавтоматизоване судно, якими є більшість сучасних суден, а також традиційне розміщення приладів по всій великій площі ходового містка виключають безпечне несення нічної вахти однією людиною, навіть якщо така людина — капітан, бо реальне виконання ним безлічі справ протягом робочого дня і неможливість відпочити перед нічною вахтою не дозволять йому ні фізично, ні психологічно витримати нічні перевантаження. До того ж рейс може тривати місяць і більше, тому надмірне навантаження і вдень, і вночі неминуче скінчиться для капітана плачевно, а разом з ним і для екіпажу, судна, вантажу та навколишнього середовища. У зв'язку з цим Рекомендація ІМО «Про несення ходової навігаційної вахти в темний час доби однією людиною» представляється практично нездійсненною в даний час. Вона буде затребувана тоді, коли з'являться «судна майбутнього»

або «судна ХХІ століття» як їх називають в літературі, тобто повністю автоматизовані судна, побудовані за новими проектами, хоча вже зараз висловлюються обґрунтовані побоювання того, що автоматизація судів і скорочення екіпажів негативно позначиться на безпеці мореплавства.

Скорочення чисельності екіпажів морських суден вступає в протиріччя з обов'язками капітана щодо забезпечення безпеки мореплавства, особливо якщо таке забезпечення здійснюється капітаном особисто, хоча і з обов'язковим залученням до виконання операцій суднового екіпажу і судна. Мова йде про рятування аварійних суден і літаків на морі [1, ст. 98], коли потрібні значні зусилля великої групи рятувальників. Якщо ж чисельність екіпажу на рятувальному судні не перевищує 10 осіб, то капітан (і судно з екіпажем) не зможуть рятувати людей, судно і вантаж і захистити навколишнє середовище, тобто держава прапора рятувального судна не виконає свої міжнародні зобов'язання.

Скорочення чисельності екіпажів морських суден істотно ускладнює правове становище капітана судна, оскільки, з одного боку, кількість обов'язків, покладених на нього і екіпаж різними міжнародними та національними правовими актами неухильно зростає, а з іншого боку, так само неухильно скорочується число виконавців цих обов'язків при одночасному збереженні за капітаном всієї відповідальності за дії судна та екіпажу.

Перед рейсом капітан організовує його навігаційне опрацювання: визначає найбільш оптимальний маршрут слідування, його протяжність, час у дорозі і моменти прибуття в контрольні точки; можливі порти притулку на випадок виникнення небезпек; гідрометеорологічне забезпечення рейсу; підбір необхідних шляхових і генеральних карт, відкоригованих за останніми повідомленнями мореплавцям. На генеральних картах робиться попередня прокладка шляху судна із зазначенням точок повороту і контрольних пеленгів маяків, вогнів, мисів. Попередні навігаційні розрахунки записуються в робочий судновий журнал і служать орієнтиром для вахтових помічників капітана. У разі виникнення будь-якої події, розслідування аварії або розгляду справи в суді або арбітражі записи в чорновому судновому журналі, оформлені підписом капітана і судною печаткою, мають статус доказів у справі.

Навігаційний план рейсу капітан доводить до відома всіх своїх помічників і обговорює з ними окремі аспекти плану. Оскільки вся відповідальність за навігаційну підготовку рейсу лягає на капітана, він стежить за точним виконанням усіма штурманами судна розробленого плану.

Важливою правовою особливістю становища капітана є те, що він зобов'язаний здійснювати правову підготовку рейсу, хоча в більшості випадків не має

спеціальної юридичної освіти. Суть правової підготовки полягає в тому, щоб мати на судні до початку рейсу систематизовану інформацію про всі морські закони, місцеві правила та звичаї тих країн і, особливо, тих іноземних портів, в які судно повинне зайти під час рейсу. У капітана повинна бути інформація про лоцманське, буксирне, криголамне, агентське обслуговування в порту і на його акваторії, порядок і час виклику всіх служб порту, включаючи митницю, прикордонну охорону, портнагляд, систему управління рухом суден (СУРС), пожежну охорону, сигнальні станції, диспетчерську, агента, консула і т.д.

Капітан повинен знати порядок заяви морського протесту, арешту або затримання судна, оформлення вантажних документів, оформлення приходу і відходу судна, проведення сюрвейського огляду, особливості звернення в суд або арбітраж, водну поліцію, службу охорони навколишнього середовища тощо.

Капітан повинен добре знати англійську мову як міжнародну морську мову і користуватися збіркою зразків типових ділових листів англійською мовою, що стосуються різних аспектів експлуатації судна. Нарешті, найголовніша особливість положення капітана при правовій підготовці до рейсу полягає в тому, що всю цю правову інформацію він повинен знати і застосовувати особисто, даючи відповідні інструкції своїм помічникам по мірі необхідності [18, с. 391–393].

Якщо спробувати узагальнити розгляд особливостей, то слід зауважити, що для правового становища капітана характерне поєднання нормальних і надзвичайних прав і обов'язків, заснованих на національному та міжнародному праві, на морських звичаях і правах у стані крайньої необхідності, зумовлених великою кількістю обов'язкових вимог і практично безумовної відповідальності як за свої власні дії, так і дії інших членів екіпажу судна.

Багато вітчизняних і зарубіжних фахівців у галузі морського права неодноразово робили спроби класифікувати права і обов'язки капітана морського судна. Так, ще в 1926 р. А. Д. Кейлін вперше запропонував класифікацію функцій капітана, підрозділивши їх на функції:

- а) в галузі зовнішніх зносин свого судна і забезпечення на ньому внутрішнього розпорядку;
- б) в області навігаційно-технічного управління судном [15, с. 121].

Ця класифікація була прийнята цілим рядом інших вітчизняних юристів. Згодом до зазначеної класифікації ряд авторів додали третій пункт:

- в) у сфері правочинів на судні капітан завжди є представником державної влади [17, с. 69].

Пункти класифікації поступово змінювалися. Так, К. Ф. Єгоров запропонував пункт «функції в галузі комерційної експлуатації судна», а автори роботи «Су-

часне морське право і практика його застосування» запропонували цілий ряд пунктів [12, с. 29–37]:

- 1) керування судном;
- 2) судноводіння на основі єдиноначальності;
- 3) забезпечення безпеки плавання;
- 4) запобігання шкоди судну, людям і вантажу;
- 5) підтримання порядку на судні і дотримання на ньому законів та інших нормативних актів;
- 6) турбота про виховання і побут членів екіпажу;
- 7) впровадження передових методів праці;
- 8) організація змагання між вахтами [11, с. 4].

Схожі класифікації можна зустріти і в зарубіжній літературі з морського права.

Всі вони в тій чи іншій мірі побудовані на перерахування основних напрямків діяльності капітана. Якщо взяти за підставу класифікації вид діяльності капітана, то, виходячи з Кодексу торговельного мореплавства України (КТМ України), можна запропонувати наступну класифікацію:

- 1) судноводіння;
- 2) забезпечення безпеки плавання судна;
- 3) захист морського середовища;
- 4) підтримання порядку на судні;
- 5) запобігання шкоди судну, людям, вантажу;
- 6) надання допомоги тонучим людям;
- 7) допомога аварійному судну;
- 8) надання невідкладної медичної допомоги;
- 9) надзвичайні дії в разі війни або військової небезпеки;
- 10) дії при залишенні судна екіпажем і пасажирями;
- 11) підтримання порядку на судні;
- 12) дисциплінарні правомочності капітана щодо членів екіпажу;
- 13) примусові дії щодо осіб, які створюють загрозу судну, людям та майну на судні;
- 14) взаємовідносини з консулом;
- 15) правомочності капітана як органу дізнання;
- 16) правомочності капітана при складанні актів про смерть і народження на судні, при посвідченні заповіту;
- 17) дії капітана як представника судновласника і вантажовласника;
- 18) дії капітана при нагальній потребі в грошах;
- 19) взаємовідносини капітана з лоцманом, буксирувальником, криголамом, СУРС;
- 20) заява морського протесту;
- 21) дії капітана при розслідуванні морських подій [10].

Цілком природно, що перелік видів діяльності капітана не є вичерпним, не кажучи про те, що в ньому важливі види діяльності перемешуються з менш важливими і навіть епізодичними, що не сприяє виявленню стрижневих правомочностей статусу капітана, а та-

кож не виключає інших видів класифікацій. Так, права і обов'язки капітана можна поділити на встановлені національним законодавством і встановлені міжнародним правом; публічні та приватні (в рамках як національного, так і міжнародного права); передбачені нормативними актами і засновані на звичаях (національних, місцевих, міжнародних); права та обов'язки нормальні і надзвичайні; права та обов'язки персональні для капітана і виконувані в якості керівника екіпажу; виконувані в стані крайньої необхідності і без такої; пов'язані з ризиком для людей на судні або без такого; здійснювані добровільно чи вимушено; виконувані з ініціативи капітана або за розпорядженням судновласника (фрагтувальника, оператора, прибережних властей) і т.д.

Основний недолік цих видів класифікацій полягає в тому, що вони побудовані на парних категоріях, внаслідок чого охоплюють тільки окремі грані правомочностей капітана, а не всю їх сукупність. Очевидно, що дати єдину правову класифікацію прав і обов'язків капітана практично неможливо, бо комплексний характер предмета його діяльності вимагає залучення критеріїв з багатьох галузей права: цивільного, трудового, адміністративного, національного та міжнародного морського права, кримінального та кримінально-процесуального, цивільно-процесуального, міжнародного приватного права та міжнародного публічного права, державного права і т.д.

Враховуючи міжнародний характер мореплавання, формування правового статусу капітана нормами національного та міжнародного права, наявність у капітана правомочностей як публічного, так і приватного характеру, можна було б виділити два основні блоки проблем, що виникають при дослідженні правового статусу капітана морського судна:

- 1) керування судном;
- 2) забезпечення безпеки мореплавання.

При цьому під управлінням слід розуміти «так зване головне керівництво — особисто і через підлеглих осіб — експлуатацією судна» [15, с. 42].

Таким чином, враховуючи різноманіття і складність проблем, які доводиться постійно вирішувати капітану морського судна в процесі міжнародного мореплавання, наявність у капітана цілого ряду надзвичайних прав і обов'язків, що надаються йому як на основі міжнародних і національних актів, так і в силу специфіки мореплавання, нарешті, неможливість передбачити в нормах міжнародного та національного права всі види надзвичайних ситуацій, які можуть виникати під час рейсу і вимагати від капітана негайних дій, можна зробити висновок, що на формування правового статусу капітана морського судна впливає велика кількість факторів, які роблять позицію капітана морського судна надзвичайно важливою та відповідальною.

Література

1. Конвенція ООН з морського права [Електронний ресурс]: Конвенція, Міжнародний документ від 10.12.1982 р. — Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_057. — Заголовок з екрану.
2. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі 1972 року [Електронний ресурс]: Конвенція, Міжнародний документ від 20.10.1972 р. — Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_137. — Заголовок з екрану.
3. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р. (СОЛАС-74) (SOLAS) [Електронний ресурс]: Конвенція, Міжнародний документ від 01.11.1974 р. — Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_251. — Заголовок з екрану.
4. Международная конвенция о грузовой марке (КБМ-66/88). — СПб., 1999. — 265 с.
5. Международный кодекс по управлению безопасной эксплуатацией судов и предотвращению загрязнения 1993 г. — СПб., 1996. — 196 с.
6. Международный кодекс проведения расследований аварий и инцидентов на море. — СПб., 1998. — 204 с.
7. Перечень резолюций Ассамблей и Комитетов Международной морской организации (ИМО). — СПб., 1998. — 121 с.
8. Сборник морских законов зарубежных стран / Сост. К. И. Александрова. — М.: Юрид. литература, 1974. — Т. III. — 654 с.
9. Report of Maritime Safety Committee. 68th session. International Maritime Organization. — London, 1997. — 188 p.
10. Кодекс торговельного мореплавства України [Електронний ресурс]: Кодекс України, Закон, Кодекс від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. — Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр>. — Заголовок з екрану.
11. Барина И. И. Современное морское право и практика его применения / И. И. Барина, Б. С. Хейфец, М. А. Гицу и др. — М.: Транспорт, 1985. — 264 с.
12. Егоров К. Ф. Роль капитана на зафрахтованном судне / К. Ф. Егоров // Морское право и практика. — М., 1971. — Вып. 48 (257). — С. 29–37.
13. Кейлин А. Д. Морское право СССР / А. Д. Кейлин // Фрахтование и торговое мореплавание. — М., 1926. — С. 121–129.
14. Пономарев В. Е. Условия безопасности мореплавания / В. Е. Пономарев. — М.: Транспорт, 1976. — 236 с.
15. Советское морское право / Под ред. В. Ф. Мешеры. — 2-е изд. — М., 1985. — 392 с.
16. Соколов М. О. Функциональное состояние организма судовых специалистов в условиях рейса и профилактика его нарушений / М. О. Соколов // Организация и безопасность труда плавсостава. — М.: Транспорт, 1990. — С. 58–63.
17. Шмигельский Г. Л., Ясиновский В. А. Основы советского морского права / Г. Л. Шмигельский, В. А. Ясиновский. — М.: Морской транспорт, 1959. — 386 с.
18. Hauer A., Kantner G. Zur Rechtsanwendung im internationalen Seeverkehr — eine kritische Betrachtung: Teil IV: Andere Verträge in der Seeschifffahrt // Seewirtschaft. — 1989. — № 8. — S. 391–393.
19. Housset Daniel. Interports 88 au Havre: les ports sont des creusets d'initiatives // Journal de la Marine Marchande. — 1988. — № 3566. — P. 1054–1055.