

УДК 349

## ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЛЕНИНГРАДСКОГО ТОРГОВОГО ПОРТА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ

Осоченко А. А.

Правовое регулирование пожарной безопасности торгового флота в конце XIX – начале XX века играло важное значение при перевозке различных товаров, грузов, в том числе взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ.

Несоблюдении правил пожарной безопасности, могло привести не только к большому материальному ущербу, но и стать причиной гибели людей.

В данной статье рассмотрены правила пожарной безопасности на кораблях, судах, а также правила по использованию, перевозке, погрузке, выгрузке взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ, установленные распорядительными актами министерства и локальными нормативными актами, действовавшие на территории Ленинградского торгового порта в конце XIX – начале XX вв.

В данной статье были рассмотрены такие локальные акты торгового порта, как Сборник Обязательных Постановлений по Ленинградскому торговому порту от 1929 г. и Сборник Обязательных Постановлений по Ленинградскому торговому порту от 1937 г.

После детального исследования указанных нормативных актов, был сделан вывод о том, что в конце XIX – начале XX в. уже уделяли особое внимание не только использованию огня в портах, на кораблях, судах, а также использованию, перевозке, погрузке и выгрузке взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ. Предписания были направлены на уменьшение рисков, вероятности возникновения пожаров, возгорания таких веществ, которые могли бы причинить еще больший ущерб, убыток, в силу особенностей своего химического состава, и трудностей в ликвидации таких пожаров.

**Ключевые слова:** Ленинградский торговый порт, корабль, взрывоопасные, легковоспламеняющиеся вещества, пожарная безопасность.

Совершенствование нормативного правового регулирования в области пожарной безопасности, гражданской обороны, предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций является актуальной задачей в условиях участвовавших техногенных и природных катастроф [1, с. 34].

Задачи снижения экономических потерь от пожаров, уменьшение количества погибших и пострадавших при пожарах диктуют необходимость совершенствования государственного управления в области пожарной безопасности, дальнейшего разграничения полномочий в этой сфере между федеральными органами государственной власти, органами государственной власти субъектов Российской Федерации и органами местного самоуправления, что позволит усилить ответственность за выполнение требований по пожарной безопасности и повысить эффективность правоприменения нормативных правовых актов по пожарной безопасности [2, с. 52].

Отечественное законодательство имеет более чем полуторавековые традиции в этой сфере. С момента принятия Пожарного устава в 1832 году формирование пожарной политики российского государства в сфере обеспечения безопасности от пожаров и иных стихийных бедствий не носило случайного характера, а было обусловлено следствием и продолжением единого замысла по ее реформированию [3, с. 42-45].

Эпоха великих реформ, проводившихся в Российской империи во второй половине XIX в., отразилась на всем российском законодательстве. Повлияла она и на положение дел в пожарной охране. При издании свода законов в 1885 г. в него не вошел Пожарный Устав. Большая часть требований этого устава повторяла ранее изданные положения, в связи с чем он был исключен из свода законов Российской империи и потерял свою силу. Его статьи были размещены по различным томам [4, с. 22].

В конце XIX – начале XX века, основные положения, были направлены на предотвращение пожаров и уменьшение их негативных последствий, как правило, касались непосредственно промышленных заведений, складов, а также некоторых иных объектов. При этом была введена определенная система мер, призванных защитить население и имущество от последствий огня [5, с. 141-146].

Регламентация деятельности так называемых «опасных» производств была направлена преимущественно на минимизацию неблагоприятных последствий для окружающей природной среды и человека.

В означенный исторический период достаточно подробно регулировалось изготовление взрывчатых веществ, функционирование частных пороховых, пушечных и оружейных заводов, заведений для приготовления капсюлей к охотничьему оружию, утилизационных заведений, а также испытание, перевозка, хранение и продажа минеральных масел, нефти и продуктов ее перегонки, употребление ацетилена, хранение и продажа кальция-карбоната [6, с. 94-102].

Следует обратить внимание на правовое регулирование пожарной безопасности торгового флота в конце XIX – начале XX века, игравшего в то время важное значение при перевозке различных товаров, грузов, в том числе взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ, которые при несоблюдении правил пожарной безопасности, могли нанести не только большой материальный ущерб, но и стать причиной гибели людей.

Более подробно рассмотрим правила пожарной безопасности Ленинградского торгового порта, история развития которого начинается с 1703 г., когда по указу Петра I были возведены первые портовые сооружения.

Начнем с того, что в конце XIX – начале XX века на территории Российской империи были изданы и действовали общеобязательные распорядительные акты министерств и ведомств, которые устанавливали правила судоходства, правила пожарной безопасности на кораблях, судах, а также правила по использованию, перевозке, погрузке, выгрузке взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ. Данные распорядительные акты далее конкретизировались уже в локальных нормативных актах торговых портов.

За соблюдением правил пожарной безопасности на воде вместе с представителями речной полиции отвечали начальники судоходных станций. По инструкции Министерства путей сообщения от 13 июля 1876 г. капитаны судов и помощники инспекторов судоходства обязаны были следить за исправным состоянием пожарных средств на кораблях и пристанях и за обучением команды правилам их применения на случае пожара [4, с. 22-27].

Одними из распорядительных актов того времени, были Правила буксирования судов и гонок и сплава гонок по р. Неве между Шлиссельбургом и Рожковскою

пристанью в С.-Петербурге (утверждены министром путей сообщения 16 июня 1879 г.).

Так, согласно п. 3. указанных Правил, всякий буксирный пароход, на случай пожара на воде, должен был быть снабжен брандспойтом, или же исправной пожарной трубой с рукавом, длиной не менее 10 саж., а каждое судно, идущее на буксире, обязано было иметь достаточное число швабр и одно ведро с водой на каждые 2.000 пуд. груза, - во всяком случае не должно было иметь менее 6 ведер с водой и во все время следования, кроме рулевого, на нем должен был находиться и один из рабочих для караула и подачи первой помощи. Шкипера буксирных пароходов имели за этим строгое наблюдение.

В каждом буксирном возе (т.е. караване) судна с грузом легко воспламеняемым, должны были ставиться в задних рядах каравана. Если воз состоял исключительно из судов с легко воспламеняемым грузом, буксир должен был быть вдвое длиннее против буксира с судами, нагруженными обыкновенным грузом (п. 7).

При воспламенении груза на одном из буксируемых судов, необходимо было прежде всего озаботиться удалением всех судов от горящего судна, или наоборот, смотря по тому, что удобнее сделать; если загорится заднее судно, то оно немедленно отчаливалось, а пароход отводили другие суда и, отводя их, возвращалось к загоревшемуся судну для оказания посильной помощи; напротив, если загоралось среднее судно, или переднее, пароход прежде всего удалял его от других судов (п. 8).

В случае угрожающей судну или гонке, вследствие повреждения или пожара, опасности, всякий мимо проходящий и близ стоящий пароход был обязан оказать всевозможную помощь, равно как и все рабочие с судов и гонок, стоящие вне опасности (п. 9).

О всяком происшествии, случившемся во время буксирования, шкипер парохода был обязан доносить должностному лицу по судоходству на первом посту, мимо которого он после случившегося проходил (п. 10).

Барки и счалки с сеном, соловой или древесным углем, предоставляющие по объему значительную площадь для ветра, допускались принимать на буксир по течению только в числе четырех судов, которые помещаются по 2 в ряд, при чем для пароходов, отапливаемых углем, интервал первого ряда от кормы буксирного парохода, для обеспечения от искр и ослабления волнения от движения парохода, не должны были быть менее 30 саж.; для пароходов же отапливаемых дровами, буксировка барок с сеном вовсе воспрещалась (п. 11.) [7, с. 37-39].

На территории Ленинградского торгового порта, как и на территориях иных торговых портов, действовали и локальные нормативные акты, которые так же устанавливали, конкретизировали правила пожарной безопасности, в том числе правила перевозки, погрузки, выгрузки, хранения и использования различных грузов и опасных веществ.

Одним из локальных актов первой половины XX века является Сборник Обязательных Постановлений по Ленинградскому торговому порту от 1929 г.

В соответствии с данным нормативным актом, определялся порядок выгрузки взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ, а также курения, освещения. Так морские суда, прибывающие в порт с полной нагрузкой бурого или каменного угля, кокса или торфяных брикетов, а также суда, прибывающие хотя и не с полной нагрузкой упомянутого груза, но имеющие его более 50 % общей нагрузки, независи-

мо от того, подлежал ли этот груз выгрузке на берег в вагоны или в подгрузные суда, устанавливались под выгрузку в Угольной гавани (п. 135)

Порядок складирования и хранения каменного угля на территории порта определялся Обязательным Постановлением Ленинградского Совета «О хранении каменного угля» (Сборн. обязат. пост. Презид. Лен. Совета, изд. 1928., стр. 576) (п. 137).

Взрывчатые и легковоспламеняющиеся вещества, допускались к выгрузке и хранению в Порту лишь в местах и по установленным правилам (п. 138).

О нахождении на судне указанных грузов и о предстоящей выгрузке их в предназначенных для этого местах, грузополучатель был обязан заблаговременно сообщить Управлению Порта, которое в свою очередь своевременно ставило об этом в известность Управление таможни и Пожарную Охрану (п. 139).

Документы, необходимые для досмотра и выпуска упомянутых грузов, должны были быть представлены грузополучателем в Управление Таможни не позднее одних суток с момента начала выгрузки судна (п. 140).

Выгрузка и погрузка взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ должна была производиться с соблюдением надлежащих мер осторожности. (п. 141)

К производству погрузочно-разгрузочных работ в Порту допускались лишь предприятия, имеющие в своем распоряжении:

а) достаточный персонал квалифицированных технических руководителей упомянутых работ, как-то: стивидоров, экспедиторов, корабельных и иных агентов;

б) необходимые материалы, орудия, приспособления и прочий инвентарь, соответствующий роду производимых работ (п. 1 Раздела «О производстве погрузочных и разгрузочных работ в порту»).

Погрузочно-разгрузочные предприятия, при посылке рабочих, были обязаны инструктировать их о предельной норме тяжести, подлежащей переноске каждым рабочим в отдельности, а также ознакомить их с опасностями, связанными с производством той или иной работы (п. 7).

Лица, находящиеся в нетрезвом состоянии, к работам не допускались и в случае обнаружения таких лиц, последние снимались с работы (п. 9).

Курение табаку воспрещалось: на судах и набережных, где производились грузовые операции, на загруженных площадках, под навесами и в пакгаузах, за исключением мест, специально предназначенных для курения (п. 11).

Места работы на судах, производящих погрузку или разгрузку ночью, или, вообще, в темное время, должны были быть хорошо освещены и обставлены надлежащими предосторожностями, как в отношении безопасности самих работ, так и в пожарном отношении (п. 12).

При употреблении электрических ламп во время производства грузовых операций и для освещения складочных мест на набережных Порта, таковые лампы должны были быть ограждены рефлекторами или щитами, чтобы освещение ими не мешало судоходству (п. 13).

Подъем и опускание грузов должны были производиться возможно плавно, дабы избежать их раскачивания (п. 21).

В соответствии с Разделом 4 «О мерах предосторожности против пожаров» Сборника Обязательных Постановлений по Ленинградскому торговому порту от 1929 г., воспрещалось в пределах Порта курение на перегрузочных судах, на берегу

в местах выгрузки, на участках, занятых лесными и прочими материалами, а также вблизи таковых участков (п. 1).

В виду повышенной пожарной опасности, в связи с применением для автомобилей газового бензина, воспрещалось:

а) употребление газового бензина для примусов, паяльных ламп, клееварок и т.п. при обслуживании автомобилей;

б) курение на автомобилях водителями машин и лицами, сидящими рядом с ними;

в) заливка горючего в бак автомобиля при работающем двигателе (п. 8).

Все баки в автомобилях и посуда для бензина в гараже должны были быть оборудованы предохранительными сетками и пробками и всегда находиться в исправном состоянии, не допуская на малейшей течи. В таком же исправном состоянии должны были всегда находиться на автомобилях бензинопроводы, выпускные трубы и глушители (п. 9).

В местах хранения бензина должна была быть устроена усиленная вентиляция, без применения механических приборов (п. 10).

Все лица, в ведении которых находились автомобили, должны были следить за правильной регулировкой двигателя и карбюратора, во избежание отдачи в карбюратор или глушитель горящих газов (п.11).

Все автомобили должны были быть снабжены огнетушителями малого типа (п. 12) [8, с. 61-70].

Со временем, был издан Сборник Обязательных Постановлений по Ленинградскому торговому порту от 1937 г., куда были добавлены и иные пункты, регулирующие правила пожарной безопасности торгового порта.

В соответствии с Разделом XVI «О мерах предосторожности против пожаров», на всей территории порта курить воспрещалось. Курение допускалось лишь в жилых помещениях, конторах или других приспособленных для этого безопасных закрытых помещениях с разрешения пожарной охраны порта. На морских судах во время производства погрузочно-разгрузочных работ курение допускалось лишь в жилых помещениях. Курение внутри люков, трюмов безусловно воспрещалось (п. 211).

Воспрещалось разведение огня для каких бы то ни было целей на перегрузочных и на зимующих судах, а равно на всей территории порта. В случае крайней необходимости, разведение огня могло быть допущено в каждом отдельном случае только с разрешение пожарной охраны, при условии принятия всех мер предосторожности (п. 212).

Воспрещалось зажигание фейерверков и иллюминаций, а также хранение заряженного оружия без особого на то письменного разрешения Управления порта (п. 213).

Воспрещались все виды освещений, кроме электрического (п. 214).

Отопление железнодорожных паровозов и судов речного плавания, работающих в порту, должно было производиться нефтью или углем; дровяное отопление не допускалось (п. 215).

При перевозке взрывчатых веществ должно было быть обращено особое внимание на принятие противопожарных мер, для чего:

а) судно, назначенное для буксировки барж (транспортов) с указанным грузом так же, как и буксируемые суда, должны были иметь на всех дымовых трубах (не исключая кухни), при отоплении твердым топливом, предохранительные искроуловительные сетки. Кроме того, во всех случаях – пожарный насос и прочее противопожарное оборудование, согласно существующих правил;

б) на буксирующих судах приготовление пищи и курение разрешалось только в особо отведенных для этого местах и с соблюдением всех противопожарных правил;

в) приготовление пищи и курение на буксируемых судах с этим грузом воспрещалось, о чем вывешивались соответствующие надписи;

г) пожарные насосы и мелкий пожарный инструмент как на буксирующем судне, так и на буксируемых баржах, должны были быть опробованы и находиться в полной готовности, в частности – насосы с привернутыми рукавами;

д) держание прочих огней, кроме сигнальных и для освещения помещений, допускаемого согласно правил освещения, на буксируемых судах воспрещалось, о чем вывешивались соответствующие надписи;

е) проживание семей команд на перевозящих эти грузы судах (паротепловых и непаровых) – воспрещалось; доступ посторонних лиц на эти суда, без разрешения администрации судов также воспрещался (п. 216).

Воспрещалась укладка товаров и грузов вокруг колодцев, пожарных кранов и пожарных сигналов, радиусом менее двух метров – для сохранения свободного к ним проходов и проезда.

Воспрещалась также укладка грузов, пакетов пиломатериалов и вообще какое-либо загромождение специальных пожарных проездов и пирсов (п. 217).

Также воспрещалось:

а) курение на автомобилях водителями машин и лицами, сидящими рядом с ним;

б) заливка горячего в бак автомобиля при работающем двигателе;

в) залив горячего в бак автомобиля при работающем двигателе (п. 218).

Также были установлены Правила для судов, перевозящих минеральные масла и другие горючие жидкости, а именно:

а) капитан судна, везущего горючие жидкости наливом, за сутки до прибытия в Ленинградский Торговый порт, должен был известить об этом Портовой надзор, а в случае порожнего суда - происхождение и температуру вспышки последнего груза.

б) наливные суда в груженом и порожнем состоянии могли иметь место стоянки только у Морской пристани.

в) после швартовки судна и ухода команды на берег, должны были быть оставлены на вахта, которые следовало оставлять таким образом, чтобы она была в состоянии, в случае пожарной опасности тотчас же отвести судно.

г) на наливных судах во время стоянки их у Морской пристани, не разрешалось какое-либо употребление огня и курение, а в летнее время, кроме того пользование паровыми котлами.

д) по окончании выгрузки или погрузки, судно сразу же должно было покинуть порт.

е) наливное судно, по окончании разгрузки, с разрешения Портового надзора, могло оставаться в порту для принятия груза, ремонта или докирования, при соблюдении отдельной инструкции Пожарной охраны.

ж) пользование камбузом при стоянке у Морской пристани, могло быть разрешено при условии отопления его коксом и если труба камбуза отводилась в главную дымовую трубу, снабженную искроуловителями [9, с. 46-49].

Можно сделать вывод, что в конце XIX – начале XX в. уже уделяли особое внимание не только использованию огня в портах, на кораблях, судах, а также использованию, перевозке, погрузке и выгрузке взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ. Предписания были направлены на уменьшение рисков, вероятности возникновения пожаров, возгорания таких веществ, которые могли бы причинить еще больший ущерб, убыток, в силу особенностей своего химического состава, и трудностей в ликвидации таких пожаров [10, с. 30-38].

На территории Ленинградского торгового порта действовали общеобязательные распорядительные акты министерств и ведомств, а также локальные нормативные акты, которые устанавливали правила пожарной безопасности, направленные на предотвращение пожаров и минимизацию негативных последствий.

#### Список литературы:

1. Немченко С. Б. О правовой политике в сфере обеспечения пожарной безопасности, гражданской обороны, чрезвычайных ситуаций и ликвидации последствий стихийных бедствий: материалы круглого стола. Санкт-Петербург. 4 июня 2014 года / под общ. ред. Э. Н. Чижикова, А. В. Малько, С. Б. Немченко; сост. А. А. Смирнова, Н. И. Уткин. – СПб.: Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2016. – 310 с.
2. Журавлев П. Е. Проблемные вопросы нормативного правового регулирования системы обеспечения пожарной безопасности в Российской Федерации: материалы круглого стола. Санкт-Петербург. 4 июня 2014 года / под общ. ред. Э. Н. Чижикова, А. В. Малько, С. Б. Немченко; сост. А. А. Смирнова, Н. И. Уткин. – СПб.: Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2016. – 310 с.
3. Немченко С. Б., Смирнова А. А. К вопросу о формировании правовой политики России в сфере борьбы с пожарами и стихийными бедствиями в первой половине XIX века // Вестник Гуманитарного института ТГУ. 2013. № 1 (14). С. 42-45;
4. Новичкова Н. Ю. Пожарная охрана и российское законодательство на рубеже XIX - XX вв. // Журнал «Пожаровзрывобезопасность», 2006. - С. 22-27.
5. Ковалева Н. В. Пожарные объекты: техническое регулирование по законодательству Российской империи XIX - начала XX веков. Добровольная пожарная охрана: истоки, проблемы, перспективы: материалы круглого стола. Санкт-Петербург, 17 мая 2012 года под общ. ред. О. М. Латышева; сост. О. М. Латышев, Р. Э. Агаева, С. Б. Немченко, А. А. Смирнова. - СПб.: Санкт-Петербургский университет ГПС МЧС России, 2013. - С. 141-146.
6. Ковалева Н. В. Техно-юридическое регулирование опасных производств в Российской империи (XIX- начала XX в) // Журнал российского права. - 2011. - № 3. - С. 94-102.
7. Собрании узаконений и распоряжений Правит. 1879 г. №93, ст. 526.
8. Сборник Обязательных Постановлений по Ленинградскому торговому порту от 1929 г.
9. Сборник Обязательных Постановлений по Ленинградскому торговому порту от 1937 г.
10. Губченко А. А. (Осоченко А. А.) Общая характеристика правил пожарной безопасности при использовании и перевозки, погрузки, выгрузки взрывоопасных и легковоспламеняющихся веществ в торговых портах Российской империи XIX - начала XX века // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. 2020. – Т. 6 (72). № 1. – С. 30-38.

**Osochenko A. A. Legal regulation of fire safety of the Leningrad commercial port in the late XIX - early XX centuries** // Scientific notes of V. I. Vernadsky crimean federal university. Juridical science. – 2022. – Т. 8 (74). № 4. – P. 49-56.

The legal regulation of the fire safety of the merchant fleet in the late XIX - early XX century played an important role in the transportation of various goods, cargo, including explosive and flammable substances. Failure to comply with fire safety rules could lead not only to great material damage, but also cause death of people. This article discusses the fire safety rules on ships, vessels, as well as the rules for the use, transportation, loading, unloading of explosive and flammable substances, established by the administrative acts of the

ministry and local regulations that were in force on the territory of the Leningrad Commercial Port in the late XIX - early XX centuries. In this article, such local acts of the commercial port as the Collection of Compulsory Regulations for the Leningrad Commercial Port of 1929 and the Collection of Compulsory Regulations for the Leningrad Commercial Port of 1937 were considered.

After a detailed study of these regulations, it was concluded that in the late XIX - early XX century, have already paid special attention not only to the use of fire in ports, on ships, but also to the use, transportation, loading and unloading of explosive and flammable substances. The regulations were aimed at reducing risks, the likelihood of fires, the ignition of such substances that could cause even more damage, loss, due to the nature of their chemical composition, and the difficulties in extinguishing such fires.

**Key words:** Leningrad commercial port, ship, explosive, flammable substances, fire safety.

#### Spisok literatury:

1. Nemchenko S. B. O pravovoy politike v sfere obespecheniya pozharной bezopasnosti, grazhdanskoy oborony, chrezvychaynykh situatsiy i likvidatsii posledstviy stikhiynykh bedstviy: materialy kruglogo stola. Sankt-Peterburg. 4 iyunya 2014 goda / pod obshch. red. E. N. Chizhikova, A. V. Mal'ko, S. B. Nemchenko; sost. A. A. Smirnova, N. I. Utkin. – SPb.: Sankt-Peterburgskiy universitet GPS MCHS Rossii, 2016. – 310 s.
2. Zhuravlev P. Ye. Problemnyye voprosy normativnogo pravovogo regulirovaniya sistemy obespecheniya pozharной bezopasnosti v Rossiyskoy Federatsii: materialy kruglogo stola. Sankt-Peterburg. 4 iyunya 2014 goda / pod obshch. red. E. N. Chizhikova, A. V. Mal'ko, S. B. Nemchenko; sost. A. A. Smirnova, N. I. Utkin. – SPb.: Sankt-Peterburgskiy universitet GPS MCHS Rossii, 2016. – 310 s.
3. Nemchenko S. B., Smirnova A. A. K voprosu o formirovaniі pravovoy politiki Rossii v sfere bor'by s pozharami i stikhiynymi bedstviyami v pervoy polovine XIX veka // Vestnik Gumanitarnogo instituta TGU. 2013. № 1 (14) . S. 42-45;
4. Novichkova N. YU. Pozharnaya okhrana i rossiyskoye zakonodatel'stvo na rubezhe XIX - XX vv. // Zhurnal "Pozharovzryvobezopasnost", 2006 g. - S. 22-27.
5. Kovaleva N. V. Pozharnyye ob'yekty: tekhnicheskoye regulirovaniye po zakonodatel'stvu Rossiyskoy imperii XIX - nachala XX vekov. Dobrovol'naya pozharnaya okhrana: istoki, problemy, perspektivy: materialy kruglogo stola. Sankt-Peterburg, 17 maya 2012 goda pod obshch. red. O. M. Latysheva; sost. O. M. Latyshev, R. E. Agayeva, S. B. Nemchenko, A. A. Smirnova. - SMb.: Sankt-Peterburgskiy universitet GPS MCHS Rossii, 2013. -360 s. - S. 141-146;
6. Kovaleva N. V. Tekhniko-yuridicheskoye regulirovaniye opasnykh proizvodstv v Rossiyskoy imperii (XIX-nachala XX v) // Zhurnal rossiyskogo prava. - 2011. - № 3. - S. 94-102.
7. Sobranii uzakoneniy i rasporyazheniy Pravit. 1879 g. №93, st. 526.
8. Sbornik Obyazatel'nykh Postanovleniy po Leningradskomu torgovomu portu ot 1929 g.
9. Sbornik Obyazatel'nykh Postanovleniy po Leningradskomu torgovomu portu ot 1937 g.
10. Gubchenko A. A. (Osochenko A. A.) Obshchaya kharakteristika pravil pozharной bezopasnosti pri ispol'zovanii i perevozki, pogruzki, vygruzki vzryvoopasnykh i legkovosplamenyayushchikhsya veshchestv v torgovykh portakh Rossiyskoy imperii XIX - nachala XX veka.: Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskoye nauki. 2020. – T. 6 (72). № 1. – S. 30-38.