

## МІЖНАРОДНЕ ПРАВО

УДК 627.098:629.067

DOI <https://doi.org/10.32782/klj/2021.3.35>

**Балобанов О. О.,**

кандидат юридичних наук,  
професор кафедри морського права  
Одеського національного морського університету

**Пальченко А. А.,**

старший викладач кафедри морського права  
Одеського національного морського університету

### РОЗВИТОК АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА МОРІ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ МОРЕПЛАВСТВА

**Анотація.** У науковій статті розглядаються питання, що стосуються правових проблем забезпечення безпеки мореплавства, котрі тісно пов'язані зі здійсненням міжнародного співробітництва у сфері, установленням і використанням стандартів і технічних норм, компетенцією держави порту, прибережної держави й прапора, організацією рятування та пошуку на морі й упровадженням міжнародно-правових норм у національне законодавство. Мореплавання також є дуже ефективною комерційною діяльністю. Аварії та інциденти на морі є причиною людських і майнових втрат, а також завдають непоправної шкоди навколишньому середовищу. Тому, щоб уникнути таких тяжких наслідків, держави, під чіми прапорами ходять судна, повинні вживати різних дієвих заходів, які сприятимуть забезпеченню безпеки мореплавання. Аварійно-рятувальна діяльність є однією з основ безпеки судноплавства. Найважливішими міжнародними нормативно-правовими актами, які регулюють правовідносини щодо рятування на морі, є Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 р. і Конвенція про рятування 1989 р., яку Україна ратифікувала 22 березня 2017 р. Дослідженню положень Конвенцій головним чином і присвячена публікація. Здійснено аналіз українського законодавства, а також судової практики. У статті викладена ефективність реалізації на національному рівні норм міжнародного права й визначені загальнообов'язкові умови для такої реалізації. Надано висновки, за якими визначається неможливість проведення позитивних змін для розв'язання проблеми безпеки мореплавства й рятування на морі без активної участі й сприяння всіх держав, котрі беруть участь у використанні Світового океану. На держави покладено перелік заходів, спрямованих на прийняття нормативної бази для визначення порядку проведення рятувальних операцій на морі, організації діяльності інспектуючих і контролюючих органів.

**Ключові слова:** аварійно-рятувальна діяльність, безпека, мореплавство, рятування, конвенція, море, міжнародне право.

**Balobanov O. O., Palchenko A. A. Development of rescue activities at sea and ensuring the safety of navigation**

**Abstract.** This scientific article deals with issues related to legal issues of maritime safety, which are closely related to the implementation of international cooperation in this field and the establishment and use of standards and technical norms, the competence of the port state, coastal state and flag, rescue and search at sea, and the implementation of international law into national law. Navigation is also a very effective commercial activity. Accidents and incidents at sea are the cause of human and property losses, as well as causing irreparable damage to the environment. Therefore, in order to avoid such serious consequences, States whose flags are flown should take various effective measures to promote the safety of navigation. Emergency and rescue activities are one of the foundations of shipping safety. The most important international legal acts regulating the legal relationship on rescue at sea are the International Convention on Search and Rescue at Sea 1979, and the Rescue Convention 1989, which Ukraine ratified on 22.03.2017, the study of the provisions of these Conventions, mainly, and is the subject of this publication. The analysis of the Ukrainian legislation, and also judicial practice is carried out. The article highlights the effectiveness of the implementation of international law at the national level, and identifies

the mandatory conditions for such implementation. Conclusions are given which determine the impossibility of making positive changes to solve the problem of maritime safety and rescue at sea without the active participation and assistance of all states involved in the use of the oceans. The states are responsible for the list of measures aimed at adopting a regulatory framework for determining the procedure for conducting rescue operations at sea, the organization of inspection and control bodies.

**Key words:** *rescue activity, safety, navigation, rescue, convention, sea, international law.*

**Постановка проблеми.** Концептуальне визначення шляхів розвитку аварійно-рятувальної справи в Україні, готовність сил і засобів морського транспорту для здійснення рятування на морі людей, вантажу, а також морських суден. Ліквідація аварійних розливів нафти в морській зоні відповідальності України. Відокремлення правових засобів, котрими регулюються відносини безпеки мореплавання та інші відносини, зокрема що виникають у комерційній сфері. Рятування на морі – правовий інститут, і якому органічно поєднуються специфічні правові норми, властиві різним сферам суспільних відносин: як гуманітарні, так і економічні, як приватноправові, так і публічно-правові. Актуальність питань, пов'язаних із рятуванням на морі людського життя та майна, не підлягає найменшому сумніву. Це визначає й актуальність правових досліджень у галузі. Натепер пошукова й рятувально-пошукова справа на морському транспорті в організаційному, технічному, правовому й фінансовому відношенні не повною мірою відповідає вимогам міжнародного права й національного законодавства, а головне – цілям системи безпеки мореплавства.

**Стан опрацювання проблематики.** Особливий вклад у дослідження проблематики внесли Н.А. Бондаренко, О.Ф. Висоцький, С.Н. Захаров, Д.А. Іванов, В.І. Касинюк, А.П. Калінченко, В.О. Сергійчик, В.І. Скопков та інші.

**Мета** – провести теоретичне дослідження проблематики впровадження Україною міжнародно-правових норм рятування на морі.

**Виклад основного матеріалу.** У міжнародному морському праві інститут рятування на морі – це комплексний правовий інститут. У ньому є публічно-правова й приватноправова складові частини. На Міжнародній конференції в Гамбурзі 27 квітня 1979 р. було прийнято Міжнародну конвенцію з пошуку й рятування на морі (SAR). Конвенція є ключовою для організації міжнародної системи пошуку й рятування

людей на морі. В основі всіх публічно-правових відносин із приводу рятування на морі лежить обов'язок надавати допомогу потерпаючим лихом на морі. Такий обов'язок і деталізується згаданою конвенцією. Відповідно до Конвенції держави-учасниці повинні забезпечити вжиття необхідних заходів щодо пошуку й рятування людей, які зазнають лиха на морі біля їх берегів. Кожна держава-учасниця координує проведення пошуково-рятувальних операцій у своєму районі, межі якого встановлюються угодою між державами. Держава створює національні рятувально-координаційні центри (далі – РКЦ), а, якщо потрібно, то й рятувальні підцентри, покликані надавати допомогу РКЦ у певній частині пошуково-рятувального району [4].

Україна є учасницею Міжнародної конвенції про пошук і рятування на морі 1979 р., а також Угоди про співробітництво причорноморських держав із пошуку й рятування на Чорному морі 1998 р. Згідно зі ст. 9 зазначеної Угоди передбачено проведення щорічних зустрічей представників компетентних організацій договірних сторін із метою розвитку взаємовигідного співробітництва причорноморських держав, обміну інформацією та досвідом.

Так, у 2016 р. місцем проведення тринадцятої Конференції Чорного моря з пошуку й рятування було м. Констанца (Румунія). Відповідно до принципу ротації 14-та Конференція країн Чорного моря з пошуку й рятування проходила в м. Одеса (Україна) з 20 по 21 вересня 2017 р. Значним етапом в організації аварійно-рятувальної діяльності є відкриття Центру інформаційного забезпечення Морської пошуково-рятувальної служби України 4 лютого 2013 р. в м. Київ при Міністерстві інфраструктури України. Центр був створений із метою вирішення двох основних завдань: оптимізації інформаційного забезпечення національної системи пошуку й рятування на морі; удосконалення його взаємодії із центральними органами виконавчої влади й іншими відомствами при організації та проведенні операцій із пошуку

й рятування в морському пошуково-рятувальному районі України [5].

Головне завдання Центру – надання в режимі реального часу Міністерству інфраструктури України, Державній службі України з безпеки на транспорті й у разі потреби іншим органам влади інформації про стан національної системи пошуку й рятування на морі в морському пошуково-рятувальному районі України, а також даних про аварійні морські ситуації під час проведення відповідних пошуково-рятувальних операцій. За такої умови Центр оснащений всім необхідним комплексом технічних засобів, що дозволяє здійснювати моніторинг руху суден у морському пошуково-рятувальному районі України.

Держава-учасниця має направити Генеральному секретарю Міжнародної морської організації (ІМВ), яка є спеціалізованою організацією ООН і служить для міжнародного співробітництва й обміну інформацією у сфері торгового мореплавання, інформацію про організацію пошуку й рятування на морі, у тому числі відомості про національну пошуково-рятувальну службу, зокрема про місцезнаходження РКЦ, номер його телефону, телефаксу й іншого зв'язку.

Держави повинні також координувати між собою дії з пошуку й рятування тих, хто зазнає лиха на морі. Сторони Конвенції за умови дотримання національних законів і правил повинні негайно допускати у свої територіальні води або на свою територію або в повітряний простір над ними рятувальні одиниці інших Сторін виключно з метою пошуку місць морських пригод для рятування людей, які залишилися живими після таких подій. У таких випадках пошуково-рятувальні операції координуються РКЦ держави, яка допустила рятувальні одиниці інших держав-членів Конвенції на свою територію (акваторію, повітряний простір). Для спрощення формальностей за такого допуску Сторонам Конвенції рекомендується укладати між собою відповідні договори. Кожній Стороні також рекомендується уповноважувати свої РКЦ:

1) запитувати в інших РКЦ будь-яку необхідну допомогу, включаючи судна, літальні апарати, персонал чи постачання;

2) видавати будь-які необхідні дозволи на такий допуск допомоги на територію (акваторію, повітряний простір);

3) приймати спільно з митними, імміграційними й іншою владою необхідні заходи з метою прискорення такого допуску;

4) надавати аналогічну допомогу іншим РКЦ на їхнє прохання.

Кожен РКЦ і рятувальний підцентр повинні мати детальні плани чи інструкції щодо проведення пошуково-рятувальних операцій у своїй зоні [6].

У Конвенції визначаються стадії розвитку аварії (аварійні стадії) для оперативних цілей:

- невизначеність;
- тривога;
- лихо.

Стадія невизначеності характеризується тим, що є інформація про неприбуття судна до пункту призначення або про те, що судно не передало чергового зведення про своє місцезнаходження чи повідомлення, яке стосується безпеки мореплавання.

Тривога виникає, якщо після невизначеності спроби встановлення зв'язку із судном не дали результатів або отримано інформацію про порушення експлуатаційної надійності судна, але в такому ступені, що не створює ймовірності лиха.

Стадія лиха визначається так:

а) отримано достовірну інформацію про те, що судну чи вантажу загрожує серйозна й неминуча небезпека й воно потребує негайної допомоги;

б) після стадії тривоги робилися безуспішні спроби встановлення зв'язку із судном, а безуспішні запити більшої кількості джерел вказують на ймовірність того, що судно терпить лихо;

в) отримана інформація вказує на те, що експлуатаційна надійність судна порушена такою мірою, що ймовірна ситуація лиха.

Найважливішим Законом, який регулює інститут рятування в Україні, є Кодекс торговельного мореплавання (далі – КТМ). Значним етапом в організації аварійно-рятувальної діяльності став Закон України «Про аварійно-рятувальні служби» від 14 грудня 1999 р. Існує також значний пласт і підзаконних актів, що регулюють аварійно-рятувальну діяльність в Україні, а саме:

– Постанова Кабінету Міністрів «Про затвердження Плану взаємодії органів управління та сил, що залучаються для реагування на

надзвичайні ситуації державного рівня водних об'єктах» від 26 жовтня 2000 р. № 1612;

– Постанова Кабінету Міністрів «Про затвердження Порядку державної реєстрації аварійно-рятувальних служб» від 07 березня 2001 р. № 213;

– Указ Президента України «Про систему реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах» від 15 червня 2001 р. № 436/2001;

– Розпорядження Президента України «Про невідкладні заходи щодо запобігання загибелі людей на водних об'єктах» від 14 липня 2001 р. № 190/2001-рп;

– Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Типового статуту державної аварійно-рятувальної служби» від 17 серпня 2001 р. № 1058;

– спільний Наказ Міністерства транспорту України й Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи «Про вдосконалення державної системи забезпечення безпеки судноплавства» від 04 березня 2003 р. № 162/59.

Проте нормативно-правове регулювання аварійно-рятувальної діяльності в Україні не цілком відповідає сучасним реаліям. Воно все ще недостатньо науково обгрунтоване. Це породжує безліч питань. Найважливіший закон, який регулює інститут рятування на морі в Україні – КТМ, – потребує удосконалення, а саме зміни в розділі «рятування на морі». Потрібно розкрити поняття терміну «рятування» як операції з надання допомоги людям, судну й вантажу, а також урегулювати правовідносини між рятувальниками й чітко окреслити визначення взаємних прав та обов'язків сторін.

Насправді рятування людей, судів, вантажів та іншого майна, що знаходиться на судах, а також виконання операцій з ліквідації аварійних розливів нафтопродуктів та інших забруднюючих речовин (ЛАРН) часто неможливо розділити, оскільки вони становлять елементи єдиної рятувальної операції. Такі елементи складаються в комплекс суспільних відносин, що виникають під час проведення складних рятувальних операцій. Таким чином, тільки комплексний підхід до розв'язання питань, пов'язаних із проведенням аварійно-рятувальної діяльності, а також до проблем безпеки мореплавання вза-

галі може створити умови для становлення України як морської держави. Наприклад, досвід показує, що в північній частині Чорного моря, в Азовському морі, а також на річках, де розташовані морські порти, утворюється льодостав, що ускладнює судноплавство, а іноді й робить його неможливим без проведення криголамних операцій. У КТМ України відносини щодо проведення криголамних операцій не врегульовані, що створює їх невизначеність. Законом не регулюється також порядок організації та проведення морських водолазних робіт [7].

В аварійно-рятувальній діяльності зростає роль професійних рятувальників. Сучасний технічний рівень судноплавства дуже високий, тому діяльність із рятування на морі частіше всього здійснюється професійними рятувальниками, причому держава має контролювати таку діяльність. Таким чином, доцільно було б запровадити систему державного ліцензування професійної аварійно-рятувальної діяльності. Однією з обставин, які диктують необхідність ліцензування такої діяльності, є впровадження державного контролю за організацією та несенням аварійно-рятувальної готовності.

Субінститутом рятування на морі є рятування людей. У публічно-правовому плані обов'язок надання допомоги людині, нужденій у ній, та її рятування, якщо вона наражається на небезпеку загинути, – це природний прояв гуманності. У приватному праві такий обов'язок також є, тому говорити про добру волю під час рятування людини не доводиться, адже обов'язок надавати допомогу потерпаючому лиху на морі завжди може бути виведений із правових норм. Звичайно, небезпека часто буває комбінованою, оскільки вона загрожує як судну, так і людям, що перебувають на ньому.

Мабуть, найважливішим принципом інституту рятування людей є таке положення: жодної винагороди за врятованих людей не надається (п. 1 ст. 16 Конвенції 1989 р.), а п. 2 ст. 16 Конвенції передбачає, що рятувальник людей, який взяв участь у рятуванні, має право на справедливую частку винагороди, присудженої рятувальнику за рятування судна чи іншого майна або запобігання чи зменшення збитків навколишнього середовища. Проте в законодавстві Італії та Нідерландів передбачено виплату винагороди за порятунок

людського життя, якщо не врятовано майно, сплата якого є обов'язком власника аварійного судна. Основними суб'єктами обов'язку з рятування людського життя є капітани судів. Наприклад, ст. 10 Конвенції 1989 р. передбачає обов'язок капітана надавати допомогу будь-якій особі, якій загрожує загибель у морі, мірою, в якій капітан може це зробити, не наражаючи на серйозну небезпеку своє судно й осіб, що перебувають на ньому. У Міжнародній Конвенції про охорону людського життя на морі від 01 листопада 1974 р. (СОЛАС) також закріплюється обов'язок капітана, який отримав повідомлення про лихо, йти повним ходом на допомогу людям, які зазнають лиха. Якщо ж він позбавлений такої можливості через особливі обставини такого випадку або вважає за непотрібне або зайве надавати допомогу, він повинен зробити відповідну позначку в судовому журналі із зазначенням причин, через котрі він не пішов на допомогу людям, які зазнають лиха. У разі комбінованої небезпеки для людського життя та майна, щоб рятувальники людей отримали винагороду, потрібна наявність такого корисного результату, як порятунок людей, причому якщо водночас рятувальники майна не досягли корисного результату й не отримали винагороди, то й рятувальники людей не отримують права на винагороду, навіть якщо їхні зусилля щодо порятунку людей були успішними.

Таким чином, для отримання права на винагороду за порятунок людського життя за міжнародним правом необхідно, щоб рятувальники брали участь у наданні послуг із рятування майна або захисту навколишнього середовища, тобто брали участь у рятувальній операції.

У зв'язку із цим постає таке питання: що таке рятувальна операція? Відповідно до ст. 1 Конвенції про рятування 1989 р. рятувальна операція – це будь-яка дія або діяльність, що здійснюються для надання допомоги будь-якому судну або іншому майну, яке перебуває в небезпеці в будь-яких судноплавних чи інших водах.

Із цього визначення витягуються такі ознаки рятувальної операції, за наявності яких у рятувальників виникає право на винагороду:

а) наявність небезпеки для майна;

б) дії або діяльність рятувальників, спрямовані на усунення, запобігання або зменшення небезпеки, що загрожує;

в) успішний результат рятувальних дій щодо усунення, запобігання або зменшення загрозової небезпеки;

г) причинний зв'язок між дією або діяльністю рятувальників та успішним результатом рятування;

д) добровільність послуг рятувальників.

За своєю правовою природою інститут рятування на морі позадоговірний. Коли укладається договір рятування, відносини щодо рятування стають договірними. Будь-який договір, який укладається з метою здійснення рятувальної операції стосовно судна або іншого майна, яке перебуває в небезпеці, причому не раніше виникнення такої небезпеки, – це договір про рятування. Таким чином, договір про рятування може бути укладено лише в момент виникнення небезпеки чи пізніше. Відповідно до п. 2 ст. 6 Конвенції про рятування 1989 р. капітан судна вправі укладати договори про рятування як від імені судовласника, так і від імені власника майна, що перебуває на борту судна, зокрема вантажовласника, тому капітан може бути законним представником як судовласника, так і вантажовласника, а судовласник також може бути представником власника майна, яке перебуває на борту судна. Це означає, що власник майна, яке перебуває на борту судна, або той, хто перебував на борту, не має права оскаржити договір рятування тільки на тій підставі, що він не брав участі в укладенні такого договору, причому можливість чи неможливість отримати вказівки вантажовласника, ступінь терміновості проведення рятувальної операції, навіть подальше повідомлення чи неповідомлення вантажовласнику про проведену рятувальну операцію правового значення не мають.

Отже, договір про рятування може бути договором на користь третьої особи. На підставі такого договору можуть впливати обов'язки третьої особи. За своєю правовою природою договір консенсуальний, відплатний, двосторонній. Договір про рятування на морі відповідно до ст. 7 Конвенції про рятування 1989 р. може бути оскаржено, якщо:

– він укладений унаслідок невинного впливу або під впливом небезпеки, а її умови несправедливі;

– плату, передбачену договором, надмірно завищено або занижено щодо фактично наданих послуг.

Правила, передбачені ст. 8 Конвенції про рятування 1989 р., мають приватноправовий характер і відбивають усталені традиції, що склалися в морській практиці. Вони мають санкцію, яка міститься в ст. 18 Конвенції про рятування 1989 р. Рятувальник може бути повністю або частково позбавлений винагороди або спеціальної компенсації, належної відповідно до правил, тією мірою, в якій рятувальні операції виявилися необхідними чи важчими у зв'язку з його винною поведінкою.

Отже, рятувальник зобов'язаний: виконувати рятувальні операції з належною турботою; виявляти належну турботу про запобігання або зменшення шкоди навколишньому середовищу; звертатися за допомогою до інших рятувальників, коли такого розумно вимагають обставини; погоджуватися на участь інших рятувальників, коли такого розумно вимагає капітан судна, яке знаходиться в небезпеці, або його власник або власник іншого майна, котре перебуває в небезпеці, за умови, що це не вплине на розмір винагороди рятувальника, у тому числі якщо згодом така вимога буде визнана нерозумною.

Капітан судна, яке перебуває в небезпеці, і власник майна мають права, що кореспондують обов'язкам, а також обов'язки, котрим кореспондують права рятувальника. Обов'язки перед рятувальником такі: повною мірою співпрацювати з ним у ході рятувальних операцій; виявляти належну турботу про запобігання чи зменшення шкоди навколишньому середовищу; прийняти судно або інше майно після того, як воно доставлене в безпечне місце, якщо такого розумно вимагає рятувальник, надати забезпечення вимог рятувальника [1].

На практиці зазвичай використовуються так звані відкриті договори про рятування, тобто договори, в яких не вказується розмір винагороди за порятунок на морі або цей розмір вказується приблизно. У багатьох країнах є одна або кілька проформ договору рятування [4]. Зрештою, ст. 21 Конвенції про рятування 1989 р. закріплює обов'язок особи, відповідальної за сплату рятувальної винагороди або спеціальної компенсації, надати належне забезпечення вимог рятувальника на його прохання; власник врятованого судна повинен докласти всіх зусиль для надання вантажовласникам забез-

печення можливих вимог рятувальника до них незалежно від вимоги чи прохання рятувальника. Доки не буде надано належне забезпечення вимог рятувальника до судна або іншого майна, без згоди рятувальника вони не можуть бути переміщені з порту чи іншого місця, в яке вони спочатку доставлені після завершення рятувальної операції.

**Висновки.** Ураховуючи найбільшу протяжність морського узбережжя України, обсяг вантажопотоків на судноплавних коліях і статистику аварійності, доцільна координуюча роль українських морських аварійно-рятувальних служб. Тільки постійна готовність усієї аварійно-рятувальної системи й кожної її ланки може забезпечити своєчасне й повне вирішення завдань пошуку, рятування, ліквідації наслідків аварії. Для цього необхідно вибудувати аварійно-рятувальну систему з урахуванням чільної ролі Адміністрації морських портів України й нормативно закріпити дії всіх учасників системи на стадіях аварійно-рятувальної готовності й безпосередньо пошуково-рятувальних операцій. Також необхідно забезпечити комплектацію, спеціальну підготовку й підвищення кваліфікації кадрів берегового й плавскладів, що беруть участь в аварійно-рятувальних заходах.

Правовий інститут рятування на морі дуже складний і недостатньо вивчений. Судова практика досить суперечлива, особливо якщо відносини щодо рятування на морі ускладнюються в конкретній ситуації відносинами з приводу зіткнення суден, буксирування і так далі, тому необхідно робити подальші зусилля в галузі дослідження правових норм і правовідносин, що регулюють рятування на морі. Досить ефективними такі зусилля можуть бути, якщо вони робляться на професійній основі, тобто спеціалістами у сфері морського права, отже, підприємці й менеджери завжди можуть отримати кваліфіковану консультацію.

Водночас уже зараз очевидні недоліки у сфері правового регулювання в Україні відносин щодо рятування на морі й у суміжних сферах діяльності. Робота з усунення наявних недоліків не матиме успіху, якщо Україна не імплементує у своє національне право досягнення у сфері міжнародних правових стандартів.

**СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:**

1. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі 1979 року : Міжнародний документ від 24 квітня 1974 р. *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995\\_138](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_138).
2. Угода про співробітництво причорноморських держав з пошуку та рятування на Чорному морі : Міжнародний документ від 27 листопада 1998 р. *База даних «Законодавство України»*. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998\\_071](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/998_071).
3. Про приєднання України до Міжнародної конвенції про рятування 1989 року: Закон України від 22 березня 2017 р. № 1968-VIII / *Верховна Рада України*. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/1968-19>.
4. Бойович Войо. Міжнародно-правові аспекти забезпечення безпеки мореплавства в СР Югославії : автореферат дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.11 ; Національна академія наук України ; Інститут держави і права ім. В.М. Корецького. Київ, 2003. 19 с.
5. Леонтъев І.Г., Балобанов О.О. Безпека, пошук, рятування на морі : правове регулювання. Одеса : ЛАТСТАР, 2016. 72 с.
6. Леонтъев І.Г., Балобанов О.О., Довгань О.В. Удосконалення нормативно-правової бази України у сфері аварійно-рятувальної діяльності на морському транспорті. Одеса : Фенікс, 2013.
7. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. Одеса : ЛАТСТАР, 2017. 272 с.