

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЛОЦМАНОВ ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ РОССИИ

Рассказов Л. П.

Кубанский аграрный государственный университет им. И. Т. Трубилина

В работе указано, что правовая ответственность лоцманов в истории морского права России прошла достаточно длительный путь – с начала XVIII в. и по современность. Особенности развития данного института обусловлена как особенностями развития отечественного морского и торгового права, так и спецификой развития российской государственности на различных ее периодах. Ответственность лоцманов, в различные периоды, состояла в административном, уголовном, финансовом контекстах и определялась соответствующими нормативными актами. Сам институт правовой ответственности лоцманов за результаты их профессиональной и служебной деятельности является преобладающим в мировой практике, а его наличие в будущем не подвергается сомнению, не смотря на активное развитие современных средств автоматической навигации и управления.

Ключевые слова: Россия, лоцманы, ответственность, нормативно правовые акты, уставы, Кодекс торгового мореплавания.

Вопросы обеспечения безопасности судоходства, сохранности членов экипажей, пассажиров, судов и товаров, очевидно, появились практически одновременно. На различных этапах перемещения судна и его груза применяются, соответственно, и различные организационно-правовые и технические меры. В настоящее время комплекс таких мер тщательно проработан как на национальном, так и на международном уровнях. Однако так было не всегда. Становление этих мер происходило по мере накопления опыта и соответствующих требований со стороны всех участников процесса. Это утверждение относится и к вопросу об установлении правовых норм в отношении различных видов ответственности лоцманов за результаты своей деятельности.

Регулирование деятельности лоцманов в России появилось относительно позже нежели во многих иных морских державах. Это связано с целым рядом исторических, географических, политических, экономических и, наконец, даже военных причин. С выходом России к Балтийскому, а затем и Черному морям эта проблема стала выходить на более высокий уровень.

Впрочем, отдельные нормативные акты посвящались ей и ранее. Так, к примеру, 24 августа 1780 г. принят указ «О поступании с лоцманами за разбитие и оставление барок по указу 1720 года апреля 1». Им предусматривалось наказание лоцманов за разбитие и оставление берок [1, с. 971-972.]. Впрочем, наказания устанавливали и предыдущие указы сенатский от 15 ноября 1742 г., 20 июля 1739 г., 15 октября 1764 г. Основными видами наказаний в XVIII в. были, как и привычные физические, так и административные. Реже – уголовные, из-за неразвитости пенитенциарной системы.

В наиболее важном для настоящего исследования документе – Уставе купеческого водоходства от 23 ноября 1781 г., проблемы ответственности лоцманов, их

права и обязанности помещены в гл. 13 «О крушении или гибели, о награде спасения, и о лоцманах». Им (п. 296), установлена ответственность лоцманов за повреждение судна и его груза во время нахождения корабля под их руководством. В основном устав возлагал материальную ответственность за повреждение торговых судов не напрямую на лоцманов, а на их общества [2, с. 336].

Учитывая, что организованных обществ лоцманов было в данный период немного, а у большинства их отсутствовали какие-либо формальные документы, регламентирующие их деятельность, то с уверенностью можно предположить, что выполнение такого рода ответственности было маловероятно, скорее всего в подобных случаях использовался торговый обычай.

Несколько позже были установлены указами и прочие варианты наказаний для лоцманов. Так, указом от 29 октября 1810 г. п.п. 34, 77, лоцману за неявку к работе, полагалось 40 ударов палками [3, с. 407]. Устанавливалась и ответственность лоцманов, «за повреждение судов от умысла или по небрежению». Лоцман, признанный виновным, смотря по его поступку, подвергал наказанию, например, запрет провозить суда: на один сплав; на год; навсегда. Телесному наказанию: приватно, т.е., без судебного приговора; публично, т.е. по произведении над ним суда, которое, правда «не может быть учинено иначе, как только в случае ясно доказанной на лоцмана злоумышленности» [3, с. 409].

С активизацией торгового судоходства во второй половине XIX в. возникла потребность уточнения данной проблемы. Тем более, что лоцманские общества, со стороны государства стали получать специальные уставы, определявшие основные вопросы их организации и порядка деятельности.

Так, в уже достаточно известном документе – «О новых правилах для Еникольского лоцманского цеха» от 5 июля 1862 г., установлена административная ответственность шкиперов и лоцманов.

Уже с использованием этого опыта был принят Устав общества Николаевских лоцманов (23 декабря 1868 г.), им ответственность лоцманов (разд. V) за допущенные в ходе службы ошибки, в зависимости от их тяжести, устанавливалась такая: «за проступки по службе, не влекущие за собой предание суду, кроме особо указанных в данном уставе случаев», лоц-командир имел право налагать на лоцманов следующие взыскания: а) денежный штраф до 3 руб.; б) арест в карцер, с содержанием на хлебе и воде до 2 дней; в) смещение из 1 разряда во 2-й; г) увольнение из общества (ст. 63).

За недобросовестное исполнение обязанностей по проводке судов, а именно: за оставление провозжаемого судна ранее времени, грубость капитану и т.п., виновный в этом лоцман подвергался наказанию на основании общих уголовных законов (ст. 64).

Лоцман также подлежал суду и наказанию, на общем основании, за тайный провоз товаров (контрабанду), за неоказание помощи судну, которому угрожала опасность, за постановку провозжаемого судна на мель, на камень или на берег и вообще за все противозаконные действия, особенно относительно лоцманов, предусмотренных в общих уголовных законах (ст. 65).

Лоцман также отвечал за всякий, последовавший проводимому им судну, от его вины или неосторожности, ущерб или убыток (ст. 66) [4, с. 556].

Общество лоцманов, в свою очередь, отвечало круговым поручительством за все вообще убытки, в причинении которых лоцман, при проводке судна, мог быть признан виновным по решению суда (ст. 67).

Следующим нормативным актом, регулирующих деятельность Николаевских лоцманов стал указ от 25 ноября 1888 г. «О временных правилах для общества Николаевских лоцманов» [5, с. 558], принятым совместно с временными правилами для общества Керчь-Еникальских лоцманов [6, с. 641]. Это положение также содержало перечень взысканий, которые мог налагать лоц-командир на лоцманов, и что совпадает с такими же нормами Устава 1868 г. (ст. 63). В тоже время новой была норма, согласно которой такие наказания как смещение из 1-го разряда во второй и увольнение из общества, могли производиться только с утверждения Главного командира флота и портов Черного и Каспийского морей, а штрафы поступали в пользу лоцманского общества (ст. IV).

Особо устанавливалось, что при несостоятельности отдельных членов лоцманского общества в уплате присужденных с них судом вознаграждений в пользу судовладельцев за нанесенные ими ущербы или убытки, ответственность эта падала на Общество лоцманов круговым ручательством (ст. V).

Вторым важнейшим нормативным актом для настоящего исследования стало «Положение о морских лоцманах», от 1 мая 1890 г. Учитывая, что данный документ стал основой для всех последующих нормативных актов в данной сфере, приведем основные его статьи, устанавливающие ответственность лоцманов:

«33. Лоцман, поступающий в члены общества, обязан представить, на случай аварий, могущих произойти по его вине, денежное обеспечение в размере, определяемом уставом общества; если же не будет в состоянии внести означенное обеспечение, то может представить часть его и поручительство двух членов общества, принимающих на себя обязанность пополнить, в случае надобности эту сумму до указанного уставом размера.»

«36. Аварийный капитал, образуемый из указанных в ст. 33 взносов, предназначается на производство вознаграждения судовладельцам за убытки по авариям, причиненным по вине лоцманов».

«37. На возмещение убытков, причиненных судовладельцу по вине лоцмана, поступает прежде всего взнос его, числящийся в аварийном капитале (ст. 36), а при недостаточности его – не свыше половины всего аварийного капитала общества. Если уплатой этих сумм убыток не будет сполна покрыт, – то на эту надобность обращается не более половины имеющегося у общества особого запасного капитала (ст. 35), а при неимении такового – не более одной шестой части общего капитала (ст. 34), принадлежащего обществу. Уплатой означенных оканчивается денежная ответственность по аварии собственно лоцманского общества» [7, с. 343].

«50. За проступки лоцманов, не влекущие за собою преданию суду, Лоц-Командир, его помощник и лоцманский старшина (ст. 31) имеют право подвергать лоцманов взысканиям, означенным в ст. 25, и сверх того: а) смещению из разряда старших лоцманов в разряд младших и б) увольнению из обществ» [7, с. 344].

Свое последующее развитие и закрепление эти нормы получили в уставах лоцманских обществ Николаева (1902 г.), Азовских (1913 г.), Николаевских и Херсонских (1914 г.).

Однако 9 мая 1911 г. был введен в действие одобренный госсоветом и государственной думой закон «Об обществе Днепровских лоцманов», имевший некоторые отличия от Устава 1890 г., очевидно из-за того, что данные лоцманы не были морскими [8, с. 313]. Им, жалобы на действия лоцманского схода и должностных лиц общества могли приноситься чинам местного судоходного надзора, которые могли подвергать лоцманов и лоцманских учеников за проступки, не влекущие за собою судебной ответственности, но сопряженные с нарушением порядка лоцманской службы, штрафу до 5 руб., аресту до 3-х дней и лишению права провода судов и плотов на срок не свыше одной навигации.

Суммы, поступающие от денежных штрафов, обращались на устройство и содержание мест заключения (ст. 12).

С образованием в 1913 г. товарищества азовских лоцманов, оно обязывалось «с навигации 1913 г. отчислять из валового дохода 7 ½% но не более 3000 руб. в год, в капитал, назначенный на покрытие аварийных убытков, который образовывался традиционно из вступительных единовременных взносов в размере 150 руб. с каждого члена и должен был быть доведен до 40.000 руб. В случае произведенных уплат из этого капитала его следовало пополнять тем же порядком. При выходе члена общества на законных основаниях его взнос возвращался, но без процентов (п. 11)» [9].

Последний же, предвоенный известный нам устав лоцманов также практически не отходил от установленной Уставом 1890 г. мер ответственности. В нем указывалось, что «Аварийный капитал образуется из денег, вносимых лоцманами согласно ст. 47 устава и предназначался за вознаграждение судовладельцев за убытки по авариям, причиненным по вине лоцманов. Проценты на этот капитал поступали в состав самого капитала» (ст. 118).

На возмещение убытков, причиненных судовладельцу по вине лоцмана, должен был поступать, прежде всего, взнос лоцмана, числящийся в аварийном капитале (ст. 47), а при недостаточности его – не свыше половины всего аварийного капитала общества. Если уплатой этих сумм убыток не мог быть сполна покрыт, то на эту надобность могло обращаться не более половины запасного капитала (ст. 117), а при неимении такового – не более 1/6 части общего капитала, принадлежащего обществу. Уплатой означенных сумм оканчивалась денежная ответственность за аварии, собственно, лоцманского общества» (ст. 119) [10, с. 13].

Обращаясь к заключительной части нашего исследования, укажем, что и в последующие годы существования лоцманского дела в нашей стране законодательство разрабатывалось с учетом ответственности лоцманов за свои профессиональные и служебные обязанности.

Так, к примеру, Лоцманский устав РСФСР был утвержден 3 июля 1922 г. Им устанавливалось, что каждый случай аварии судна, находящегося под проводкой лоцмана, должен был разбираться судебным порядком. При установлении виновности лоцмана убытки, происшедшие от аварии уплачивались казной, а лоцман нес установленную судом ответственность (ст. 11) [11, с. 2].

25 июля 1926 г. введено специальным постановлением СНК СССР положение «О государственных морских лоцманах». В нем устанавливалось, что за аварии, причиненные действиями и упущениями государственных морских лоцманов, отвечало государство с тем, однако, что эта ответственность ограничивалась размерами

аварийных фондов по отдельным морям (ст. 13 Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах СССР) (ст. 8) [12; 14].

Кодекс торгового мореплавания СССР 1929 г., в свою очередь, указывал, что за аварии, причиненные по вине государственных морских лоцманов, отвечает государство, с тем, однако, что эта ответственность ограничивается размерами аварийных фондов по отдельным морям (ст. 13 Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР) (ст. 8) [13]. Так в СССР был ограничен круг юридической ответственности за действия лоцманов, а также жестко предписало подобные случаи разбирать лишь в судебных органах СССР.

Кодексом торгового мореплавания Союза ССР 1968 г. ответственность за аварии, причиненные по вине государственных морских лоцманов при исполнении ими служебных обязанностей, возлагалась на морской порт, которому был подчинен лоцман. Однако, эта ответственность ограничивалась размерами аварийного фонда по данному порту, образуемого из 10 % отчислений от сумм лоцманского сбора, поступивших в предшествующем аварии календарном году (ст. 84) [16].

В действующем сегодня КТМ Российской Федерации 1999 г. ответственности лоцманов посвящен параграф 3 VI Глава «Морские лоцманы». Однако построена эта ответственность на совершенно иных основаниях, в связи с изменением социально-экономического устройства российского государства [17].

Таким образом можно сделать следующий вывод. Правовая ответственность лоцманов в истории России прошла достаточно длительный путь – с начала XVIII в. и по современность. Особенности развития данного института обусловлены как особенностями развития отечественного морского и торгового права, так и спецификой развития российской государственности на различных ее периодах. Ответственность лоцманов, в разные периоды, состояла в административном, уголовном, финансовом контекстах и определялась соответствующими нормативными актами. Сам институт правовой ответственности лоцманов за результаты их профессиональной и служебной деятельности является преобладающим в мировой практике, а его наличие в будущем не подвергается сомнению, не смотря на активное развитие современных средств автоматической навигации и управления.

Список литературы

1. О поступании с лоцманами за разбитие и оставление барок по указу 1720 года апреля 1 от 24 августа 1780 г. // ПСЗ, Собрание первое: Т. XX (1775 – 1780). – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. – С. 971-972. – Текст : непосредственный.
2. Устав купеческого водоходства от 23 ноября 1781 г. // ПСЗ, Собрание первое: Т. XXI (С 1781 по 1783), №15176. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. – С. 336. – Текст : непосредственный.
3. О судоходстве по реке Волге через Вышневолоцкий канал до С. Петербурга от 22 октября 1810 г. // ПСЗ, Собрание первое: Т. XXXI (1810 – 1811), № 24391. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. – С. 407. – Текст : непосредственный.
4. О судоходстве по реке Волге через Вышневолоцкий канал до С. Петербурга от 22 октября 1810 г. // ПСЗ, Собрание первое: Т. XXXI (1810 – 1811), № 24391. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. – С. 407. – Текст : непосредственный.
5. О временных правилах для общества Николаевских лоцманов от 25 ноября 1888 г. // ПСЗ, Собрание третье Т. VIII (1888), №5577. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения

Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1890. – С. 558. – Текст : непосредственный.

6. О временных правилах для Общества Керчь-Еникальских лоцманов от 25 ноября 1888 г. // ПСЗ, Собрание третье: Т. VIII, (1888), №5578. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1890. – С. 641. – Текст : непосредственный.

7. Положение о морских лоцманах от 1 мая 1890 г. // ПСЗ, Собрание третье: Т. X, (1890), №6784. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1893. – С. 340-345. – Текст : непосредственный.

8. Закон «Об обществе Днепровских лоцманов» от 9 мая 1911 г. // ПСЗ, Собрание третье: Т. XXXI, (1911), № 35156. – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1914. – С. 313. – Текст : непосредственный.

9. Никитина, А. П. Правовое регулирование деятельности лоцманов в Черноморско-Азовском регионе (конец XVIII – начало XX вв.) / А. П. Никитина. – М., 2019. – Текст : непосредственный.

10. Устав общества николаевских и херсонских лоцманов. – Пг: 1914. – С. 13. – Текст : непосредственный.

11. Лоцманский устав морских лоцманов РСФСР. – Петроград, Типография Морского Комиссариата, в Главном Адмиралтействе, 1922. – С. 2. – Текст : непосредственный.

12. Положение о государственных морских лоцманах : утв. постановлением СНК СССР от 25.07.1926 // Сейчас.ру : [сайт]. – 2020. – URL: <https://www.lawmix.ru/sss/16357> (дата обращения 20.01.2020). – Текст : электронный.

13. Кодекс Торгового мореплавания СССР 1929 г. // КонсультантПлюс : [сайт]. – 2020. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=17689> (дата обращения 20.01.2020). – Текст : электронный.

14. О введении в действие Положения о портовых сборах и плате за услуги, оказываемые в портах Союза ССР : Постановление ЦИК и СНК СССР от 19 февраля 1926 г. // Библиотека нормативно-правовых актов СССР : [сайт]. – 2020. – URL: www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2828.htm. (дата обращения 20.01.2020). – Текст : электронный.

15. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР" (утв. Указом Президиума ВС СССР от 17.09.1968). // КонсультантПлюс : [сайт]. – 2020. – URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10335/ (дата обращения 20.01.2020). – Текст : электронный.

16. Кодекс торгового мореплавания Союза ССР" (утв. Указом Президиума ВС СССР от 17.09.1968). // КонсультантПлюс : [сайт]. – 2020. – URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10335/ (дата обращения 20.01.2020). – Текст : электронный.

17. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации 1999 г. // КонсультантПлюс: [сайт]. – 2020. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (дата обращения 20.01.2020). – Текст : электронный.

Rasskazov L. P. Legal regulation of the responsibility of pilots under the laws of Russia / L. P. Rasskazov // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2020. – Т. 6 (72). № 1. – P. 73-79.

The legal responsibility of pilots in the legal history of Russia has gone a long way—from the beginning of the XVIII century to the present. The specifics of the development of this institution are determined by the peculiarities of the development of domestic Maritime and commercial law, as well as the specifics of the development of the Russian state in its various periods. The responsibility of pilots, in various periods, consisted in administrative, criminal, and financial contexts and was determined by the relevant regulations. The Institute of legal responsibility of pilots for the results of their professional and service activities is prevailing in the world practice, and its presence in the future is not in doubt, despite the active development of modern means of automatic navigation and management.

Keywords: Russia, pilots, responsibility, regulations, charters, Code of merchant navigation.

Spisok literatury`

1. О поступании с лоцманами за разбитие i оставление барок по указу 1720 года апреля 1 от 24 августа 1780 г. // ПСЗ, Собрание первое: Т. XX (1775 – 1780). – СПб.: Печатано в Типографии II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. – 1830. – С. 971-972. – Текст : непосредственный.

2. Ustav kupecheskogo vodoxodstva ot 23 noyabrya 1781 g. // PSZ, Sobranie pervoe: T. XXI (S 1781 po 1783), №15176. – SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Veliche-stva Kancelyarii. – 1830. – S. 336. – Tekst : neposredstvenny`j.
3. O sudoxodstve po reke Volge cherez Vy`shnevoloczkiy kanal do S. Peterburga ot 22 oktyabrya 1810 g. // PSZ, Sobranie pervoe: T. XXXI (1810 – 1811), № 24391. – SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1830. – S. 407. – Tekst : neposredstvenny`j.
4. O sudoxodstve po reke Volge cherez Vy`shnevoloczkiy kanal do S. Peterburga ot 22 oktyabrya 1810 g. // PSZ, Sobranie pervoe: T. XXXI (1810 – 1811), № 24391. – SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1830. – S. 407. – Tekst : neposredstvenny`j.
5. O vremenny`x pravilax dlya obshhestva Nikolaevskix loczmanov ot 25 noyabrya 1888 g. // PSZ, Sobranie tret`e T. VIII (1888), №5577. – SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1890. – S. 558. – Tekst : nepo-sredstvenny`j.
6. O vremenny`x pravilax dlya Obshhestva Kerch`-Enikal`skix loczmanov ot 25 noyabrya 1888 g. // PSZ, Sobranie tret`e: T. VIII, (1888), №5578. – SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1890. – C. 641. – Tekst : neposredstvenny`j.
7. Polozhenie o morskix loczmanax ot 1 maya 1890 g. // PSZ, Sobranie tret`e: T. X, (1890), №6784. – SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperator-skogo Velichestva Kancelyarii. – 1893. – S. 340-345. – Tekst : neposredstvenny`j.
8. Zakon «Ob obshhestve Dneprovskix loczmanov» ot 9 maya 1911 g. // PSZ, Sobranie tret`e: T. XXXI, (1911), № 35156. – SPb.: Pечатano v Tipografii II Otdeleniya Sobstvennoj Ego Imperatorskogo Velichestva Kancelyarii. – 1914. – S. 313. – Tekst : neposredstvenny`j.
9. Nikitina, A. P. Pravovoe regulirovanie deyatel`nosti loczmanov v Chernomorsko-Azovskom re-gione (konecz XVIII – nachalo XX vv.) / A. P. Nikitina. – M., 2019. – Tekst : neposredstvenny`j.
10. Ustav obshhestva nikolaevskix i xersonskix loczmanov. – Pg: 1914.– S. 13. – Tekst : neposredstvenny`j.
11. Loczmanskiy ustav morskix loczmanov RSFSR. – Petrograd, Tipografiya Morskogo Komissari-ata, v Glavnom Admiralteystve, 1922. – S. 2. – Tekst : neposredstvenny`j.
12. Polozhenie o gosudarstvenny`x morskix loczmanax : utv. postanovleniem SNK SSSR ot 25.07.1926 // Sejchas.ru : [sajt]. – 2020. – URL: <https://www.lawmix.ru/sssr/16357> (data obrashheniya 20.01.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
13. Kodeks Torgovogo moreplavaniya SSSR 1929 g. // Konsul`tantPlyus : [sajt]. – 2020. – URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=17689> (data obrashheniya 20.01.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
14. O vvedenii v dejstvie Polozheniya o portovy`x sborax i plate za uslugi, okazy`vaemy`e v portax So-yuza SSR : Postanovlenie CIK i SNK SSSR ot 19 fevralya 1926 g. // Biblioteka normativno-pravovy`x aktov SSSR : [sajt]. – 2020. – URL: www.libussr.ru/doc_ussr/ussr_2828.htm. (data obrashheniya 20.01.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
15. Kodeks torgovogo moreplavaniya Soyuzs SSR" (utv. Ukazom Prezidiuma VS SSSR ot 17.09.1968). // Konsul`tantPlyus : [sajt]. – 2020. – URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10335/ (data obrashheniya 20.01.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
16. Kodeks torgovogo moreplavaniya Soyuzs SSR" (utv. Ukazom Prezidiuma VS SSSR ot 17.09.1968). // Konsul`tantPlyus : [sajt]. – 2020. – URL: www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10335/ (data obrashheniya 20.01.2020). – Tekst : e`lektronny`j.
17. Kodeks torgovogo moreplavaniya Rossijskoj Federacii 1999 g. // Konsul`tantPlyus: [sajt]. – 2020. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_22916/ (data obra-shheniya 20.01.2020). – Tekst : e`lektronny`j.