

# ОРГАНІЗАЦІЙНО-ЕКОНОМІЧНІ АСПЕКТИ ВПРОВАДЖЕННЯ МІЖНАРОДНИХ СТАНДАРТІВ БЕЗПЕКИ СУДНОПЛАВСТВА

© 2016 ПОЗНАНСЬКА І. В.

УДК 339.97:656.61

Познанська І. В.

## Організаційно-економічні аспекти впровадження міжнародних стандартів безпеки судноплавства

Метою статті є дослідження питань і проблем впровадження нових стандартів безпеки міжнародного морського судноплавства. Досліджено причини виникнення потреби щодо заснування міжнародного інституту, який забезпечуватиме контроль за безпекою торговельного судноплавства з боку держави порту. Визначено принцип роботи й організаційний механізм забезпечення контролю суден державою порту Паризького меморандуму про взаєморозуміння взагалі та Чорноморського меморандуму зокрема. Виділено основні критерії ранжування держав прапору відповідно до стану суден, що до них зараховуються, за ступенем відповідності вимогам безпеки судноплавства. Виділено основні критерії перевірок відповідності Мов та такі, що найбільш часто зустрічаються в міжнародному судноплаванні та українських судноплавних компаній. Обґрунтовано необхідність створення умов для українських судновласників по заохоченню модернізації суден щодо безпеки навколишнього середовища та приділення особливої уваги до відповідності умов праці та відпочинку моряків міжнародним стандартам.

**Ключові слова:** безпека судноплавства, Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту, українські судноплавні компанії, Чорноморський меморандум, держава прапору.

Рис.: 2. Табл.: 1. Бібл.: 8.

**Познанська Інна Володимирівна** – кандидат економічних наук, старший науковий співробітник, старший науковий співробітник відділу ринку транспортних послуг, Інститут проблем ринку та економіко-екологічних досліджень НАН України (Французький бульвар, 29, Одеса, 65044, Україна)

E-mail: poznansky2007@yandex.ru

УДК 339.97:656.61

UDC 339.97:656.61

## Познанская И. В. Организационно-экономические аспекты внедрения международных стандартов безопасности судоходства

Целью статьи является исследование вопросов и проблем внедрения новых стандартов безопасности международного морского судоходства. Исследованы причины возникновения потребности в учреждении международного института, который будет обеспечивать контроль над безопасностью торгового судоходства со стороны государства порта. Определен принцип работы и организационный механизм обеспечения контроля судов государством порта Парижского меморандума о взаимопонимании вообще и Черноморского меморандума в частности. Выделены основные критерии ранжирования государств флага в соответствии с состоянием судов, которые к ним причисляются, по степени соответствия требованиям безопасности судоходства. Выделены основные критерии проверок соответствия Мов и наиболее часто встречающиеся в международном судоходстве и при проверках украинских судоходных компаний. Обоснована необходимость создания условий для украинских судовладельцев поощрению модернизации судов относительно безопасности окружающей среды и обращения особого внимания на соответствие условий труда и отдыха моряков международным стандартам.

**Ключевые слова:** безопасность судоходства, Парижский меморандум о взаимопонимании по контролю судов государством порта, украинские судоходные компании, Черноморский меморандум, государство флага.

Рис.: 2. Табл.: 1. Библ.: 8.

**Познанская Инна Владимировна** – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник, старший научный сотрудник отдела рынка транспортных услуг, Институт проблем рынка и экономико-экологических исследований НАН Украины (Французский бульвар, 29, Одесса, 65044, Украина)

E-mail: poznansky2007@yandex.ru

## Poznanska I. V. Organizational-Economic Aspects of the Implementation of International Standards for Safety of Maritime Navigation

The aim of the article is to study issues and problems of the implementation of new safety standards for international maritime navigation. The causes of the need for establishment of an international institution that will ensure control over the safety of merchant shipping by the port state have been studied. There has been defined the principles of work and organizational mechanism for port state control provided by the Paris Memorandum of Understanding in general and the Black Sea Memorandum in particular. The basic criteria for the ranking of the flag state in accordance with the condition of vessels registered in them, by the degree of their correspondence to the requirements of safe navigation have been identified. The basic criteria for inspections of compliance with the Memorandum of Understanding and those most commonly applied in international navigation and inspections of Ukrainian shipping companies have been determined. The necessity of creating conditions for Ukrainian ship owners to promote the modernization of vessels with respect to safety of the environment and paying special attention to compliance of the conditions of work and rest of seafarers with international standards has been justified.

**Keywords:** safety of navigation, Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, Ukrainian shipping companies, the Black Sea Memorandum, the flag state.

Fig.: 2. Tabl.: 1. Bibl.: 8.

**Poznanska Inna V.** – Candidate of Sciences (Economics), Senior Research Fellow, Senior Research Fellow, Department of Transport Market, Institute of Market Problems and Economic-Ecological Research of NAS of Ukraine (29 Frantsuzkyi Blvd., Odesa, 65044, Ukraine)

E-mail: poznansky2007@yandex.ru

**Вступ.** Безпека у сфері міжнародного судноплавства є однією з проблем, якій на сьогодні приділено велику увагу при здійсненні міжнародної торгівлі. Морське судноплавство здавна пов'язане з певним ризиком, тому що не завжди судно в змозі протистояти морській стихії. І в наш час трапляються не тільки пошкодження, а й загибель суден через незадовільні міцності, остійності, надійності обладнання і оснащення судна, неправильного розміщення вантажу, помилок у судноводінні, а також внаслідок пожеж, зіткнень і посадок на міліну. Тому підвищення безпеки плавання суден завжди було серйозним завданням. Для реалізації цього завдання світовою спільнотою робляться кроки, спрямовані на уніфікацію міжнародних стандартів, закріплення в національних законодавствах норм міжнародного права, а також посилення вимог, що пред'являються до технічних засобів судноплавства і командам цих транспортних засобів. Міжнародні норми стосуються безпеки мореплавання, міжнародно-правових актів, що відносяться до цієї тематики, проблемі піратства, а також заходів боротьби з актами незаконного проникнення на судно в міжнародному і національних законодавствах.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Більшість публікацій у цій сфері присвячені формуванню основних вимог міжнародно-правових актів [1; 2] Деякі роботи висвітлюють відображення впливу прийняття міжнародних стандартів безпеки морського судноплавства на показники роботи флоту [3; 4]. Низка робіт присвячена питанням відповідності міжнародним нормам безпеки судноплавства національного законодавства [5].

**Постановка завдання.** Дослідження присвячено аналізу роботи Паризького Меморандуму про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту, етапам адаптації його на регіональному рівні та реалізації зобов'язань України. Виявлення недоліків у роботі українського судноплавства повинно створити умови для їх своєчасного усунення та зміцнити позиції України на міжнародному рівні.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Формування ефективного механізму забезпечення безпеки судноплавства було досить тривалим та є результатом співпраці багатьох країн. Низка надзвичайних подій на морі призвела до розуміння необхідності більш пильної уваги до проблем охорони навколишнього середовища щодо експлуатації флоту. Майже 40 років тому після сильного політичного резонансу від крупного розливу танкера «Amoco Cadiz» Європейський Союз висунув пропозицію про заснування міжнародного інституту по контролю судноплавства, який сформулював би більш суворі правила щодо безпеки судноплавства, та першочерговим завданням було поступове виведення з експлуатації субстандартних суден, тобто обов'язкове оснащення танкерів подвійним дном. Паризький меморандум як регіональна угода існує з 1982 року між 14 європейськими державами та після поправок, прийнятих Міжнародною морською організацією, а також різними директивами ЄС, сьогодні нараховує 27 країн-членів і має статус міжнародної адміністративної угоди між портовими властями, які повинні забезпечувати ефективну систему контролю суден з метою запобігання та усунення порушень вимог безпеки судноплавства для суден, що заходять у порт, без дискримінації прапора судна.

Відносно безпеки судноплавства усі іноземні торговельні судна проходять перевірку на відповідність вимогам 7 міжнародних конвенцій, які стосуються охорони людського життя на морі, цивільної відповідальності за шкоду від розливу нафти та умов праці моряків, підготовки та дипломування моряків і несення вахти, вантажної марки, обмірювання суден, запобігання зіткненню суден на морі, забрудненню з суден,

Відповідно до міжнародних правил, передбачених міжнародними морськими конвенціями, відповідальність за безпеку судноплавства покладено на державу прапора, тобто на державу, під прапором якої зареєстровано судно. Поняття «контролю суден державою порту» (PSC) з'являється у той момент, коли судовласники, класифікаційні товариства та адміністрації з контролю суден держави прапора не змогли відповідати вимогам міжнародних морських конвенцій. Держави порту уповноважені контролювати іноземні судна, що заходять до їх портів, на відповідність міжнародним вимогам і, в разі необхідності, контролювати усунення виявлених невідповідностей до моменту виходу суден із порту.

В останні роки контроль суден державою порту набув широкого визнання та сприяв встановленню єдиного уніфікованого підходу до ефективної реалізації положень щодо контролю за безпекою судноплавства.

Сьогодні у світі комітети меморандумів про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту розрізняють за географічною приналежністю:

- 1) Паризький меморандум (Європейський та Північно-Атлантичний регіон);
- 2) Меморандум Вінья-дель-Мар (Латиноамериканський регіон);
- 3) Токійський меморандум (Азійсько-Тихоокеанський регіон);
- 4) Карибський меморандум (Карибський регіон);
- 5) Середземноморський меморандум (Середземноморський регіон);
- 6) Індокітський меморандум (Індокітський регіон);
- 7) Абуджійський меморандум (Західний та Центральнопівнічний регіон);
- 8) Чорноморський меморандум (Чорноморський регіон).

7 квітня 2000 року 6 чорноморських держав – Україна, Грузія, Румунія, Республіка Болгарія, Турецька Республіка та Російська Федерація – підписали Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в Чорноморському регіоні (далі – Чорноморський меморандум).

Виконавчим органом Чорноморського меморандуму є Комітет, який займається питаннями політики, фінансів і управління, та скликається один раз на рік по чергово в кожній з держав-учасниць. Роботу Комітету Чорноморського меморандуму забезпечує Секретаріат, штаб-квартира якого розташована в м. Стамбулі. Основними напрямками діяльності Чорноморського меморандуму є забезпечення безпеки судноплавства, охорона людського життя на морі та захист навколишнього середовища.

В Україні за реалізацію зобов'язань у рамках Чорноморського меморандуму та проведення контролю суден

державою порту покладено на Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті. За час роботи Укрморречінспекції в рамках виконання РSC проведено велику кількість семінарів і тренінгів для інспекторів міжрегіональних територіальних органів Укрморречінспекції, а також організовано та проведено 13-те засідання Комітету Чорноморського меморандуму в м. Одесі.

Контроль відповідності вимогам безпеки судноплавства з боку держави порту не нівелює обов'язки держави прапора в цьому напрямку, навпаки, основна відповідальність залишається на державі прапора. Функція держави порту в даному випадку допоміжна та має за свою мету спільно з державою прапора працювати над поступовим і планомірним створенням ефективної системи контролю за виконанням міжнародних вимог безпеки судноплавства. Інтереси держави порту щодо запобігання забрудненню акваторії свого порту дають поштовх до більш уважного ставлення до виконання вимог, що стає причиною усунення упущень, які мають місце та не були усунені державою прапора. Але, ці функції держави порту не повинні створювати умови для випадків зловживання своїми обов'язками та бути організованими таким чином щоб звести до мінімуму затримку судна для цих операцій.

В недавньому минулому ще наприкінці 20-го століття інспектування суден відносно відповідності міжнародним вимогам було досить формальним і поверхневим та полягало у тому, що уповноважена особа здійснювала перевірку наявності на борту судна свідоцтва, виданого відповідно до Міжнародної конвенції про вантажну марку 1966 року, та обмежувалась тільки деякими параметрами безпеки. Практично такий же порядок перевірки передбачено в Міжнародній конвенції про запобігання забрудненню з суден 1973 року зі змінами 1978 року (МАРПОЛ 73/78), але у разі виявлення явних невідповідностей стану судна власті порту вже мали право затримати вихід із порту судна до усунення невідповідностей та за умови повної безпеки судна для морського середовища у найближчій судноремонтній верфі. І тільки в 1982 році роль держави порту у контролі за морськими суднами розширюється, і перевірка здійснюється як відносно вимог експлуатації, так і відносно впровадження системи управління на борту судна і компетентності офіцерського та командного складу. Проте посилення ролі держави порту не всі прийняли позитивно, вважаючи це порушенням прав і міжнародних вимог.

Згодом Паризький Меморандум про взаєморозуміння поступово отримувал все більше визнання в міжнародному співтоваристві. В 1991 році ІМО були представлені та визнані резолюції відносно контролю за виконанням експлуатаційних вимог, а в 1997 році результати перевірок підтвердили достатню ефективність прийнятих норм відносно субстандартного судноплавства. Крім того, для суден, що відповідають технічним вимогам і мають позитивний імідж відносно відповідності вимогам безпеки, час перевірок значно зменшився, і навпаки, для суден з негативною історією перевірок значно підвищено ефективність перевірок. Це стало можливим за рахунок створення системи оцінки потенційно небезпечних прапорів, що виявляє, який ступінь уваги потребує конкретне судно а також який час потрібен для його перевірки.

З 2005 р. Паризький меморандум став міжурядовою організацією. Виконавчим органом Паризького меморандуму є комітет з контролю держави порту, який збирається в одній з 27 держав-членів і складається з представників Німеччини, Естонії, Норвегії, Російської Федерації та Євросоюзу. Комітет порушує питання політики щодо регіонального посилення контролю з боку держави порту, оцінки роботи технічних і цільових груп, приймає рішення про адміністративні процедури.

З 1999 р. Паризький меморандум публікує 3 списки держав прапора, що містяться в річних звітах:

- білий список, до складу якого входять держави прапора, судна яких, як правило, відповідають міжнародним стандартам;
- сірий список, що включає держави прапора, які мають середні дані по перевіркам контролю держави порту;
- чорний список, що складається з держав прапора, судна яких мають низькі показники безпеки.

Списки держав прапора, в яких держави отримують рейтинг відповідно до коефіцієнта націлювання, що виражає відношення кількості затримань суден до кількості інспекцій з боку держави порту відповідного флоту, так що зростання кількості перевірок покращує рейтинг, а зростання кількості затримань субстандартних суден – погіршує його, причому перевірки підлягають торговельні судна під прапором будь-якої країни, аж ніяк не тільки держав-членів Паризького меморандуму. У 2013 році в «білий список» перейшли Казахстан, Саудівська Аравія, Швейцарія та Індія. З «білого списку» в «сірий» перейшли Іспанія, Литва, Польща і Таїланд. Беліз і ще 10 прапорів з Танзанією в кінці списку перейшли з «сірого списку» в «чорний». На сьогодні «білий список» складається з 43 прапорів, на чолі якого Франція, Гонконг і Багамські острови. Пріоритет, який присвоєно КНДР і Болівії, поміщає морські судна під прапором цих держав у зону дуже високого ризику. Замікала «чорний список» Україна, яка перебуває між Монголією і Домініканою, що займає місце, яке відкриває «сірий список». Порівняно з 2013 роком кількість прапорів у «білому списку» зменшилася на 3 прапори при загальній кількості у 43 прапори. Нова у «білому списку» є Індія, яка була у «сірому» у минулому році. Франція була найвища в списку з точки зору продуктивності за три роки поспіль. Наступний в лінійці кращих прапорів в 2014 році є Гонконг, Багамські острови, Норвегія та Швеція. Прапори із середньою продуктивністю показані у «сірому списку». Їх поява в цьому списку можуть виступати як стимул для поліпшення і переходу до «білого списку». У той же час прапори в кінці «сірого списку» повинні бути обережними та не хestувати контролем над своїми суднами, щоб не опинитися в кінцевому підсумку в «чорному списку» в наступному році. В «сірому списку» 2014 року загальна кількість складала 19 прапорів і записується як і в 2013 році. Іспанія, Литва, Польща і Таїланд перейшли з «білого списку», Беліз перейшов з «сірого списку» до «чорного». Найгірші показники в Об'єднаній Республіці Танзанія, Республіки Молдова, Того, Островів Кука і Домініканській Республіці. Україна знаходиться у «сірому списку» на 45 місці між Португалією та Малайзією [7]. Порівняно з попередньою редакцією списків рейтинг України знизився, що свідчить



Рис. 1. Інформаційно-організаційна структура Паризького Мов

Джерело: сформовано на основі [6]

про погіршення якості торгового флоту під українським прапором.

Найбільша кількість порушень, виявлених під час перевірок на дотримання норм Паризького Меморандуму,

стосуються праці та відпочинку (21 %), харчування (14 %), питань безпеки здоров'я і профілактики нещасних випадків (37 %).

Таблиця 1

## Основні категорії перевірок відповідності Мов, %

Основні групи перевірок	Категорії перевірок	2012	2013	2014
1	2	3	4	5
Сертифікація та документація	сертифікати екіпажу	2,04	2,06	3,35
	документи	6,69	6,25	7,59
	сертифікати судна	5,80	5,61	5,74
Зовнішній стан		4,50	4,49	4,14
Аварійні системи		4,31	4,30	4,38
Радіозв'язок		3,00	2,65	2,70
Вантажні операції, включаючи обладнання		0,65	0,67	0,51
Протипожежна безпека		15,2	13,57	13,43
Сигналізація		0,81	1,00	0,85
Умови праці та відпочинку (MOT 147)	умови відпочинку	4,43	3,97	1,65
	умови праці	10,29	9,33	4,77
Умови праці та відпочинку (Maritime Labour Convention 2006)	MLC, 2006 параг. 1		0,03	0,12
	MLC, 2006 параг. 2		0,18	0,70
	MLC, 2006 параг. 3		0,53	2,94
	MLC, 2006 параг. 4		0,79	4,82
Безпека судноплавства		13,84	13,98	13,47
Рятувальні засоби		8,92	9,22	8,73
Небезпечні вантажі		0,20	0,20	0,23
Рухові установки та допоміжні механізми		4,96	5,52	4,86
Запобігання забрудненню	запобігання обростанню	0,05	0,05	0,04
	МАРПОЛ додаток 1	2,29	2,16	1,90
	МАРПОЛ додаток 2	0,06	0,06	0,06

Закінчення табл. 1

1	2	3	4	5
	МАРПОЛ додаток 3	0,02	0,02	0,01
	МАРПОЛ додаток 4	0,66	0,69	0,75
	МАРПОЛ додаток 5	0,62	1,81	1,30
	МАРПОЛ додаток 6	0,91	1,00	1,00
Міжнародний кодекс управління безпекою (ISM)		3,52	3,71	3,92
Охорона суден і портових споруджень (ISPS)		0,98	0,82	0,73
Інші		1,16	0,86	0,74

Джерело: сформовано автором на основі [8]

Сьогодні Паризький меморандум виконує значно більшу функцію, ніж інструмент контролю за виконанням міжнародних вимог. Підвищення ролі держави порту у рішенні питань безпеки судноплавства стало достатньо серйозним стимулом для підвищеної уваги держав прапора до стану свого флоту, але створення так званих списків перевели на новий рівень відношення до проблеми безпеки судноплавства у всьому світі. Перебування прапора держави

у «чорному списку», крім ускладнення процедури перевірки, створює негативний імідж не тільки флоту, а і країни на міжнародній арені.

Найбільш поширені недоліки за результатами оглядів українських суден на відповідність нормам щодо запобігання субстандартного судноплавства за три роки перевірок відображено на рис. 2. Вони стосуються безпеки, охорони навколишнього середовища, умов праці та відпочинку.

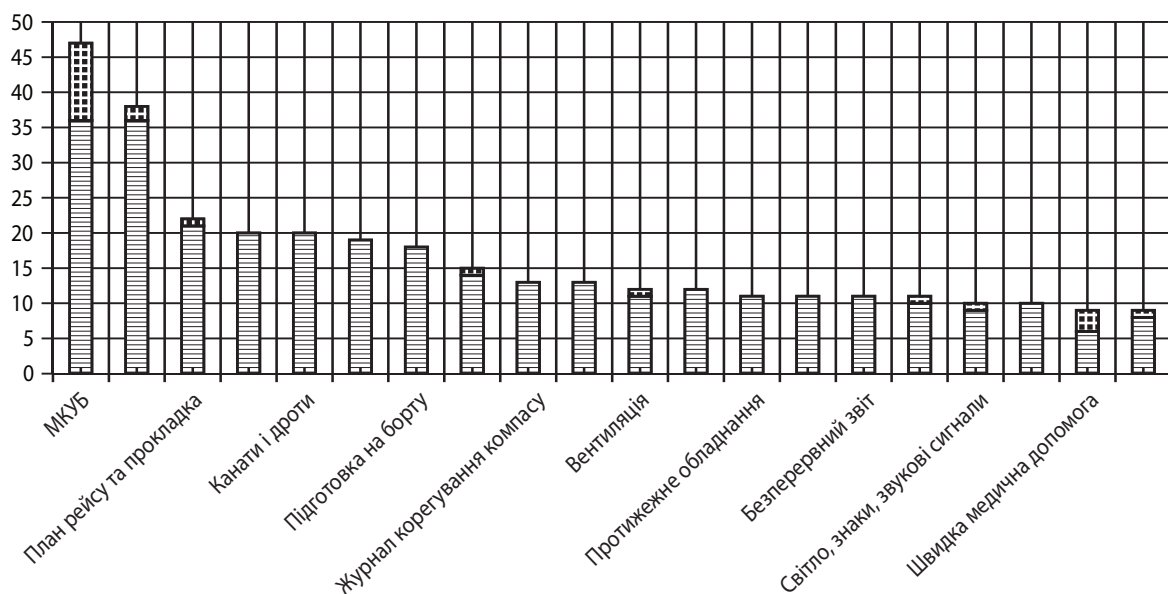


Рис. 2. Результати перевірок українських суден у 2013–2015 рр.

Джерело: сформовано автором на основі [8]

Успішність заходів, прийнятих проти субстандартного судноплавства в рамках Паризького меморандуму, надихнула прийняття інших регіональних угод, що мають таку ж спрямованість.

Чорноморський меморандум – найновіша угода (Меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту в регіоні Чорного моря). Чорноморський меморандум був підписаний у Стамбулі 7.04.2000 р. представниками морських адміністрацій Болгарії, Грузії, Румунії, Російської Федерації, Туреччини та України. Найбільш авторитетним є Паризький меморандум.

Виконавчим органом Чорноморського меморандуму є Комітет, який займається питаннями політики, фінансів і управління та скликається один раз на рік по чергово в кожній з держав-учасниць. Роботу Комітету Чорноморського меморандуму забезпечує Секретаріат, штаб-квартира якого розташована в м. Стамбулі. Основними напрямками діяльності Чорноморського меморандуму є забезпечення безпеки судноплавства, охорона людського життя на морі та захист навколишнього середовища.

В Україні реалізацію зобов'язань в рамках Чорноморського меморандуму та проведення контролю суден держа-

вою порту покладено на Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті. За час роботи Укрморрічінспекції в рамках виконання PSC проведено велику кількість семінарів і тренінгів для інспекторів міжрегіональних територіальних органів Укрморрічінспекції, а також організовано та проведено 13-те засідання Комітету Чорноморського меморандуму в м. Одесі.

**Висновки.** Неспроможність держав прапору достатньо ефективно впливати на виконання вимог щодо безпеки судноплавства створили умови для формування допоміжного органу контролю, який з часом переріс у міжнародний інститут. Паризький меморандум про взаєморозуміння щодо контролю суден державою порту, крім безпосереднього контролю за запобіганням забрудненню з суден і виконання інших міжнародних вимог в акваторії портів, за останні роки набув набагато більшого значення в міжнародному співтоваристві. Створені Паризьким меморандумом списки відповідності вимогам безпеки судноплавства на сьогодні є всесвітньо визнаним критерієм авторитету держави прапору, а особливо флоту цієї країни. Увага українських судноплавних компаній до вимог безпеки судноплавства є обов'язковою умовою успішного функціонування на міжнародному ринку транспортних послуг. Результати перевірки українських суден відповідають реальному стану і є наслідком поступового знищення українського флоту, середній вік якого понад 20 років, а для модернізації устаткування та закупівлі нових високотехнологічних суден, тобто розвитку торговельного судноплавства, в Україні не створюється ніяких умов.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Горб С. Безопасность судоходства: европейские перспективы / С. Горб, П. Буланович // Порты Украины. – 2014. – № 6. – С. 46–48.
2. Жуковский В. М. Правовые проблемы безопасности судоходства и унификации международных стандартов / В. М. Жуковский, Л. М. Жуковская // Вестник РГГУ «Международные отношения. Регионоведение». – 2010. – № 4 (47). – С. 132–140.
3. Шафран Л. М. Безопасность на транспорте: проблемы и пути решения / Л. М. Шафран, Е. П. Белобров // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України» (16–17 червня 2011 р., м. Одеса). – С. 79–80.
4. Дебель С. И. Пиратство и методы борьбы с ним / С. И. Дебель // Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції «Проблеми управління, економіки, екології та права щодо розвитку транспортного комплексу України» (19–20 квітня 2012 р., м. Одеса). – С. 27–29.
5. Kotlubay A. Ecological aspects of Black Sea shipping policy development / Alexey Kotlubay // Economic innovations. – 2013. – Vol. 56. – P. 8–18.
6. Port State Control Annual Report [Електронний ресурс] / Paris MoU. – 2014. – 64 p. – Режим доступу : [www.parismou.org](http://www.parismou.org)
7. Review of Maritime Transport 2015 [Електронний ресурс] / UNCTAD UNITED NATIONS. – 2015. – 122 p. – Режим доступу : <http://unctad.org/rmt>
8. The world merchant fleet in 2012 Statistics from Equasis [Електронний ресурс] / Paris MoU. – 2012. – 99 p. – Режим доступу : [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

## REFERENCES

- Debel, S. I. "Piratstvo i metody borby s nim" [Piracy and methods of combating them]. *Problemy upravlinnia, ekonomiky, ekolohii ta prava shchodo rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy*. Odesa, 2012. 27-29.
- Gorb, S., and Bulanovich, P. "Bezopasnost sudokhodstva: yevropeyskie perspektivy" [Safety of navigation: a European perspective]. *Porty Ukrainy*, no. 6 (2014): 46-48.
- Kotlubay, A. "Ecological aspects of Black Sea shipping policy development" *Economic innovations* vol. 56 (2013): 8-18.
- "Port State Control Annual Report" Paris MoU. [www.parismou.org](http://www.parismou.org)
- "Review of Maritime Transport 2015" UNCTAD UNITED NATIONS. <http://unctad.org/rmt>
- Shafran, L. M., and Belobrov, E. P. "Bezopasnost na transporte: problemy i puti resheniya" [Transport security: challenges and solutions]. *Problemy upravlinnia, ekonomiky, ekolohii ta prava shchodo rozvytku transportnoho kompleksu Ukrainy*. Odesa, 2011. 79-80.
- "The world merchant fleet in 2012 Statistics from Equasis" Paris MoU. [www.parismou.org](http://www.parismou.org)
- Zhukovskiy, V. M., and Zhukovskaya, L. M. "Pravovyye problemy bezopasnosti sudokhodstva i unifikatsii mezhdunarodnykh standartov" [Legal problems of safety of navigation and harmonization of international standards]. *Vestnik RGGU «Mezhdunarodnyye otnosheniya. Regionovedeniye»*, no. 4 (47) (2010): 132-140.