

УДК 347.79

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРАВИЛ ПРИПИСКИ МОРСКИХ СУДОВ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XX ВЕКА В СССР

Шармоянц А. Н.

Крымский федеральный университет им. В. И. Вернадского

Работа посвящена изучению правового регулирования правил приписки морских судов в первой половине XX века в СССР, которое был призвано повысить безопасность торгового мореплавания. Общемировая практика по приписке судов к конкретному порту в России получила начало с принятием указа от 23 июня 1865 г. Важный вклад в разработке многих вопросов в этом направлении внесли рассматриваемые в работе международные Конгрессы по судоходству. Основы современного правового фундамента относительно правил регистрации и технического освидетельствования судов были выработаны в первой половине XX века. В работе рассматриваются основные правовые акты изучаемого периода, регулирующие эту деятельность, анализируется их роль в обеспечении безопасности торгового мореплавания в СССР. Установлено, что правовой фундамент относительно правил регистрации и технического освидетельствования судов в СССР в первой половине XX века базировался как на отечественном, так и зарубежном опыте, откорректированном с учетом специфики страны и сложившихся социально-экономических условий.

Ключевые слова: правовое регулирование, торговое судоходство, безопасность торгового мореплавания, морское судно, международный конгресс, торговый порт, нормативно-правовой акт, приписка судов, судовой регистр, техническое освидетельствование судов.

Известно, что в последние годы в РФ достаточно большие ресурсы государства стали направляться на развитие транспортной морской и портовой инфраструктуры, инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Осваивается Северный морской путь, по всей стране строятся и модернизируются порты, находившиеся в упадке с начала 90-х (Санкт-Петербургский морской канал, порт Усть-Луга в Ленинградской области, транспортные узлы Мурманский и Восточный–Находка и многое другое), решается проблема транспортной доступности Крымского полуострова не только за счет строительства моста, но и совершенствования паромной инфраструктуры и встраивания ее в дальнейшем в международный транспортный коридор «Север – Юг», активно пополняется новыми судами ледокольный и торговый флот, обновляются средства связи и навигации.

При таком интенсивном развитии инфраструктуры закономерное развитие получит и сфера торгового мореплавания – ключевой элемент данной системы. В то же время повышение безопасности торгового мореплавания в данных условия приобретает особую актуальность. Решение данного вопроса требует пристального внимания и всестороннего изучения, что невозможно без учета богатого и по большей части положительного исторического опыта. Во многом схожие процессы, свя-

занные с активной модернизацией и развитием экономики, восстановлением деятельности всего комплекса торгового судоходства, протекали в первой половине XX века в СССР. Упорядочиванию деятельности торгового мореплавания через установление правил приписки морских судов отводилось важное место в этом процессе.

Цель работы: показать эволюцию развития правового регулирования правил приписки морских судов в первой половине XX века в СССР как деятельности по упорядочиванию торгового мореплавания и важного элемента системы по обеспечению безопасности торгового мореплавания. При этом автор учитывает исследования ученых, которые прямо или косвенно касались поставленной темы: В. Г. Воронина, В. Н. Гуцуляка, С. А. Гурьева, И. В. Зенкина, Б. В. Змерзлого и др. [2; 11; 12; 13; 14]. В работах отечественных и зарубежных авторов исследование данного вопроса в обозначенном нами аспекте и временных рамках не проводилось или же проводилось поверхностно в рамках изучения другой, более широкой проблемы.

Общемировая практика по приписке судов к конкретному порту в России получила начало с принятием указа от 23 июня 1865 г. «Правила о порядке выдачи патентов на Русский флаг» [1, с. 27]. В соответствии с указом поднятие российского купеческого флага разрешалось по внесении судна в корабельный список одного из российских портов и по выдаче владельцу патента. Обязанность по регистрации судов была возложена на таможенные органы империи. Правила же относительно регистрации и технического освидетельствования судов были выработаны лишь в начале XX в. [2, с. 146–147].

Важный вклад в разработку многих вопросов в этом направлении внесли международные Конгрессы по судоходству. Так, решением IX Международного Конгресса по судоходству в 1905 г. была создана постоянная международная Ассоциация конгрессов по судоходству (ПМАКС) как неполитическая, некоммерческая техническая организация. Членами Постоянной международной Ассоциации конгрессов по судоходству были частные лица, организации и правительства. Целями Ассоциации объявлялось содействие развитию морского и речного судоходства, поощрение прогресса в конструировании, проектировании, строительстве, модернизации, содержании и эксплуатации речных и морских путей, подходов к портам, каналов, речных и морских портов, прибрежных районов. Эксплуатация рыболовных, спортивных и прогулочных судов также входит в круг интересов организации.

Первый международный конгресс по судоходству состоялся в Брюсселе в 1885 г. Затем они проводились ежегодно или раз в 2 года, кочуя по Европе. После десятого конгресса 1905 г. в Милане был определен трехгодичный цикл проведения.

XI международный судоходный конгресс в Санкт-Петербурге открылся 19 мая 1908 г. На нем основное время отвели обсуждению положения судоходства в ведущих странах мира, состоянию каналов и проблемам развития разного рода портов: морских, рыболовных, убежищ для каботажного флота и пр. Сильные прения вызвал вопрос «монополии тяги»: австрийские и германские специалисты выступали за государственную монополию на право проводки судов по каналам, рекам и озерам посредством механической тяги, в то время как их французские и бельгийские коллеги защищали частную инициативу в этом вопросе [3, с. 38–43].

Следующий, двенадцатый, предвоенный судоходный конгресс проходил в Будапеште.

С началом революционных событий 1917 г. система органов, занимавшихся этими вопросами, стала резко меняться, а первые годы советской власти характеризуются разработкой и принятием скорее чрезвычайного законодательства в этом вопросе, нежели осознанным созданием логической единой системы. Как известно, 3 апреля 1919 г. было опубликовано постановление народного комиссара труда «О передаче надзора по технике безопасности судов в ведение народного комиссариата труда». Им предлагалось, что находящиеся в составе главного управления водного транспорта (Главвода) отдел по испытанию паровых котлов на судах и учреждение портовых техников переходят, с момента опубликования этого постановления, со всем имуществом, делами, приборами и инструментами в отдел социального обеспечения и охраны труда комиссариата труда, образуя в его составе «Инспекцию Судоустройства».

Личный состав отдела по испытанию паровых котлов на судах и учреждения портовых техников, как в центре, так и на местах переходил в ведение комиссариата труда в мере, действительной надобности названного личного состава для успешной работы в «Инспекции Судоустройства». Взаимоотношения между «Инспекцией Судоустройства» комиссариата труда и центральными и местными органами Главвода предлагалось установить особой инструкцией, изданной комиссариатом труда по соглашению с Главводом. Главвод также обязывался сдать архивы, дела, имущество, приборы и инструменты отдела по испытанию паровых котлов на судах и учреждения портовых техников в двухнедельный срок со дня опубликования постановления в комиссариат труда [4, с. 284–285].

В развитие данного положения 13 октября 1922 г. в УССР местным СНК было принято постановление «Про освідчення парових котлів та апаратів, працюючих під нагнітом» [5, ст. 608]. Им, в частности, предусматривался порядок и стоимость проведения испытаний паровых котлов, а также приборов, работающих под давлением пара или на газу.

Что же касается измерения вместимости торговых судов, то данному вопросу было посвящено принятое специальным декретом положение от 16 мая 1921 г. Согласно данному документу измерение вместимости судов торгового флота РСФСР следовало производить по системе Мурсома (Morsom). Технические правила о производстве обмера судов разрабатывались НКПС по соглашению с НКВТ и утверждались высшим советом по перевозкам.

По вопросам измерений иностранных торговых судов и о значении их национальных свидетельств предусматривалось издание особых правил. До их издания национальные свидетельства иностранных судов могли служить удостоверением их вместимости, если судно было измерено по принятому в РСФСР способу и если притом в государстве, к которому принадлежало судно, русским мерительным свидетельствам предоставлялось такое же преимущество (п. 12).

В полном соответствии с данным документом и на его основании 1 апреля 1922 г. было принято соответствующее постановление СНК УССР «Про вимір суднів морської торговельної флоти» [5, Ст. 255]. Основными отличиями данного

документа можно считать то, что согласно существовавшей тогда системе уполномоченных центральных органов власти на Украине все основные разработки и согласования производились не непосредственно центральными ведомствами, а их с помощью уполномоченных при них представителей УССР (п. 1). При этом мерительные свидетельства составлялись на украинском или русском языках, но обязательно на английском (п. 9).

Важным дополнением в украинском документе было то, что уполномоченному путей сообщения поручалось «об'явити форми судових паперів: судового призначення, судового свідоцтва, посвідчення про огляд торговельного судна та мірильного свідоцтва» (п. 13).

Следует также упомянуть, что с постепенным возрождением торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в этот период было более чем актуально его регулирование соответствующими нормативно-правовыми актами. Так, к примеру, согласно отчету о деятельности управления керченского торгового порта за июль 1923 г. по административной части было освидетельствовано 37 судов [6, л. 33–33 об.]. Эта работа пополняла не только скудный бюджет страны и портов, но и способствовала дальнейшему становлению в регионе международных стандартов торгового флота.

Так, в отчете о деятельности управления керченского торгового порта за июль 1923 г. Находим, что за этот период в порту было освидетельствовано 37 судов. Также известно, что в 1924 г. в Севастополе работала местная комиссия по проверке судовых документов, председателем ее был Алексеев. В Керчи соответствующую подкомиссию по проверке судовых документов частновладельческих судов керченского торгового порта возглавлял помощник начальника порта по административной части К. Н. Даль [7, л. 47]. В декабре 1924 г. ей были предоставлены документы на 14 судов [8, л. 19].

Происходила и иная работа в этом направлении. Так, на основании приказа НКПС от 10 декабря 1923 г. № 1825 13 июня 1925 г. в официальном отделе «ВПС» № 753 в рубрике «Приказы Центрального Управления морского транспорта НКПС» (Москва) была опубликована информация о присвоении позывных флажных сигналов судам морского торгового флота СССР, приписанным к портам Черного и Азовского морей, флажные позывные сигналы по международному своду: WBNS/ЧБОУ «Вьюга»; WBNT/ЧБОУ «Нечай»; WBNU / ЧБОХ «Сухум» [9, л. 18].

Следует также упомянуть, что в этот период (1923 г.) был разработан ряд важнейших нормативно-правовых актов, направленный на строгий учет имеющихся торговых судов. К ним следует отнести: приказы центрального управления морского транспорта (далее – ЦУМТ) № 1214 от 7 февраля 1923 г. «Об обязательном присвоении всем судам морского торгового флота наименований или номеров»; № 1725 «Формы свидетельства на право плавания и судового свидетельства» от 10 мая 1923 г.; № 1898 «Форма временного свидетельства на право плавания под флагом РСФСР» от 9 июня 1923 г.; от 4 сентября 1923 года № 11408. «О приписке судов к портам (объявлены для точного и неуклонного исполнения и руководства)» (вступили в действие с 01 января 1924 г.), «Правила о приписке морских торговых судов к портам и о регистрации таковых судов», а также «Правила о приписке маломер-

ных морских судов»; «Правила о приписке маломерных морских судов» от 4 сентября 1923 г. (вступили в действие с 1 января 1924 г.); постановление СТО СССР «Об учете судов Морского торгового флота» от 27 октября 1923 г.; приказ ЦУМТ № 11631 от 9 ноября 1923 г. «О переименовании судов Морского торгового флота СССР»; приказ ЦУМТ № 11714 от 23 ноября 1923 г. «Об отметках о взыскании гербового сбора при выдаче судовых документов».

Многие из этих нормативных актов были изданы во исполнение, развитие и изменение более ранних, таких как, к примеру, декрет СНК от 22 сентября 1919 г. «О приписке морских судов к порту». Им приписка морских судов к порту передавалась из ведения Главного Управления (ГУ) таможенного контроля при комиссариате торговли и промышленности в ГУ водного транспорта ВСНХ (Главвод). ГУ таможенного контроля в месячный срок должно было передать Главводу необходимые делопроизводство и материалы по приписке морских судов к порту. Самому же Главводу было поручено немедленно выработать и опубликовать с утверждения президиума ВСНХ правила о приписке морских судов к порту органами Главвода [4, с. 660].

Положение «О приписке судов к порту», оформленное как постановление ВСНХ, было издано уже 24 октября 1919 г. и состояло из 7 разделов. Первый был посвящен ведению судовых списков. В нем указывалось, что все морские суда, носящие флаг РСФСР, подлежат регистрации в портовых управлениях, для чего последними ведутся судовые списки (п. 1). Эти списки были открыты для обозрения всех заинтересованных учреждений и лиц (п. 2). В разделе II содержался перечень необходимых сведений для внесения в судовой список. Раздел III регулировал вопросы перемены порта приписки судна. В нем, в частности, указывалось, что назначенный в судовом списке порт приписки судна мог быть, по усмотрению ГУ Водного Транспорта или собственника судна, если оно не национализировано, переменяем (п. 10). Внесению в судовой список морских судов, приобретенных за границей, посвящался раздел IV. Указывалось, что при приобретении за границей судна лицом, имеющим правом пользоваться флагом РСФСР, временное свидетельство на плавание до избранного порта приписки выдавалось местным Российским Консульством на основании правил, установленных Консульским уставом (п. 13). По прибытии снабженного временным свидетельством судна в пределы избранного собственником судна портового управления, судно вносилось в судовой список в общем установленном этими правилами порядке (п. 14).

Внесение в судовой список новых данных регламентировал раздел V. Предусматривалось, что сведения о всех существенных изменениях, касающихся судна, подлежат внесению в судовой список. Раздел VI регулировал порядок исключения судов из судового списка. Ну и последний, VII раздел, был посвящен регистрации маломерных судов менее 20 т. [4, с. 703–706].

Судя по содержанию вышерассмотренного документа, он базировался на отечественном и зарубежном опыте лишь откорректированном с учетом сложившихся социально-экономических условий. Тенденция к дальнейшей коррекции вопросов, связанных с припиской и регистрацией судов, сохранилась и в декрете СНК РСФСР от 20 мая 1921 г. «О приписке морских судов к порту и о внесении их в судовой ре-

есть». Им, в частности, признавалась для всех русских морских судов обязательной заявка для приписки их к тому порту, из которого они обычно совершали плавание.

Для морских судов вместимостью в 20 и более регистровых тонн, вводилась, сверх приписки к порту, обязательная заявка для внесения в судовой реестр (п. 1).

ГУПС обязывалось определить те портовые управления, при которых будут вестись судовые реестры, и установить район каждого из них. На образуемые таким образом в составе портового управления регистрационные учреждения могло быть возложено ведение реестра судам, приписанным к различным портам, расположенным на одном море (п. 2).

При этом приписке к портовым управлениям подлежали все русские суда, предназначенные для морской перевозки грузов и пассажиров, морских промыслов (рыболовных, китобойных и т. п.), буксирные, спасательные, лоцманские и иные вспомогательные морские суда, баржи, яхты, лодки и т. п., совершающие плавание вне района внутренних вод РСФСР, в чем бы ведении они ни находились и кем бы они ни использовались, независимо от их размеров, устройства и назначения.

Внесению в судовой реестр при регистрационных учреждениях подлежали морские суда вместимостью в 20 и более регистровых тонн (п. 3). Русские морские суда вместимостью менее 20 регистровых тонн также могли вноситься регистрационным учреждением в судовой реестр по просьбе о том владельцев судна.

Подразумевалось, что русскими судами признаются все морские суда, принадлежащие РСФСР, а также русским гражданам и коллективам.

Также разрешалась приписка лодок, шлюпок и проч. беспалубных судов, имеющих постоянный причал вне портовых вод, к месту их постоянного причала в управление милиции, в ведении которого находился соответствующий прибрежный участок.

При этом от обязанности приписки к порту и внесения в судовой реестр освобождаются суда, специально построенные для военных целей, поскольку за ними сохранялось военное назначение, а также лодки, шлюпки и пр., являющиеся принадлежностью какого-либо морского судна.

Декретом предусматривалось, что иностранные суда также могут приписываться к русскому порту каждый раз по особому разрешению ГУПС. Кроме того, иностранные суда, приписанные к русским портам, могли вноситься регистрационным учреждением в судовой реестр по просьбе о том владельцев судна (п. 4).

Порядок устройства регистрационных учреждений, а также приписки морских судов к порту и внесение их в судовой реестр как первоначальных, так и всех последующих изменений и исключения из записей и реестров производились согласно инструкции, издаваемой НКПС (п. 9).

В развитие и исполнение этого декрета 1 апреля 1922 г. было опубликовано постановление СНК Украины «Про припис морських суден до порту і про внесення їх в судові реєстри». В нем в основном повторялись выше рассмотренные положения. Так, п. 1 гласил: «З метою повного та всебічного обліку засобів морського транспорту та забезпечення прав на морські судна як в межах, так і по за межами УСРР – визнати за для всіх морських суден Російської Федерації обов'язкову заявку для припису їх до того порту, з якого вони звичайно роблять плавбу. Для морських су-

ден вмісткістю 20 і більше т. заводиться, окрім припису до порту, ще й обов'язкова заявка за для внесення їх до судового реєстру». Отличия, вызванные особенностями взаимоотношений республик, содержали п. 2, 4 и 9. Так, пунктом 2 обязанность об определении тех портовых управлений, при которых должны вестись судовые реестры, возлагалась «Уповнаркомшляхів по згоді НКПС». Пунктом 4 иностранным судам давалось право приписки к порту РСФСР, «що знаходиться на території України після особливого в кожному окремім випадкові дозволу Уповнаркомшляхів». Издание инструкции, регулирующей порядок устройства регистрационных учреждений, а также приписки морских судов к порту и внесение их в судовый реестр как первоначальных, так и все последующих изменений и исключение из записей и реестров также возлагалось на «Уповнаркомшляхів».

Известно, что согласно сообщению капитана керченского торгового порта начальнику того же порта, только с 1 по 15 января 1924 г., поступило 6 заявлений от судовладельцев о переименовании судов: «Св. Николай» Де-Стефана Леонарна в «Леонар»; «Неа Эллас» Рыбалок Григория и Ивана в «Брастский»; «Св. Сергей» Стеляренко Варфаломея и Рязанцева Ефима в «Сергий»; «Михаил Архангел» в «Михаил»; «Ардита Бишельза» в «Ардито»; «Св. Николай» в «Ла Провиденса» [10, л. 1].

За январь 1924 г. было приписано к порту Керчи менее 20 регистровых тонн 48 различных судов, в их числе перевозочные парусные баркасы, рыбачьи баркасы и шлюпки и всего 2 буксирных катера [10, л. 1].

Изначально задействованные советской властью подходы к регистрации судов в большинстве своем были заимствованы из отечественной дореволюционной практики. В то же время в этой практике имелся и иной, более современный опыт. Так, в частности, еще в 1913 г. был основан Российский морской регистр судоходства.

Стремясь использовать этот, по тем временам весьма прогрессивный опыт, для осуществления надзора за состоянием судов и классификацией судов, плавающих под русским торговым флагом, 24 марта 1923 г. СТО РСФСР принял постановление «Об отчетности по перевозкам и работе флота на внутренних водных путях сообщения и о регистрации частновладельческих судов». Им на НКПС возлагалось производство регистрации всех частновладельческих судов (п. 2).

Таким образом, правовой фундамент относительно правил регистрации и технического освидетельствования судов был выработан в первой половине XX века и базировался как на отечественном, так и зарубежном опыте, откорректированном с учетом специфики страны и сложившихся социально-экономических условий. Принятие вышеперечисленных нормативных актов было весьма своевременным и поспело к началу активизации восстановления деятельности всего комплекса торгового судоходства, обеспечило всех заинтересованных лиц и учреждения порядком регистрации, учета и освидетельствования судов различной размерности и классификации, что позволило обеспечить безопасность торгового судоходства в государстве и заложить основы к дальнейшему правовому совершенствованию этой деятельности в будущем.

Список литературы

1. Проект с объяснениями «О праве плавания под русским национальным флагом». – СПб., 1902. – С. 9.
2. Змерзлый Б. В. Правовое регулирование торгового судоходства в Черноморско-Азовском регионе в конце XVIII – начале XX вв. – Симферополь, 2014. – 660 с.
3. Труды XI Международного судоходного конгресса. Доклады и сообщения русских членов конгресса / Типография Министерства Путей Сообщения. – С.-Петербург, 1909. – 366 с.
4. Собрание узаконений и распоряжений правительства за 1919 г. – М., 1943. – 886 с.
5. Збірник постанов та розпоряджень робітниче-селянського уряду України / Рада Народних Комісарів УРСР, Народний Комісаріат юстиції УРСР. – Харків: Друк. «Вукопспілки», 1922. – 1147 с.
6. Государственный архив Республики Крым (далее – ГАРК), ф. р-1584, оп. 2, д. 68. Управление морского транспорта. Инструкции. 1923. 80 л.
7. ГАРК, ф. р-1584, оп. 2, д. 78. Переписка и циркуляры с уполнаркомпути НКПС Морчасти. 3.01.1924–2.12.1924. 66 л.
8. ГАРК, ф. р-1584, оп. 2, д. 174. Переписка с комиссией по регистрации частновладельческих судов. 1.01.1925–30.12.1925. 211 л.
9. ГАРК, ф. р-1584, оп. 2, д. 125. Распоряжения о прописке и выдаче документов и прочее относящееся к регистрации судов. 28.08.1924–18.10.1925 г. 117 л.
10. ГАРК, ф. р-1584, оп. 2, д. 113. Списки и выписки о наличии переименований и перепродажи судов Керч. торгового порта. 1.06.1924–31.12.1924. 97 л.
11. Воронин В. Г. Административно-правовое регулирование организации и управления морской безопасностью в Российской Федерации : дис. на соискание учен. степени к. ю. н. : спец. 12.00.14. – Ростов н/Д., 2006. – 171 с.
12. Морское право. Учебное пособие / Гуцуляк В. Н. – М.: РосКонсульт, 2000. – 325 с.
13. Гуреев С. А. Международное морское право : Учебное пособие / С. А. Гуреев, И. В. Зенкин, Г. Г. Иванов ; отв. ред. С.А. Гуреев. – 2-е изд., перераб. и доп. – М: Инфра-М, Норма, 2011. – 432 с.
14. Зенкин И. В. Международно-правовое регулирование обеспечения безопасности на море : автореферат дис. на соискание учен. степени д. ю. н. 12.00.10. – Москва., 1993. – 48 с.

Sharmoyants A. Peculiarities of legal regulation of the rules note of merchant shipping in the first half XX century in the USSR // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2017. – Т. 2 (68). № 3. – P. 95–103.

In the work one researches the legal basis for the functioning of the rules for the registration of ships in the first half 20th century in the USSR, which was designed to improve the safety of merchant shipping in the USSR. World practice on the assignment of ships to a specific port in Russia was initiated with the adoption of the decree of June 23, 1865. The international shipping congresses under consideration were an important contribution to the development of many issues in this field. Fundamentals of the modern legal foundation, concerning the rules of registration and technical certification of vessels, were developed in the first half of the twentieth century. The work examines the main legal acts of the period under study that regulate this activity, analyzes their role in ensuring the safety of merchant shipping in the USSR. It is established, that the legal basis for registration and technical certification of ships in the USSR in the first half of the twentieth century was based both on domestic and foreign experience, adjusted for the specifics of the country and the prevailing socio-economic conditions.

Keywords: legal regulation, merchant shipping, safety of merchant shipping, sea craft, international congress, trading port, legal act, registration of ships, register of ships, technical survey of ships.

Spisok literaturyi

1. Proekt s ob'yasneniyami «O prave plavaniya pod russkim natsional'nym flagom». SPb., 1902. – S. 9
2. Zmerzlyi B. V. Pravovoe regulirovanie torgovogo sudokhodstva v Chernomorsko-Azovskom regione v kontse XVIII – nachale XX vv. / B.V. Zmerzlyi. – Simferopol', 2014. – 660 s.
3. Trudy XI Mezhdunarodnogo sudokhodnogo kongressa. Doklady i soobshcheniya russkikh chlenov kongressa / Tipografiya Ministerstva Putei Soobshcheniya., C.-Peterburg, 1909., 366 s.
4. Sobranie uzakonenii i rasporyazhenii pravitel'stva za 1919 g., M., 1943., 886 s.
5. Zbirnik postanov ta rozporyadzen' robitniche-selyans'kogo uryadu Ukraïni, Rada Narodnikh Komisariv URSR, Narodnii Komisariat yustitsii URSR., Kharkiv: Druk. «Vukospilki», 1922., 1147 s.
6. Gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Krym, f. r-1584, op. 2, d. 68. Upravlenie morskogo transporta. Instruktsii. 1923. 80 l.
7. Gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Krym, f. r-1584, op. 2, d. 78. Perepiska i tsirkulyary s upolnarkomputi NKPS Morchasti. 3.01.1924-2.12.1924. 66 l.
8. Gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Krym, f. r-1584, op. 2, d. 174. Perepiska s komissiei po registratsii chastnovladel'cheskikh sudov. 1.01.1925-30.12.1925. 211 l.
9. Gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Krym, f. r-1584, op. 2, d. 125. Rasporyazheniya o propiske i vydache dokumentov i prochee otnosyashcheesya k registratsii sudov. 28.08.1924-18.10.1925 g. 117 l.
10. Gosudarstvennyi arkhiv Respubliki Krym, f. r-1584, op. 2, d. 113. Spiski i vypiski o nalichii pereimenovaniy i pereprodazhi sudov Kerch. torgovogo porta. 1.06.1924-31.12.1924. 97 l.
11. Voronin V. G. Administrativno-pravovoe regulirovanie organizatsii i upravleniya morskoy bez-opasnost'ju v Rossijskoj Federatsii : dis. na soiskanie uchen. stepeni k. ju. n. : spec. 12.00.14 / V. G. Voronin., Rostov n/D., 2006., 171 s.
12. Morskoe pravo. Uchebnoe posobie / Guculjak V.N., M.: RosKonsul't, 2000., 325 c.
13. Gureev S.A. Mezhdunarodnoe morskoe pravo : Uchebnoe posobie / S.A. Gureev, I.V. Zenkin, G.G. Ivanov ; otv. red. S.A. Gureev., 2-e izd., pererab. i dop., M: Infra-M, Norma, 2011., 432 s.
14. Zenkin I. V. Mezhdunarodno-pravovoe regulirovanie obespecheniya bezopasnosti na more : avtorefe-rat dis. na soiskanie uchen. stepeni d. ju. n. 12.00.10 / I. V. Zenkin., Moskva., 1993., 48 c.