

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Р.О Максимович

« ____ » _____ 2023 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА
ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
«МАГІСТР»
спеціальності 082 «Міжнародне право»

Тема: **ПРАВОВИЙ АНАЛІЗ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА МОРСЬКОГО
ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА**

Виконавець: Сухонос Тарас Вікторович

Науковий керівник:

Нормоконтролер: викладач Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2023

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНСТИТУТУ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА	7
1.1. Історія міжнародного права морського транспорту та судноплавства.....	7
1.2. Правова природа міжнародного права морського транспорту та судноплавства.....	10
1.3. Різниця між адміралтейством і міжнародним правом морського транспорту та судноплавства.....	13
Висновок до Розділу 1	16
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВИЙ РЕЖИМ СУДН ЗАМІЖНАРОДНИМ ПРАВОМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА	18
2.1. Загальні аспекти реєстрації суден.....	18
2.2. Кораблі без національної приналежності та піратські кораблі.....	23
2.3. Морське зіткнення, уламки та врятовані речі.....	26
2.4. Військові кораблі, державні торгові кораблі, некомерційні кораблі....	35
Висновок до Розділу 2	41
РОЗДІЛ 3. РЕЖИМ ЕКІПАЖІВ, ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ ЗАМІЖНАРОДНИМ ПРАВОМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА	42
3.1. Статус екіпажу, пасажирів та морських вантажів відповідно до міжнародного права морського транспорту та судноплавства.....	42
3.2. Комплектування, умови праці та консульська юрисдикція над морями за кордоном.....	48
3.3. Забруднення моря нафтою та хімікатами.....	54
3.4. Морське страхування та морський поліс.....	60
Висновок до Розділу 3	66
РОЗДІЛ 4. МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ІНСТИТУЦІЇ ЗАМІЖНАРОДНИМ ПРАВОМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА	69
4.1. Типи міжнародних морських установ.....	69
4.2. Міжнародні морські організації.....	72
4.3. Адміралтейство. Закон і суд.....	77
Висновок до Розділу 4	79

ВИСНОВКИ	82
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	94

ВСТУП

Актуальність теми. На сучасному етапі функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства виникають деякі проблемні моменти, що свідчить про виникнення непростих питань в контексті інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства. Практичні проблеми функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства, які виникають у зв'язку із здійсненням різного роду перетворень як у нашій державі, так і на міжнародній арені є одними із найактуальніших для галузі міжнародного права морського транспорту та судноплавства на теперішній час. На сьогоднішній день у світі склалося багато різноманітних поглядів на інститут міжнародного права морського транспорту та судноплавства, кожен з яких має свої переваги і недоліки. Більшість європейських країн стоять перед непростим вибором найбільш оптимальної варіації функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства, яка б відповідала об'єктивним потребам розвитку європейського суспільства. У цьому процесі галузь міжнародного права морського транспорту та судноплавства займає передове становище, вона пропонує найбільш ефективні розв'язання тих практичних проблем, що стоять на шляху модернізації інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства задля максимально ефективного функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства. Перш за все, необхідно надати теоретичний аналіз загальних аспектів функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства. В контексті даного розділу необхідно проаналізувати історію міжнародного права морського транспорту та судноплавства. Визначити ключові тенденції щодо правової природи міжнародного права морського транспорту та

судноплавства. А також визначити основні аспекти щодо різниці між адміралтейством і міжнародним правом морського транспорту та судноплавства. Наступним кроком має стати аналіз правового режиму суден за міжнародним правом морського транспорту та судноплавства, що в свою чергу мало б значення для вдосконалення дослідження інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства. В контексті даного розділу необхідно розглянути основні аспекти щодо загальних аспектів реєстрації суден, визначити правовий статус кораблів без національної приналежності та піратських кораблів. Здійснити аналіз правового статусу морських зіткнень, уламків та врятованих речей. А також проаналізувати основні аспекти щодо військових кораблів, державних торгових кораблів, некомерційних кораблів. Далі необхідно визначити особливості правового режиму екіпажів, пасажирів і вантажів за міжнародним правом морського транспорту та судноплавства. В контексті даного розділу необхідно здійснити дослідження статусу екіпажу, пасажирів та морських вантажів відповідно до міжнародного права морського транспорту та судноплавства. Розглянути комплектування, умови праці та консульську юрисдикцію над моряками за кордоном. А також здійснити дослідження забруднення моря нафтою та хімікатами, а також морського страхування та морського полісу. Останнім предметом даної наукової розвідки буде аналіз міжнародних морських інституцій за міжнародним правом морського транспорту та судноплавства. В контексті даного розділу необхідно висвітлити типи міжнародних морських установ, визначити статус міжнародних морських організацій. А також розглянути питання адміралтейства в контексті закону і суду. Взагалі, практико-теоретичні питання функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства останнім часом активно обговорюється науково-правовою трибуною, серед якої є як і представники вітчизняної, так і зарубіжної наукової спільноти в галузі міжнародного права морського

транспорту та судноплавства. Саме тому я вважаю цю тему дійсно *актуальною*.

Мета дослідження– аналіз основних моментів функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства, як основоположного вектору з точки зору міжнародного права.

Мета дослідження та його структура обумовили постановку і виконання таких **завдань**:

- надати теоретичний аналіз загальних аспектів функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства;
- проаналізувати історію міжнародного права морського транспорту та судноплавства;
- визначити ключові тенденції щодо правової природи міжнародного права морського транспорту та судноплавства;
- визначити основні аспекти щодо різниці між адміралтейством і міжнародним правом морського транспорту та судноплавства;
- здійснити аналіз правового режиму суден за міжнародним правом морського транспорту та судноплавства;
- розглянути основні аспекти щодо загальних аспектів реєстрації суден, визначити правовий статус кораблів без національної приналежності та піратських кораблів;
- здійснити аналіз правового статусу морських зіткнень, уламків та врятованих речей;
- проаналізувати основні аспекти щодо військових кораблів, державних торгових кораблів, некомерційних кораблів;
- визначити особливості правового режиму екіпажів, пасажирів і вантажів за міжнародним правом морського транспорту та судноплавства;
- здійснити дослідження статусу екіпажу, пасажирів та морських вантажів відповідно до міжнародного права морського транспорту та судноплавства;

- розглянути комплектування, умови праці та консульську юрисдикцію над моряками за кордоном;
- здійснити дослідження забруднення моря нафтою та хімікатами, а також морського страхування та морського полісу;
- здійснити аналіз міжнародних морських інституцій за міжнародним правом морського транспорту та судноплавства;
- висвітлити типи міжнародних морських установ, визначити статус міжнародних морських організацій;
- розглянути питання адміралтейства в контексті закону і суду.

Об'єкт дослідження – основні аспекти щодо функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства, як основоположного вектору з точки зору міжнародного права.

Предмет дослідження – правовий аналіз міжнародного права морського транспорту та судноплавства.

Методи дослідження. всебічно дослідити предмет кваліфікаційної роботи дозволили загальнонаукові та спеціальні методи наукового пізнання. *Формальний метод* був використаний для розкриття основних понять теми та виділення суттєвих ознак інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства в контексті теоретико-правової характеристики та особливостей. *Структурно-функціональний метод* дозволив розкрити систему інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства в контексті загальної характеристики та особливостей. За допомогою методу *аналізу* були проаналізовані основні проблемні питання функціонування інституту міжнародного права морського транспорту та судноплавства в контексті загальної характеристики та особливостей.

Структура роботи: робота складається зі вступу, чотирьох розділів, чотирнадцяти підрозділів, висновків та списку використаних джерел.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ АСПЕКТИ ФУНКЦІОНУВАННЯ ІНСТИТУТУ МІЖНАРОДНОГО ПРАВА МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА

1.1. Історія міжнародного права морського транспорту та судноплавства

Право морського транспорту та судноплавства, яке також називають адміралтейським правом, є загальним терміном для законів, які регулюють навігацію, комерційне судноплавство та пов'язану з ними діяльність. Правовий захист, доступний для поранених моряків, інших працівників і пасажирів, ґрунтується на складній комбінації державних і федеральних урядових законів, а також на сотнях років «загального права», що впливає з судових рішень. Право морського транспорту та судноплавства також продовжує розвиватися завдяки зміні законів, новим судовим рішенням і новим технологіям, таким як морське буріння та діяльність вітрових електростанцій. Моряки та інші морські працівники часто працюють у небезпечних умовах і, ймовірно, перебувають далеко від дому, часто місяцями чи роками. Тому як стародавні, так і сучасні морські закони часто передбачали особливий захист для тих, хто був поранений або загинув під час виконання морських робіт [1].

Багато елементів чинного морського права США можна простежити до найдавніших днів дослідження та торгівлі в стародавньому Середземномор'ї. Найдавніші відомі морські закони були створені там між 900 і 300 роками до нашої ери. У міру розширення комерції та подорожей зростала потреба в законах, що регулюють морську діяльність і ставлення до працівників, зайнятих у цій діяльності. Морські закони давно описують моряків як «підопічних адміралтейства». Теорія полягає в тому, що моряки та інші морські працівники потребують особливого правового захисту через

підвищену небезпеку травми, хвороби або смерті, з якою вони стикаються під час своєї роботи.

Наприклад, Європейські закони Олерона (створені близько 1150 р.) говорили, що судновласники несуть відповідальність за витрати на проживання та медичне обслуговування моряків, які захворіли або отримали травми під час виконання своїх обов'язків. Цей закон «обслуговування та лікування» все ще включено в чинне морське законодавство США. Доктрина морського права про придатність до плавання – обов'язок власника судна надати морякам придатне для плавання судно – також базується на цих старих традиціях і законах.

Іншою незвичайною особливістю морського права США є те, що воно допускає можливість подання позову не лише на власника судна, але також, за деяких обставин, на саме судно. Потенціал відшкодування збитків шляхом подання позову на судно також бере свій початок у набагато старіших морських законах [2]. Батьки-засновники США визнавали важливість морського права. І Конституція, і ранні федеральні закони згадують морську діяльність. Стаття III Конституції США зазначає, що «судова влада поширюється до всіх справ адміралтейства та морської юрисдикції». Тому багато судових справ підпадають під дію федерального, а не державного права. Однак деякі типи морських справ можуть розглядатися в суді штату або федеральному суді.

Загалом вимоги про відшкодування тілесних ушкоджень або смерті регулюються федеральним морським законодавством, якщо вимога:

- передбачає традиційну морську діяльність; і
- відбувається у «судноплавних» водах (водна маса, яка придатна для навігації та яка з'єднує міждержавні або міжнародні водні шляхи).

Федеральне морське законодавство щодо тілесних ушкоджень і протиправної смерті часто відрізняється від закону штату. Наприклад, багато (хоча не всі) федеральні морські претензії розглядаються суддею, а не присяжними.

Згідно з чинним морським законодавством існує ряд різних засобів правового захисту у випадку поранення або смерті моряка. У 1920 році Конгрес прийняв закон Джонса. Цей федеральний закон дозволяє пораненому моряку або певним членам сім'ї загиблого моряка, які вижили, подавати до суду на роботодавців за недбалість, яка призвела до травмування або смерті моряка. На відміну від попереднього рішення *Osceola*, Закон Джонса спеціально дозволяє подавати позови на підставі недбалості капітана судна або інших членів екіпажу. Залежно від травми, збитки, які можуть бути відшкодовані моряком за Законом Джонса або членами сім'ї, що вижили, включають втрату заробітної плати, медичні витрати, біль і страждання, спотворення та втрату здатності заробляти. Позови Закону Джонса обмежуються матеріальними (фінансовими) збитками [3].

Позови про недбалість відповідно до Закону Джонса вимагають, щоб роботодавець знав про небезпечну ситуацію та мав можливість виправити її. Приклади недбалості роботодавця, на яку може поширюватися Закон Джонса, включають (але не обмежуються ними):

- Відсутність належного навчання членів екіпажу;
- Відсутність належного обладнання;
- Небезпечна робота за небезпечних погодних умов;
- Недотримання правил техніки безпеки;
- Жир або масло на деці.

Закон Джонса відрізняється від більшості законів штату, які регулюють травматизацію на виробництві, іншими важливими аспектами:

- закони штату про компенсацію працівникам зазвичай не дозволяють працівникам подавати до суду на роботодавця за недбалість;
- моряк згідно із Законом Джонса або члени сім'ї, які вижили, потенційно можуть відшкодувати збитки, навіть якщо власна недбалість моряка спричинила травму або смерть;
- якщо недбалість роботодавця бодай незначною мірою сприяла травмі чи смерті, моряк або його сім'я можуть отримати відшкодування збитків відповідно до Закону Джонса. Це нижчий стандарт, ніж суди застосовують до більшості інших справ про тілесні ушкодження або неправомірну смерть, які

вимагають, щоб недбалість була основною причиною тілесних ушкоджень або смерті.

На відміну від більшості інших судових проваджень згідно з федеральним морським законодавством, позови за Актом Джонса мають право на розгляд присяжних. Чи може хтось потенційно подати до суду та відшкодувати збитки відповідно до Закону Джонса, залежить від того, чи відповідає він визначенню «моряка» Закону Джонса. Загалом, моряк за Законом Джонса – це працівник, який:

- працює на судні, яке знаходиться «в навігації» (працює в судноплавних водах);
- має значний трудовий зв'язок з цим судном;
- і • виконує роботу, яка сприяє функціонуванню судна або виконанню його місії.

Кожен із компонентів статусу моряка згідно із Законом Джонса має конкретне юридичне визначення, і всі ці фактори активно оскаржуються в суді. Досвідчений морський адвокат може допомогти вам визначити, чи зможете ви відшкодувати збитки за травму або смерть відповідно до Закону Джонса.

1.2. Правова природа міжнародного права морського транспорту та судноплавства

Міжнародне право морського транспорту та судноплавства, відноситься до законів, які використовуються для регулювання міжнародних вод. Він складається з набору конвенцій, правил і договорів, які використовуються для регулювання морських питань і регулювання морських організацій. Закон про адміралтейство стосується морських законів певних країн, наприклад Сполучених Штатів чи Канади. Тут, у Сполучених Штатах, Берегова охорона США відповідає за нагляд за питаннями морського права. Морські закони окремих країн вважаються незалежними від національних законів. Наприклад, один із розділів Закону Джонса охоплює питання морського судноплавства в Сполучених Штатах щодо позовів про

компенсацію працівникам кваліфікованих морських працівників, який замінює національні або державні закони про компенсацію працівникам [4].

Міжнародні води — це будь-які води за межами юрисдикції Сполучених Штатів і юрисдикції інших країн. Кораблі, що плавають у міжнародних водах, зазвичай підпадають під країну реєстрації судна відповідно до морських законів. Однак за певних обставин можуть застосовуватися морські закони найближчої країни. Для ілюстрації, судновий реєстр – це Нассау. Коли судно пливе в міжнародних водах, у більшості випадків застосовуються морські закони Нассау. Проте, коли судно пливе у водах США, можуть застосовуватися морські закони США. Міжнародна морська організація є установою Організації Об'єднаних Націй, яка допомагає встановити морські закони та правила для країн-членів. Різні конвенції, створені Міжнародною морською організацією, підлягають виконанню незалежно від реєстру судна відповідним керівним органом під час плавання в міжнародних водах і у водах країни-члена.

Міжнародна морська організація створила чотири різні конвенції, які охоплюють безпеку на морі, трудове законодавство, навчання та кваліфікацію морських працівників, а також запобігання забрудненню, а саме: Конвенція про безпеку життя на морі. Ця конвенція Міжнародною морською організацією вважається однією з найважливіших, оскільки вона встановлює мінімальні стандарти безпеки щодо конструкції та експлуатації суден і типу обладнання, необхідного на борту. SOLAS застосовується лише до суден, які плавають у міжнародних водах. Усім державам-членам прапора або країнам-членам, які підписали підписи, видаються сертифікати для забезпечення відповідності стандартам SOLAS, наприклад, положення щодо кількості необхідних рятувальних шлюпок, інструктажі та інспекції для підтвердження знань екіпажу щодо використання рятувальних шлюпок та відповідного обладнання безпеки є частиною Конвенції SOLAS.

Конвенція про працю в морському судноплавстві встановлює норми праці для членів екіпажу, які працюють на борту судна. Мета Конвенції про

працю в морському судноплавстві полягала у створенні всеосяжного трудового стандарту з єдиного джерела, якого повинні дотримуватися всі країни-члени. Морські права на життя та працю, які охоплюються MLC, включають:

- Компенсація за роботу;
- Право на відпустку;
- Трудові договори;
- Розвиток кар'єри;
- Репатріація;
- Розвиток навичок;
- Години відпочинку;
- Рівні комплектування;
- Компенсація за затоплення або втрату судна;
- Задовільні житлові умови;
- Доступ до медичних закладів;
- Доступ до рекреаційних закладів;
- Медична довідка;
- Вікові вимоги до членів екіпажу;
- Навчання та/або кваліфікація для виконання посадових обов'язків;
- Інструктаж з особистої безпеки.

Крім того, Конвенція про працю в морському судноплавстві містить вимоги щодо оцінки ризиків для зменшення ризиків травм і нещасних випадків на виробництві. Він навіть встановлює систему звітності про травми та нещасні випадки [5].

Конвенція про стандарти підготовки, дипломування та несення вахти для моряків встановлює мінімальні стандарти для екіпажу судна на всіх рівнях, включаючи вахтовий персонал, офіцерів, капітанів, а також персонал, який займається прибиранням і обслуговуванням. Ця конвенція гарантує, що навчання та сертифікація проводяться за аналогічними навчальними програмами для всіх членів екіпажу однакового рангу або ролі.

Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден регулює запобігання забрудненню під час експлуатації судна, а також аварії, пов'язані із забрудненням. Крім того, Міжнародна конвенція про запобігання забрудненню з суден встановлює стандарти для процесів очищення та скидання відходів, транспортування, обробки та зберігання небезпечних матеріалів.

Ці чотири конвенції були створені для підтримки мінімальних стандартів захисту навколишнього середовища та безпеки для суден та їх екіпажу. Крім того, конвенції можуть бути оновлені за потреби, щоб відобразити зміни в морській галузі та морському середовищі. Право

морського транспорту та судноплавства - це повна система права, як публічного, так і приватного, матеріального та процесуального, національного та міжнародного, з власними судами та юрисдикцією, яка сягає родосського права 800 року до нашої ери. і передує як цивільному, так і загальному праву. Його більш сучасне походження мало цивільний характер, як це вперше видно з ролей Олерона приблизно в 1190 р. н. Те, що право морського транспорту та судноплавства є цілісною правовою системою, можна побачити з його складових частин. Століттями право морського транспорту та судноплавства мало власне договірне право: договір купівлі-продажу (суден); договір про надання послуг (буксирування); договір оренди (фрахтування); договір перевезення (вантажу морським транспортом). Це є і було національним і міжнародним правом (ймовірно, першим міжнародним приватним правом). Вона також мала власне публічне право та міжнародне публічне право.

1.3. Різниця між адміралтейством і міжнародним правом морського транспорту та судноплавства

Терміни «адміралтейство» та «право морського транспорту та судноплавства» іноді використовуються як синоніми, але «адміралтейство» спочатку стосувалося конкретного суду в Англії та американських колоніях, який мав юрисдикцію щодо правопорушень і контрактів у відкритому морі, тоді як матеріальне морське право розвинулося шляхом розширення юрисдикції судів адміралтейства, щоб охопити всі діяльність у відкритому морі та подібна діяльність у судноплавних водах, оскільки водна торгівля та навігація часто залучають іноземні країни, велика частина морського права США розвивалася разом із морськими законами інших країн.

Федеральні закони, що стосуються морських питань, часто є адаптованими версіями резолюцій конвенцій або договорів міжнародного морського права в США. Організація Об'єднаних Націй організовує та готує

ці конвенції та договори через такі відділення, як Міжнародна морська організація та Міжнародна організація праці, яка готує конвенції щодо охорони здоров'я, безпеки та благополуччя морських працівників. Сутність морського права розглядає небезпечні умови та унікальні конфлікти, пов'язані з навігацією та водною торгівлею. Моряки особливо вразливі до травм і хвороб через різні умови, такі як різкі зміни клімату, постійні небезпеки, важка праця та самотність [6].

З історичної точки зору, право морського транспорту та судноплавства та адміралтейське право є частиною того, що відомо як торгове право: загальні правила та звичаї торгівлі, які застосовуються до всіх торговців, місцевих чи іноземних. Юридичний комерсант поділяється на дві категорії: право морського транспорту та судноплавства (включаючи право адміралтейства) і комерційне право; і це сукупність законів, відмінних від загального права. Юридичне купецтво первісних часів включало як морське, так і торгове право як сучасний кодекс. Обидва закони виконувалися або одними, або подібними судами, які відрізнялися від звичайних судів.

Подібність оточення, в якому виростили як морські, так і комерційні закони, і трибуналів, у яких вони діяли, як правило, сприяла тісним і інтимним стосункам між ними. В Англії вони поступово стали застосовуватися в різних судах, але навіть зв'язки, здається, збереглися. Англійські судді вважали їх двома видами *jus gentium*, а не законами окремого штату. Згодом між ними відбулося формальне роз'єднання, заснувавши суд під керівництвом лорда-верховного адмірала Англії, який претендував на спеціалізацію в морських справах. У той час як місцеві комерційні суди, такі як «порохові суди», вважалися королівськими судами, які підпорядковувалися судовій юрисдикції Високого суду в Лондоні, адміралтейський суд під керівництвом лорда-адмірала мав тенденцію триматися подалі від юрисдикції загального права Верховного суду. Дух і юриспруденція адміралтейського права мають більшу спорідненість із торговим правом, ніж із звичайним правом. Виходячи з українського

торговельного права, адміралтейство належить до сфери приватного права, яке стосується прав, обов'язків, відповідальності або зобов'язань осіб або організацій осіб, які займаються морською торгівлею та торговельним судноплавством.

Більшість націй сьогодні дотримуються однієї з двох основних правових традицій: загального або цивільного права. Традиція загального права виникла в Англії в середні віки і застосовувалася в британських колоніях на різних континентах. Традиція цивільного права розвивалася в континентальній Європі в той же час і застосовувалася в колоніях європейських імперських держав, таких як Іспанія та Португалія. Цивільне право також було прийнято в дев'ятнадцятому та двадцятому століттях країнами, які раніше мали особливі правові традиції, такими як Японія, які прагнули реформувати свої правові системи, щоб отримати економічну та політичну силу, порівнянну з силою західноєвропейських національних держав [7].

Загальне право

Цивільне право, навпаки, є кодифікованим. Країни з системами цивільного права мають комплексні, постійно оновлювані правові кодекси, які визначають усі питання, які можуть бути передані до суду, застосовну процедуру та відповідне покарання за кожне правопорушення. Такі кодекси розрізняють різні категорії права: матеріальне право встановлює, які діяння підлягають кримінальному або цивільному переслідуванню, процесуальне право встановлює, як визначити, чи є певна дія злочинним діянням, а кримінальне право встановлює відповідне покарання. У системі цивільного права роль судді полягає у встановленні фактів справи та застосуванні положень відповідного кодексу. Хоча суддя часто висуває офіційні звинувачення, розслідує справу та приймає рішення у справі, він або вона працює в рамках, встановлених комплексним, кодифікованим набором законів. Отже, рішення судді є менш вирішальним у формуванні цивільного

права, ніж рішення законодавців і правознавців, які розробляють і тлумачать кодекси.

Цивільне право

Цивільне право, навпаки, є кодифікованим. Країни з системами цивільного права мають комплексні, постійно оновлювані правові кодекси, які визначають усі питання, які можуть бути передані до суду, застосовну процедуру та відповідне покарання за кожне правопорушення. Такі кодекси розрізняють різні категорії права: матеріальне право встановлює, які діяння підлягають кримінальному або цивільному переслідуванню, процесуальне право встановлює, як визначити, чи є певна дія злочинним діянням, а кримінальне право встановлює відповідне покарання. У системі цивільного права роль судді полягає у встановленні фактів справи та застосуванні положень відповідного кодексу [8]. Хоча суддя часто висуває офіційні звинувачення, розслідує справу та приймає рішення у справі, він або вона працює в рамках, встановлених комплексним, кодифікованим набором законів. Отже, рішення судді є менш вирішальним у формуванні цивільного права, ніж рішення законодавців і правознавців, які розробляють і тлумачать кодекси.

Висновок до Розділу 1. Право морського транспорту та судноплавства, яке також називають адміралтейським правом, є загальним терміном для законів, які регулюють навігацію, комерційне судноплавство та пов'язану з ними діяльність. Правовий захист, доступний для поранених моряків, інших працівників і пасажирів, ґрунтується на складній комбінації державних і федеральних урядових законів, а також на сотнях років «загального права», що впливає з судових рішень. Право морського транспорту та судноплавства також продовжує розвиватися завдяки зміні законів, новим судовим рішенням і новим технологіям, таким як морське буріння та діяльність вітрових електростанцій. Міжнародне право морського транспорту та судноплавства, також відоме як право морського транспорту та судноплавства, відноситься до законів, які використовуються для

регулювання міжнародних вод. Він складається з набору конвенцій, правил і договорів, які використовуються для регулювання морських питань і регулювання морських організацій. Терміни «адміралтейство» та «правоморського транспорту та судноплавства» іноді використовуються як синоніми, але «адміралтейство» спочатку стосувалося конкретного суду в Англії та американських колоніях, який мав юрисдикцію щодо правопорушень і контрактів у відкритому морі, тоді як матеріальне право морського транспорту та судноплавства розвинулося шляхом розширення юрисдикції судів адміралтейства, щоб охопити всі діяльність у відкритому морі та подібна діяльність у судноплавних водах, оскільки водна торгівля та навігація часто залучають іноземні країни, велика частина морського права США розвивалася разом із морськими законами інших країн.

РОЗДІЛ 2. ПРАВОВИЙ РЕЖИМ СУДН ЗА МІЖНАРОДНИМ ПРАВОМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА

2.1. Загальні аспекти реєстрації суден

Реєстрація судна - це процес, за допомогою якого судно оформляється документами та отримує національність країни, до якої судно було задокументовано. Національність дозволяє судну здійснювати міжнародні подорожі, оскільки це є доказом права власності на судно. Міжнародне право вимагає, щоб кожне судно було зареєстроване в країні, яка називається державою його прапора. Судно підкоряється законам держави свого прапора. Прийнято говорити, що судно пливе під прапором країни реєстрації.

Держава прапора судна здійснює регулюючий контроль над судном і зобов'язана регулярно його оглядати, сертифікувати суднове обладнання та екіпаж, видавати документи щодо безпеки та запобігання забрудненню. Організація, яка фактично реєструє судно, називається його реєстром. Реєстри можуть бути державними або приватними установами. У деяких випадках, як-от Альтернативна програма відповідності Сполучених Штатів, реєстр може призначити третю сторону для проведення перевірок. Реєстр, відкритий лише для суден своєї країни, називається традиційним або національним реєстром. Реєстри, відкриті для суден іноземної власності, відомі як відкриті реєстри та іноді називаються зручними прапорами [9].

Реєстрація суден спочатку означала контроль суден, що перевозять вантажі в європейських морських країнах; він використовувався, щоб переконатися, що кораблі будуються в місцевій країні, з екіпажами переважно з місцевої країни. З тих пір реєстрація суден використовувалася для оформлення документів про право власності на судна. Документація надає чітке підтвердження національності для міжнародних цілей і надає

можливості фінансування з наявністю привілейованої іпотеки на задокументовані судна. Судна, які працюють на міжнародному рівні або перетинають міжнародні кордони, повинні бути зареєстровані. Деякі юрисдикції також вимагають, щоб судна, які працюють лише в територіальних водах, реєструвалися у своєму національному реєстрі, а деякі забороняють суднам під іноземним прапором здійснювати торгівлю між портами країни, відомі як каботаж. Країна реєстрації є державою прапора судна і визначає його національність, а також закони країни, яка регулює його роботу та поведінку екіпажу. Деталі реєстрації можуть відрізнятися залежно від штату.

Кожен реєстр має власні правила щодо типів суден, які він прийматиме до реєстрації. Ліберійський реєстр, наприклад, реєструє морські судна водотоннажністю понад 500 тонн нетто, які здійснюють зовнішню торгівлю. Судна старше 20 років вимагають відмови, а також бажання класифікаційного товариства судна видавати судну обов'язкові сертифікати. Судна віком 15 років або старше повинні мати звіт про стан спеціального обстеження судна, який розглядається Службою морської безпеки. Реєстри стягують плату за реєстрацію. Між судном і державою його прапора має існувати справжній зв'язок. Стаття 5(1) Женевської конвенції про відкрите море 1958 року, яка набула чинності в 1962 році, вимагає, щоб «держави повинні ефективно здійснювати свою юрисдикцію та контроль в адміністративних, технічних і соціальних питаннях над суднами, які плавають під її прапором. Є 63 держави-учасниці цієї Конвенції. Цей принцип був повторений у статті 91 Конвенції ООН з морського права 1982 р., яка набула чинності в 1994 р. Ця Конвенція має 167 учасників.

У 1986 році Конференція ООН з торгівлі та розвитку спробувала закріпити концепцію справжнього зв'язку в Конвенції ООН про умови реєстрації суден. Конвенція про умови реєстрації суден вимагала б, щоб держава прапора була пов'язана зі своїми кораблями або через економічну частку власності на свої судна, або через надання моряків для екіпажу суден.

Щоб набути чинності, договір 1986 року вимагає 40 підписантів, чий сумарний тоннаж перевищує 25% загальносвітового тоннажу. На сьогодні договір підписали лише 14 країн. Національні або закриті реєстри, як правило, вимагають, щоб судно належало та було побудовано національними інтересами та принаймні частково укомплектовано його громадянами. Відкриті реєстри не мають таких вимог; деякі пропонують онлайн-реєстрацію, іноді гарантуючи завершення менш ніж за день [10].

Національна приналежність — правовий зв'язок між окремою особою та державою. Громадянство забезпечує державну юрисдикцію над особою та надає особі захист держави. Які ці права та обов'язки відрізняються від штату до штату. Ці відносини зазвичай дозволяють державі втручатися з метою надання допомоги та захисту своїм громадянам, коли їм завдають шкоди інші держави. Відповідно до звичаїв і міжнародних конвенцій, кожна держава має право визначати, хто є її громадянами. Такі визначення є частиною законодавства про громадянство. У деяких випадках визначення громадянства також регулюється міжнародним публічним правом, наприклад, договорами про безгромадянства та Європейською конвенцією про громадянство.

Національна приналежність технічно та юридично відрізняється від громадянства, яке є іншим правовим зв'язком між особою та країною. Іменник національний може включати як громадян, так і негромадян. Найпоширенішою відмінною рисою громадянства є те, що громадяни мають право брати участь у політичному житті держави, наприклад, голосуючи або балотуючись на виборах. Однак у більшості сучасних країн усі громадяни є громадянами держави, а повноправні громадяни завжди є громадянами держави.

Національна приналежність стосовно судна — це спосіб віднесення будь-якого корабля чи судна до певного національного правового статусу чи юрисдикції конкретної держави, згідно із законодавством якої судно зареєстроване або має ліцензію. Судна мають національність держави, під

прапором якої вони мають право плавати, і тому держава прапора є одним із найважливіших інструментів у міжнародному морському та адміралтейському праві. Процедура надання національної приналежності судна починається з запису та реєстрації в судовому реєстрі, і після її завершення судно має обов'язок і право плавати під державним прапором.

Держава прапора є адміністративним органом, який несе відповідальність за ефективне застосування всіх видів правил щодо суден, зареєстрованих під цим прапором, таких як трудові відносини між власником і членами екіпажу, технічний огляд або огляд, сертифікація, класифікація, безпека та захист навколишнього середовища. Питань [11]. Міжнародне публічне право завжди намагалось встановити чіткі правила та положення щодо національності суден за допомогою міжнародних конвенцій, але не завжди це було легко. Ще в 1921 році Декларація права на прапор визнала, що всі штати мають право бути державою прапора. Конвенція про відкрите море від 1958 року та Конвенція ООН з морського права від 1982 року передбачають, що судна мають національність держави, яка надала право плавати під своїм прапором, виконавши адміністративні вимоги щодо його реєстрації в кореспондент національного судового реєстру. Деякі держави прапора не повністю дотримуються своїх обов'язків щодо огляду та сертифікації, тобто. Зручний прапор Деякі штати використовують класифікаційні товариства та органи державного портового контролю іноземних зареєстрованих суден, які входять до їх юрисдикції.

Важливо зауважити, що між судном і державою прапора має існувати автентичний і реальний зв'язок: у цьому сенсі стаття 91(1) Конвенції ООН з морського права 1982 року передбачає, що кожна держава встановлює умови на надання суднам своєї національної належності, на реєстрацію суден на її території та на право плавати під її прапором. Між державою і кораблем повинен існувати так званий справжній зв'язок. На жаль, жодна з Конвенцій не визначає та не визначає, що мається на увазі під справжнім зв'язком, а також жодна з Конвенцій не визначає, які наслідки виникають у разі

відсутності справжнього зв'язку, тому є два основні аспекти, які визнають більшість юристів морського адміралтейства для його доказу: Через це дуже гнучке тлумачення справжнього зв'язку, і, як це дуже часто трапляється в міжнародному публічному праві, не всі юрисдикції беруть на себе свої зобов'язання та контролюють свої судна однаково та з однаковими критеріями, і це має наслідки так званого «субстандарту» кораблі міжнародного морського сполучення, деякі з них добре відомі після важливих аварій, що призвели до пошкоджень морського середовища та навіть людського життя.

Прапор судновласника

Прапор – це ділова практика, за якою власники судна реєструють торгове судно в судовому реєстрі країни, відмінної від країни власника судна. Судно несе цивільний прапор цієї країни, який називається державою прапора. Термін часто використовується принизливо, а практика вважається суперечливою. Згідно з міжнародним правом, кожне торгове судно має бути зареєстроване в реєстрі, створеному країною, і судно підпадає під дію законів цієї країни, які також застосовуються, якщо судно бере участь у справі відповідно до права адміралтейства [12]. Судновласники можуть вирішити зареєструвати судно в іноземній країні, що дає йому змогу уникнути правил країни власника, яка, наприклад, може мати суворіші стандарти безпеки. Вони також можуть вибрати юрисдикцію для зменшення операційних витрат, в обхід законів, які захищають заробітну плату та умови праці моряків. Термін «зручний прапор» використовується з 1950-х років. Реєстр, який не має вимог щодо громадянства чи проживання для реєстрації судна, часто описується як відкритий реєстр.

Прапор судна є важливим фактором, коли суд приймає рішення. Прапор судна вказує на національність судна, що означає, що судно перебуває під контролем зареєстрованої країни. Корабель повинен відповідати правилам країни, а також може отримати різні засоби захисту або пільгові режими, такі як податки, сертифікація та безпека тощо. Офіційно

прапор судна називається прапором або вимпелом. Функція прапора судна полягає в тому, щоб показати іншим країнам або кораблям національність корабля у відкритому морі, щоб вони могли зрозуміти, куди належать кораблі. Виходячи з прапора судна, судно повинно підкорятися міжнародному морському праву та законодавству зареєстрованої країни у відкритому морі. Судновий прапор є ознакою національної належності судна; тому національність корабля є ще одним значенням прапора. Прапор пов'язаний з національністю. Національна приналежність судна відіграє важливу роль у морському праві. І його можна використовувати в різних видах морських конфліктів.

Національна приналежність судна є підтвердженням того, що судновласник реєструє судно відповідно до законодавства країни та отримує захист від податків або безпеки країни, коли судно пливе у відкритому морі. Функція національності судна полягає в тому, щоб виправдати, коли судно має конфлікт з іншим судном, суд ухвалить рішення на основі національного законодавства судна.

2.2. Кораблі без національної приналежності та піратські кораблі

У міжнародному праві особа без громадянства — це особа, яка не вважається громадянином жодної держави відповідно до її законодавства. Деякі особи без громадянства також є біженцями. Однак не всі біженці є особами без громадянства, і багато людей без громадянства ніколи не перетинали міжнародний кордон.

За міжнародним правом судно без національної приналежності означає судно без національної належності або прирівняне до судна без національної належності, якщо жодна держава не надала судну права плавати під її прапором або коли воно плаває під прапорами двох чи більше держав, використовуючи їх відповідно до зручності [13]. Що стосується перехоплення, ця пропозиція, зберігаючи той самий набір заходів, що й у

рішенні, розрізняє заходи, які можуть бути вжиті в територіальному морі, стаття 6, у відкритому морі, стаття 7, і в прилеглий зоні. статтею 8, уточнюючи, таким чином, умови, за яких ці заходи можуть бути вжиті, і юрисдикційну основу, на якій можуть бути вжиті заходи, особливо щодо суден без громадянства. Якщо є обґрунтовані підстави підозрювати, що судно без національної належності або судно, яке може бути прирівняне до судна без національної належності, займається незаконним перевезенням мігрантів морем, підрозділ, який бере участь, може вийти на борт і зупинити судно з метою перевірки його бездержавності.

Відповідно до Конвенції про скорочення безгромадянства 1961 року, для цілей визначення зобов'язань за Конвенцією, народження на судні чи літаку в міжнародних водах чи повітряному просторі розглядається як народження в країні реєстрації судна чи літака. Стаття 8 стосується поширення дипломатичного захисту на осіб без громадянства та біженців, тоді як стаття 19 визнає право держави національності судна вимагати відшкодування від імені членів екіпажу, але не здійснювати дипломатичний захист. Вони включають гарантії для дітей, народжених на території держави-учасниці або від батьків, які є громадянином держави-учасниці, де дитина інакше була б без громадянства, а також спеціальні положення щодо забезпечення права на громадянство для знайдених і дітей, народжених на кораблі чи літаку.

Стаття 31 стосується юрисдикції. Кожна Сторона вживає таких законодавчих та інших заходів, які можуть бути необхідними для встановлення юрисдикції над будь-яким правопорушенням, установленим відповідно до цієї Конвенції, якщо правопорушення вчинено на її території; або на борту судна, що плаває під прапором цієї Сторони; або на борту повітряного судна, зареєстрованого відповідно до законодавства цієї Сторони; або одним із її громадян чи особою без громадянства, яка постійно проживає на її території, якщо злочин карається згідно з кримінальним законодавством країни, де його було вчинено, або якщо злочин вчинено за

межами територіальної юрисдикції будь-якої держави; проти одного зі своїх громадян. На своїй території; або на борту судна, що плаває під прапором цієї Сторони; або на борту повітряного судна, зареєстрованого відповідно до законодавства цієї Сторони; або одним із її громадян чи особою без громадянства, яка постійно проживає на її території, якщо злочин карається згідно з кримінальним законодавством країни, де його було вчинено, або якщо злочин вчинено за межами територіальної юрисдикції будь-якої держави; проти одного зі своїх громадян [14].

Згідно з Конвенцією Організації Об'єднаних Націй з морського права та звичаєвим правом морського транспорту та судноплавства, держави мають право застосовувати національне законодавство, включаючи імміграційне та кримінальне законодавство, щодо суден під їх власними прапорами, суден без громадянства та будь-яких суден у їхніх територіальних морях, за умови право мирного проходу, якщо є розумні підстави підозрювати, що судно без національної приналежності або таке, яке може бути прирівняне до судна без національної приналежності, перевозить осіб, які мають намір обійти перевірки в пунктах перетину кордону, або бере участь у незаконному перевезенні мігрантів морем. , приймаюча держава-член або держава-учасниця, в територіальному морі якої перехоплено судно без громадянства, уповноважує та дає вказівку підрозділу-учаснику зупинити його та вжити будь-яких заходів, викладених у параграфі. Якщо судно без громадянства проходить транзитом через прилеглу зону, застосовується стаття 7.

Пірати і піратські кораблі

До піратських суден відносяться судна, якими керують пірати і використовуються для здійснення піратства на морях і річках. Англійське слово пірат походить від латинського слова *pirata* (пірат, корсар, морський розбійник) і грецького розбійник.

Піратство – це акт пограбування або кримінального насильства з боку кораблів або човнів, які нападають на інше судно або прибережну зону, як правило, з метою викрадення вантажу та інших цінних речей або власності.

Ті, хто займається піратством, називаються піратами, а спеціальні кораблі, якими вони користуються, називають піратськими кораблями. Найперші задокументовані випадки піратства були в 14 столітті до нашої ери, коли народи моря, група океанських рейдерів, напали на кораблі цивілізацій Егейського та Середземного морів. Вузькі канали, які спрямовують судноплавство передбачуваними маршрутами, давно створюють можливості для піратства, а також для каперства та комерційного рейдерства. Історичні приклади включають води Гібралтару, Малаккської протоки, Мадагаскару, Аденської затоки та Ла-Маншу, географічні структури яких сприяли нападам піратів. Сухопутна паралель — це засідки бандитів і розбійників на дорогах і гірських перевалах. Каперство використовує подібні методи до піратства, але капітан діє згідно з наказами держави, дозволяючи захоплення торговельних суден, що належать ворожій нації, що робить це законною формою воєнної діяльності недержавних суб'єктів [15].

Сьогодні пірати, озброєні автоматичною зброєю, такою як штурмові гвинтівки, кулеметами, гранатами та реактивними гранатами, використовують невеликі моторні човни для нападу та посадки на кораблі, тактика, яка використовує невелику кількість членів екіпажу сучасних вантажних і транспортних суден. Вони також використовують більші судна, відомі як базові кораблі, для постачання менших моторних човнів. Міжнародне співтовариство стикається з багатьма проблемами у притягненні сучасних піратів до відповідальності, оскільки ці напади часто відбуваються в міжнародних водах. Деякі країни використовували свої військово-морські сили для захисту приватних кораблів від нападів піратів і для переслідування піратів, а деякі приватні судна використовують озброєну охорону, водомети високого тиску або звукові гармати, щоб відбити кордони, і використовують радари, щоб уникнути потенційних загроз.

2.3. Морське зіткнення, уламки та врятовані речі

Величезні океани настільки великі, що навіть найбільші супертанкери порівняно з ними лише порошинки. Тому недосвідчені люди часто вважають морські зіткнення рідкістю. Однак побіжний огляд зареєстрованих американських морських справ показує багато колізій, які потрапляють до адміралтейських судів. Кораблі плывуть вночі чи вдень, за будь-якої погоди, регулярно у вузьких каналах або гаванях, і їх рух рухається, повільна реакція на керування та обмежені можливості зупинки вимагають постійної пильності та належних і своєчасних дій з боку капітана, офіцерів та екіпажу, щоб уникнути зіткнення. Зіткнення кораблів — це фізичне зіткнення, яке відбувається між двома кораблями, що призводить до руйнівної аварії. Це конкретне зіткнення також може статися між судном і стайнею чи плавучою спорудою, наприклад морською буровою платформою, айсбергом або навіть портом.

Нафтовий танкер є дуже гарним прикладом цього, і світ бачив багато аварій за участю танкера. Розливи нафти не тільки створюють біологічну кризу, але й залишаються шкідливими протягом дуже тривалого часу, що призводить до фінансових втрат на суму мільйонів доларів. У таких випадках найбільше страждають громади, які проживають у прибережній зоні поблизу місця зіткнення корабля. Наступні найбільші постраждалі, очевидно, власники кораблів або ті, хто мав певну фінансову частку в двох або будь-якому одному з суден [16]. Хоча існують закони, які регулюють розрахунок збитку та подальший штраф, у будь-якому випадку збиток плюс фінансовий штраф, якщо такий є, є величезною невдачею для власників. І, нарешті, також слід враховувати шкоду інфраструктурі. Причини будь-якого зіткнення корабля перераховані. Це може статися через явну людську помилку, будь то помилка в судженні чи навігації, або обидва. Насправді в більшості випадків це є першопричиною. На додаток до цього, справжньою причиною може бути будь-яка технічна несправність або механічна несправність системи чи обладнання, наприклад силової установки. І

останнє, але не менш важливе, також не можна виключити акт саботажу, хоча це не було у більшості випадків досі.

Зіткнення кораблів — це зіткнення двох кораблів або одного судна з плаваючим або нерухомим об'єктом, наприклад айсбергом. Зіткнення суден мають особливе значення під час морських аварій. Деякі причини останнього: загибель людей, вплив розливів нафти на навколишнє середовище, особливо якщо залучені великі танкери, фінансові наслідки для місцевих громад поблизу аварії, фінансові наслідки для судновласників через втрату судна або штрафи, а також пошкодження прибережної або морської інфраструктури, наприклад, зіткнення з мостами. Оскільки морські шляхи стають більш перевантаженими, а швидкість корабля зростає, існує велика ймовірність того, що корабель може зазнати важливої аварії протягом свого життя. Вищі швидкості можуть спричинити більші робочі навантаження, як от удари, або надмірно серйозні навантаження, наприклад, під час зіткнення. Більш щільні морські шляхи збільшують ймовірність аварії, зокрема, зіткнення кораблів або кораблів із береговими або морськими спорудами.

Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі 1972 року опубліковані Міжнародною морською організацією та встановлюють, серед іншого, правила дорожнього руху або навігаційні правила, яких повинні дотримуватися кораблі та інші судна в морі, щоб запобігти зіткненню двох суден, або більше судин. Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі 1972 року також можуть посилатися на конкретну політичну лінію, яка розділяє внутрішні водні шляхи, на які поширюються власні правила судноплавства, і прибережні водні шляхи, на які поширюються міжнародні правила навігації. Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі 1972 року є похідними від багатосторонньої угоди під назвою Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі [17].

До розробки єдиного набору міжнародних правил і практик існували окремі практики та різноманітні конвенції та неофіційні процедури в різних частинах світу, як це було розроблено різними морськими державами. У

результаті виникали неузгодженості і навіть протиріччя, які породжували ненавмисні колізії. Суднові навігаційні вогні для роботи в темряві, а також навігаційні знаки також не були стандартизовані, що призвело до небезпечної плутанини та двозначності між суднами, яким загрожує зіткнення. З появою парових суден у середині 19 століття конвенції про навігацію вітрильних суден повинні були бути доповнені конвенціями про навігацію суден з механічним приводом. Вітрильні судна мають обмежені маневрені можливості, оскільки вони не можуть плисти прямо проти вітру і не можуть бути легко керовані за відсутності вітру. З іншого боку, пароплави можуть маневрувати в усіх напрямках на 360 градусів і ними можна маневрувати незалежно від наявності чи відсутності вітру.

Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі були прийняті як конвенція Міжнародної морської організації 20 жовтня 1972 року та набули чинності 15 липня 1977 року. Вони були розроблені для оновлення та заміни Правил зіткнення суден 1960 року, зокрема щодо розділення руху. Схеми, які слідують за першою з них, запровадженою в Дуврській протоці в 1967 році. Станом на червень 2013 року конвенцію ратифікували 155 держав, що представляють 98,7% тоннажу світового торгового флоту.

Вони були змінені кілька разів з моменту їх першого прийняття. У 1981 році до Правила 10 було внесено поправки щодо днопоглиблення або зйомки в схемах поділу руху. У 1987 році були внесені поправки до кількох правил, включаючи правило 1(e) для суден спеціальної конструкції; правило 3(h), судна, обмежені осадкою, і правило 10(c), перетинання смуг руху. У 1989 році Правило 10 було змінено, щоб припинити непотрібне використання прибережних зон руху. У 1993 році були внесені зміни щодо розміщення вогнів на суднах. У 2001 році були додані нові правила, що стосуються плавзасобів з ефектом крила, а в 2007 році текст Додатку IV (Сигнали лиха) було переписано.

Корабельна аварія — це залишки корабля, що зазнав аварії, які викинуті на берег або затонули на дно водойми. Аварія корабля може бути

навмисною або випадковою. У січні 1999 року Анджела Крум підрахувала, що у всьому світі затонули близько трьох мільйонів кораблів. Історичні уламки кораблів привабливі для морських археологів, оскільки вони зберігають історичну інформацію: наприклад, вивчення уламків Мері Роуз виявило інформацію про мореплавство, війну та життя в 16 столітті. Військові крахи, спричинені сутичкою на морі, вивчаються, щоб знайти подробиці історичної події; вони багато розповідають про битву, що відбулася. Також трапляються відкриття кораблів зі скарбами, часто з періоду європейської колонізації, які затонули у віддалених місцях, залишивши небагато живих свідків, таких як Батавія. Деякі сучасні уламки, такі як нафтові танкери «Престиж» або «Еріка», викликають інтерес насамперед через їх потенційну шкоду для навколишнього середовища. Інші сучасні уламки затонули, щоб прискорити ріст рифів, як-от Адольф Буш і Океан Фриз. Подібні до затонулих кораблів та історичні затонули кораблі, такі як Тістлгорм, цікавлять дайверів-любителів, які пірнають до затонулих кораблів, тому що їх цікаво досліджувати, вони забезпечують велике середовище існування багатьох видів морського життя та мають цікаву історію[18].

До відомих затонулих кораблів належать катастрофічні «Титанік», «Британік», «Лузітанія», «Естонія», «Імператриця Ірландії», «Андреа Доріа» або «Коста Конкордія». Є також тисячі затонулих кораблів, які не були втрачені в морі, а покинуті або затонули. Ці покинуті або покинуті кораблі, як правило, менші судна, наприклад рибальські судна. Вони можуть становити небезпеку для навігації та можуть бути видалені портовими адміністрацією. Погана конструкція, неправильно розміщений вантаж, навігаційні та інші людські помилки, що призводять до зіткнення з іншим судном, береговою лінією, айсбергом тощо, погана погода, пожежа та інші причини можуть призвести до випадкового затоплення. Навмисні причини затоплення судна включають: намір утворити штучний риф; знищення через військові дії, піратство, заколот або диверсію; використання судна для

стрільби; або усунення загрози навігації. Корабель також може використовуватися як хвилеріз.

Закон про корабельні аварії визначає важливі правові питання щодо затонулих кораблів, мабуть, найважливішим питанням є питання власності. Юридично затонулий корабель поділяється на матеріал, викинутий на берег після корабельної аварії, і матеріал, що все ще знаходиться в морі, і трактується по-різному в деяких, але не в усіх правових системах. Уламки часто розглядаються окремо від вантажу. Наприклад, у британській справі *Lusitania 1986 QB 384* було визнано, що залишки самого судна належали страховим компаніям, які виплатили за судно повний збиток на підставі закону суброгації, які згодом продали свою власність. прав, але майно на борту затонулого судна все ще належить його початковим власникам або їхнім спадкоємцям. Військові уламки, однак, залишаються під юрисдикцією і, отже, під захистом уряду, який втратив корабель, або наступника цього уряду. Отже, німецька підводна лодка часів Другої світової війни все ще технічно належить німецькому уряду, хоча Третій Рейх (уряд того часу) давно не існує. Багато військових уламків також захищені через те, що вони є військовими могилами.

Деякі країни висувають претензії на всі затонули кораблі в їхніх територіальних водах, незалежно від інтересів первісного власника чи рятувальника. Деякі правові системи вважають затонулий корабель і його вантаж покинутими, якщо протягом певного періоду часу не було зроблено жодної спроби врятувати їх. Англійське законодавство зазвичай заперечує цю думку, яку заохочує надзвичайно велика індустрія морського страхування, яка висуває претензії щодо уламків кораблів, за якими вона виплатила претензії, але вона була більшою чи меншою мірою прийнята в австралійській справі та в норвезькій справі [19].

Американські суди були непослідовними між штатами та на федеральному рівні. Згідно з данським законодавством, усі уламки кораблів віком понад 150 років належать державі, якщо власника не знайдено. В

Іспанії уламки залишаються державі, якщо їх не врятувати протягом 3 років. У Фінляндії все майно на борту затонулих кораблів, яким понад 100 років, належить державі.

Британський Закон про захист затонулих кораблів, прийнятий для захисту історичних затонулих суден, контролює доступ до затонулих кораблів, таких як затонулий корабель *Cattewater Wreck*, які можна відвідувати або досліджувати лише за ліцензією. Британський Закон про захист військових останків 1986 року також обмежує доступ до уламків, які є чутливими, як військові могили. Закон про охорону військових останків у деяких випадках створює загальну заборону на всі дайвінги; для інших затонулих кораблів водолази можуть відвідувати за умови, що вони не торкаються, не заважають і не проникають у затонулий корабель. У Сполучених Штатах корабельні аварії у державних водах регулюються Законом про покинуті корабельні аварії 1987 року. Цей закон є набагато м'якшим, оскільки дозволяє більш відкритий доступ до корабельних аварій.

Морське рятування – це процес порятунку, відновлення, ремонту та спуску на воду судна, його вантажу, екіпажу та іншого майна від морської аварії. Операції з порятунку суден є обов'язковими та повинні виконуватись швидко та без затримок, щоб відремонтувати, видалити уламки судна та звільнити прохід для подальшої навігації, а також зменшити забруднення моря. Закон про порятунок — це принцип морського права, відповідно до якого будь-яка особа, яка допомагає відновити судно чи вантаж іншої особи, що знаходяться в небезпеці в морі, має право на винагороду, відповідну вартості врятованого майна. Право морського транспорту та судноплавства за своєю суттю є міжнародним, і хоча закони щодо рятування різняться від однієї країни до іншої, загалом існують встановлені умови, яких необхідно виконати, щоб дозволити позов про рятування. Зараз більшість рятувальних робіт виконують спеціалізовані рятувальні фірми зі спеціальною командою та обладнанням.

Порятунок у морському праві — це порятунок судна або його вантажу у судноплавних водах від небезпеки, яка, якби не допомога рятувальника, призвела б до втрати або знищення майна. У деяких юрисдикціях літаки також можуть бути врятовані. За винятком рятувальних робіт, які виконуються за контрактом, рятувальник, відомий як рятувальник, повинен діяти добровільно, не маючи на себе жодних юридичних обов'язків робити це, окрім загального обов'язку надавати допомогу тим, хто в небезпеці на морі, або залишатися наготові після зіткнення .

Закон порятунку є результатом латинської концепції *negotiorum gestio*. *Negotiorum gestio* латиною для управління бізнесом є формою спонтанного добровільного агентства, в якому втручається, гестор, діє від імені та на користь принципала, але без попередньої згоди останнього. Гестор має право лише на відшкодування витрат, а не на винагороду, основний принцип полягає в тому, що *negotiorum gestio* має на меті акт щедрості та дружби та не дозволяє гестору отримати прибуток від свого втручання. Ця форма втручання класифікується як квазі-договір, договір, що мається на увазі, або конструктивний договір, фіктивний договір, визнаний судом. Поняття квазіконтракту можна простежити до римського права, і воно все ще використовується в деяких сучасних правових системах [20].

Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил щодо надання допомоги та рятування на морі — договір про морське рятування, який було укладено 23 вересня 1910 року в Брюсселі (Бельгія). Брюссельська конвенція є основою чинного міжнародного права морського рятування. 27 травня 1967 року до Конвенції було внесено поправки, які були замінені в деяких країнах Міжнародною конвенцією про рятування 1989 року, яка набула чинності в 1996 році. Міжнародна конвенція про рятування 1989 року замінила Конвенцію про право рятування, прийняту в Брюсселі в 1910 році, яка включила Принцип «немає лікування — немає оплати», згідно з яким рятувальник отримує винагороду за послуги, лише якщо операція проходить успішно. Хоча ця основна філософія спрацювала добре в більшості випадків,

вона не враховувала забруднення. Рятівник, який запобіг серйозному забрудненню, наприклад, відбуксирувавши пошкоджений танкер із екологічно небезпечної зони, але не зміг врятувати судно або вантаж нічого не отримав. Тому у рятівника було мало стимулів проводити операцію, яка має лише незначні шанси на успіх. Конвенція 1989 року має на меті виправити цей недолік, передбачивши посилену винагороду за рятування, враховуючи вміння та зусилля рятувальників у запобіганні або мінімізації шкоди навколишньому середовищу.

Конвенція 1989 року запровадила «спеціальну компенсацію», яка виплачується рятувальникам, які не змогли отримати винагороду звичайним шляхом, врятувавши судно та вантаж. Компенсація складається з витрат рятувальника плюс до тридцяти відсотків цих витрат, якщо завдяки зусиллям рятувальника збиток навколишньому середовищу вдалося мінімізувати або запобігти. Витрати рятувальника визначаються як витрати з власної кишені, понесені рятувальником під час рятувальної операції, і справедлива ставка за обладнання та персонал, які фактично та розумно використовувалися. Трибунал або арбітр, який оцінює винагороду, може збільшити суму компенсації максимум до ста відсотків витрат рятівника, якщо він вважатиме це справедливим і справедливим. Якщо, з іншого боку, рятівник проявив недбалість і, отже, не зміг запобігти або мінімізувати шкоду навколишньому середовищу, у спеціальній компенсації може бути відмовлено або зменшено. Виплата винагороди здійснюється судном та іншими майновими інтересами пропорційно їхнім відповідним збереженим цінностям [21].

Усі судна мають міжнародний обов'язок надавати належну допомогу іншим суднам, які зазнають лиха, щоб врятувати життя, але вони не зобов'язані намагатися врятувати судно. Будь-яка пропозиція допомоги з порятунку може бути відхилена; але якщо його прийняти, автоматично виникає контракт, який надає успішному рятувальнику право на винагороду згідно з Конвенцією 1989 року. Як правило, судно та рятувальник підписують угоду LOF, щоб умови порятунку були чіткими. З 2000 року

стандартом стало додавання пункту SCOPIC (клуби спеціальної компенсації P&I) до LOF, щоб обійти обмеження положень про спеціальну компенсацію 1989 року.

2.4. Військові кораблі, державні торгові кораблі, некомерційні кораблі

Корабель — це великий водний транспортний засіб, який подорожує світовим океаном та іншими досить глибокими водними шляхами, перевозячи вантажі чи пасажирів, або для підтримки спеціалізованих місій, таких як оборона, дослідження та риболовля. Кораблі зазвичай відрізняються від човнів за розміром, формою, вантажопідйомністю та традиціями. В епоху вітрил кораблем було вітрильне судно, що характеризувалося планом вітрил, що складався принаймні з трьох квадратних оснащених щогл і повного бушприта. Кораблі зробили важливий внесок у міграцію людей і торгівлю. Вони підтримували поширення колонізації та работоргівлі, але також служили науковим, культурним і гуманітарним потребам. Після 15-го століття нові зернові культури, які надходили з Америки через європейських мореплавців, значною мірою сприяли зростанню світового населення. Судновий транспорт відповідає за найбільшу частку світової торгівлі. Станом на 2016 рік налічувалося понад 49 000 торговельних суден із загальним дедвейтом майже 1,8 мільярда тонн. З них 28% були нафтовими танкерами, 43% були балкерами і 13% були контейнеровозами.

Кораблі, як правило, більші за човни, але загальноприйнятої різниці між ними немає. Як правило, кораблі можуть залишатися в морі довше, ніж човни. Юридичне визначення судна з прецедентного права Індії – це судно, яке перевозить товари морем. Загальноприйнятою є думка, що корабель може нести човен, але не навпаки [22]. Основне правило ВМС США полягає в тому, що кораблі при різкому повороті креняться назовні, тоді як човни креняться всередину через відносне розташування центру мас і центру плавучості. Американське та британське право морського транспорту та

судноплавства 19 століття відрізняло судна від інших суден; кораблі та човни належать до однієї юридичної категорії, тоді як відкриті човни та плоти не вважаються суднами.

Переважну більшість кораблів, які не є ні військовими, ні яхтами, можна розділити на кілька широких категорій: вантажні, пасажирські, промислові, службові та некомерційні. Кожну категорію можна розділити, причому перша категорія містить найбільшу кількість підрозділів.

Службові кораблі - це в основному буксири або буксирні судна, основна функція яких полягає в забезпеченні рушійною силою інших суден. Більшість із них служать у гаванях і внутрішніх водах, і, оскільки єдиною значною вагою, яку вони потребують, є силова установка та обмежена кількість палива, вони невеликі за розміром. Буксирування масивних бурових установок для нафтової промисловості та випадкові операції з порятунку в океані, наприклад, буксирування виведеного з ладу корабля, вимагають більших і морехідних суден, ніж звичайні судна для берегового обслуговування, але океанські буксири та буксири невеликі за кількістю та розміром порівняно з значно більшою кількістю вантажних суден.

Промислові судна — це ті, функцією яких є здійснення промислових процесів у морі. Прикладом може служити судно-база рибальського флоту, яке переробляє рибу на філе, рибні консерви або рибне борошно. Деякі плавучі бурові або видобувні бурові установки побудовані у формі корабля. Крім того, деякі небезпечні промислові відходи спалюються далеко в морі на кораблях, обладнаних необхідними сміттєспалювальними установками та допоміжним обладнанням. У багатьох випадках промислові судна можна розпізнати за структурою, необхідною для їх функціонування. Наприклад, сміттєспалювальні судна легко ідентифікувати за їх сміттєспалювальними установками та скидними трубами [23].

Круїзні кораблі походять від трансатлантичних океанських лайнерів, які з середини 20-го століття виявили, що їхні послуги випереджають реактивні літаки. Справді, навіть у 1990-х роках деякі круїзні судна були

лайнерами, побудованими в 1950-х і 60-х роках, які були адаптовані до тропічних круїзів шляхом значною мірою поверхневих змін, наприклад, додавання басейнів та інших зручностей, щоб відповідати круїзним районам з теплими широтами. Однак більшість круїзних суден, які зараз експлуатуються, були побудовані після 1970 року спеціально для круїзної торгівлі. Оскільки більшість з них розраховані на велику кількість пасажирів, можливо, кілька тисяч, вони характеризуються високими надбудовами багатьох палуб, і, оскільки їхні основні маршрути пролягають у теплих морях, вони зазвичай пофарбовані в білий колір. Ці дві характеристики надають весільному торту вигляд, який легко впізнати на великій відстані. Уважніше вивчення зазвичай виявляє велику кількість моторних катерів, які перевозяться на борту для переправлення пасажирів на берег. Багато круїзних суден мають кормові апарелі, схожі на ті, що є на вантажних судах, які перевозять рол-он/ролон, щоб полегшити пересадку пасажирів до катерів і служити причалом для невеликих спортивних човнів.

Пороми — це судна будь-якого розміру, які перевозять пасажирів і в багатьох випадках їхні транспортні засоби за фіксованими маршрутами через короткі водні переходи. Будівництво масивних мостів і тунелів скасувало багато поромних перевезень, але вони все ще виправдані там, де вода надто грізна для фіксованих переправ. Судна сильно відрізняються за розміром і якістю приміщень. Деякі з них пропонують ночівлю в каютах і навіть наближаються до стандартів розміщення круїзних суден. Усі судна зазвичай завантажують транспортні засоби на одну або кілька палуб через низькі бічні двері або через кормову або носову апарелі, схожі на ті, які є на вантажних судах, що перекидаються [24].

Вантажні судна можна розрізнити за типом вантажу, який вони перевозять, особливо тому, що засоби обробки вантажу часто добре помітні. Як зазначено нижче, у цьому відношенні спостерігається тенденція до спеціалізації. Одним з наслідків є розповсюдження типів вантажних суден.

Нинішнє обговорення обмежується кількома типами, які представлені великою кількістю кораблів і мають характерний зовнішній вигляд.

Танкери - судна, що перевозять рідкі вантажі, найчастіше нафту та продукти її переробки, наливом, відрізняються відсутністю вантажних люків і зовнішніх вантажно-розвантажувальних пристроїв. Коли вони повністю завантажені, їх також легко розрізнити за невеликим надводним бортом, що є допустимим, оскільки верхня палуба не ослаблена люками. По суті, танкер являє собою плавучу групу танків, що містяться в корпусі у формі корабля, що приводиться в рух окремою машинною установкою на кормі. Кожен танк практично ідентичний наступному по всій довжині корабля. Резервуари оснащені нагрівальними змійовиками для полегшення перекачування в холодну погоду. У резервуарах розташовані магістральні або високовсмоктувальні труби, що проходять на кілька футів від дна, щоб уникнути мулу. Під ними розташовані труби з низьким рівнем всмоктування або зачистні лінії, які видаляють найнижчий рівень рідини в резервуарі. Резервуари заповнюються або через відкриті стовбури, що ведуть від відкритої палуби, або через всмоктувальні лінії з перевернутими насосами. Оскільки танкери, за винятком типів військового постачання, зазвичай перевозять вантаж від джерела до нафтопереробного заводу або іншого терміналу з невеликою кількістю маневрів на шляху, машинобудівний завод покликаний лише виробляти з постійною швидкістю крейсерську потужність для судна; отже, можливе значне використання автоматичного керування, таким чином зменшуючи розмір екіпажу до мінімуму. Зважаючи на простоту внутрішньої конструкції, танкер, мабуть, більше, ніж будь-який інший тип корабля, підходить для масового виробництва. Через обмежені вимоги до екіпажу та низьку вартість тонни початкового будівництва та оснащення танкер став лідером у швидкому збільшенні розмірів суден. Зниження цін на сиру нафту після нафтової кризи 1979 року призвело, у свою чергу, до зменшення бажаного розміру танкерів, але на той час кілька суден досягли

400 метрів у довжину, 80 футів із завантаженою осадкою та дедвейтом 500 000 тонн.

Як і танкери, контейнеровози характеризуються відсутністю обладнання для обробки вантажів, що в їхньому випадку відображає звичайну практику розміщення кранів для обробки контейнерів на берегових терміналах, а не на борту судна. На відміну від танкера, контейнеровози вимагають великих люків на палубі для розміщення вантажу, який складається зі стандартизованих контейнерів, як правило, 20 або 40 футів у довжину. Підпалубний корабель обладнаний стільниковою сіткою відсіків, що виходять на верхню палубу; вони призначені для прийому контейнерів і утримання їх на місці до моменту розвантаження в порту призначення. Судно заповнюється контейнерами до рівня палуби, люки закриваються, і один або два шари контейнерів, залежно від розміру та остійності судна, завантажуються на кришки люків на палубі [25].

За кілька годин судно може бути завантажено контейнерами, призначеними для іншого порту, і може бути в курсі. Додатковою економією є низька вартість екіпажу судна, поки воно знаходиться в порту в очікуванні завантаження або розвантаження. Крім того, оскільки кожне судно може здійснювати більше рейсів, ніж раніше, контейнерним флотам потрібно менше суден. Також менше крадіжок і, отже, нижчі страхові ставки, і, нарешті, вантажовідправник впевнений, що вантаж не потребуватиме подальшої обробки, доки він не прибуде до місця призначення.

Військовий корабель або бойовий корабель - це морський корабель, який побудований і в основному призначений для ведення морської війни. Зазвичай вони належать до збройних сил держави. Крім озброєння, військові кораблі сконструйовані таким чином, щоб протистояти пошкодженням і зазвичай є швидшими та маневренішими, ніж торговельні кораблі. На відміну від торговельного судна, яке перевозить вантаж, військовий корабель зазвичай перевозить лише зброю, боєприпаси та припаси для свого екіпажу. Військові кораблі зазвичай належать до військово-морського флоту, хоча

ними також керують окремі особи, кооперативи та корпорації. У воєнний час різниця між військовими і торговими кораблями часто стирається. Під час війни торговельні судна часто озброюються і використовуються як допоміжні військові кораблі, наприклад Q-кораблі Першої світової війни та озброєні торгові крейсери Другої світової війни. До 17-го століття торговельні кораблі були звичними для військово-морської служби, і не було чимось незвичайним, щоб більше половини флоту складалося з торгових кораблів. До тих пір, поки загроза піратства не зменшилася в 19 столітті, було нормальною практикою озброювати великі торговельні кораблі, такі як галеони. Військові кораблі також часто використовувалися як транспортні засоби або кораблі постачання, як, наприклад, французький флот у 18 столітті або японський флот під час Другої світової війни.

Розглядаючи війну на морі, слід мати на увазі два моменти з самого початку. Перший полягає в тому, що мета війни на морі — в кінцевому підсумку вплинути на результати на суші [26]. По-друге, успіх у морській війні вимагає здатності діяти на морі, в повітрі та на землі. Морську війну можна найкраще зрозуміти, оцінивши стратегію, якій вона призначена служити. У першу чергу може бути корисним проілюструвати цю думку посиленням на британський досвід. Переваги морської стратегії не обмежуються острівними державами. Здатність використовувати море для власних цілей життєво важлива для будь-якої нації, яка покладається на морську торгівлю для свого існування, а також для тих, хто має відкриті узбережжя, щоб гарантувати, що вони не можуть бути захоплені. Насправді будь-яка нація, яка прагне безпеки, багатства та влади, повинна мати можливість вільно користуватися морями та відстоювати своє право робити це, коли це необхідно.

Неурядові судна

Судові дії проти неурядових організацій і волонтерів, які беруть участь у пошуково-рятувальних роботах на морі, засновані на національному кримінальному чи адміністративному законодавстві, повинні здійснюватися

відповідно до відповідного міжнародного права, стандартів Ради Європи та ЄС. Це вимагає тонкого розмежування між справжніми контрабандистами та тими, хто захищає права людини, необхідні для порятунку життів на морі, або діючи з гуманітарних міркувань та/або дотримуючись міжнародних зобов'язань щодо порятунку на морі. Національні органи влади та суди повинні знайти правильний баланс між застосовним міжнародним правом і законодавством ЄС, а також національним законодавством, яке доповнюється необов'язковими вказівками, такими як Італійський кодекс поведінки та подібні національні інструкції. Рекомендації УВКБ ООН щодо пошуково-рятувальних операцій на морі ([link is external](#)) від 2017 року, включаючи відсутність покарання тих, хто бере участь у цих заходах, містять корисні вказівки щодо цього.

Висновок до Розділу 2. Реєстрація судна – це процес, за допомогою якого судно оформляється документами та отримує національність країни, до якої судно було задокументовано. Національність дозволяє судну здійснювати міжнародні подорожі, оскільки це є доказом права власності на судно.

Судноплавство має різні конфлікти на територію та акваторію відкритого моря. Розгляд конфлікту має різні ситуації. Підставою для арбітражу буде договір або інший елемент морського права. Прапор судна є очевидним і значущим знаком національності судна, який виконує національне морське право під час конфлікту. Тому вибір прапора судна є дуже важливим для судноплавної справи, а також для оцінки ситуації. Як сполучний фактор між судном і державою, національність судна має головний вплив, коли судно має конфлікт. Крім того, масштаби використання муніципального права про реєстр суден дуже великі. Право власності судна на майно, звивисті дії у відкритому морі, рятування на морі та обмеження відповідальності морського судна за збитки – все це може отримати справедливий судовий розгляд відповідно до цього морського права. Тому

вибір прапора судна дуже важливий, це вплине на арбітраж, коли судно потрапить у міжнародний конфлікт.

РОЗДІЛ 3. РЕЖИМ ЕКІПАЖІВ, ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ ЗА МІЖНАРОДНИМ ПРАВОМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА

3.1. Статус екіпажу, пасажирів та морських вантажів відповідно до міжнародного права морського транспорту та судноплавства

Екіпаж — це група людей, які займаються спільною діяльністю, як правило, у структурованій або ієрархічній організації. Місце, де працює бригада, називається бригадним двором або робочим двором. Це слово має навігаційний відтінок: завдання, пов'язані з керуванням кораблем, особливо вітрильником, що передбачає численні спеціальності в екіпажі корабля, часто організовані за системою командування. Традиційне морське використання суттєво відрізняє офіцерів від екіпажу, хоча дві групи разом утворюють корабельну компанію. Членів екіпажу часто називають членами екіпажу. Екіпаж також стосується веслування, де команди змагаються на гоночних снарядах.

Управління екіпажем суден, інакше відоме як кріюінг, — це послуги, які надають спеціалізовані судноплавні компанії. Послуги з управління екіпажем є невід'ємною частиною морського та суднового управління, яке включає в себе управління всіма різноманітними видами діяльності, якими займається екіпаж на борту суден, а також пов'язану берегову адміністрацію. Основні місця, звідки здійснюється управління екіпажем, включають Лімасол (Кіпр), Сінгапур, Гонконг і Мальту [27].

Організації, які надають послуги з управління екіпажем, відомі як компанії з управління екіпажем або менеджери з роботи з екіпажем, які замовляються власниками суден, менеджерами суден, операторами суден або фрахтувальниками за контрактом на управління екіпажем. Компанії з управління екіпажем несуть відповідальність за людські ресурси та укомплектування всіх типів суден, використовуючи свої офіси управління, а також мережу місцевих кадрових агентств, розташованих у ключових місцях пошуку моряків. Найчастіше ці послуги включають набір екіпажу, розгортання на судні, планування та регулярне навчання та розвиток. Компанії з управління екіпажем також відповідають за постійне управління та адміністративні обов'язки моряків, такі як нарахування заробітної плати, організація подорожей, страхування та медичні схеми, загальний розвиток кар'єри, а також їхнє повсякденне забезпечення.

Людські ресурси та людський елемент управління екіпажем мають величезне значення для сталого розвитку морських перевезень, а також, у свою чергу, для світової торгівлі. Основною проблемою, яка впливає на глобальний сектор управління екіпажем і ширшу галузь судноплавства, є очікувана нестача кваліфікованих моряків у найближчі роки, особливо для спеціалізованих суден, таких як хімічні, СПГ і ЗВГ, інженерів і офіцерів на керівному рівні. Останні два головним чином пов'язані з недостатньою кількістю нових вакансій, які б дозволили новим курсантам пройти необхідну підготовку на морі, у поєднанні з поточною нестабільністю ринку. Незважаючи на точність цих оцінок, Міжнародною морською організацією також підтверджується дефіцит офіцерів у всьому світі.

Мореплавство – це традиція, яка охоплює різні професії та звання. Кожна з цих ролей несе унікальні обов'язки, які є невід'ємною частиною успішної роботи морського судна. Екіпаж судна загалом можна розділити на чотири основні категорії: палубний відділ, інженерний відділ, відділ стюарда та інші. Це пояснюється тим, що судновий місток, оснащений складним навігаційним обладнанням, потребує навичок, відмінних від тих, що

використовуються на палубних операціях, таких як стоянка, вантаж та/або військові пристрої, що, у свою чергу, вимагає навичок, відмінних від тих, які використовуються в машинному відділенні судна та рушій, і так далі [28].

Нижче наведено лише частковий перелік професій і звань. Зрозуміло, що оператори суден працювали на різноманітних посадах, враховуючи широкий спектр технологій, місій і обставин, яким судно піддавалося протягом багатьох років. У сучасній морській справі або в морській справі двадцять першого століття є деякі помітні тенденції. Зазвичай моряки працюють на борту судна від трьох до шести років. Після цього вони добре підготовлені для роботи в європейській морській промисловості на березі. Як правило, між військово-морськими та цивільними моряками є деякі відмінності. Одним із прикладів є національність торговельних суден, яка зазвичай різноманітна та не ідентична, як на військових судах. Як наслідок, потрібна спеціальна крос-культурна підготовка, особливо щодо *lingua franca*. Ще одна помітна тенденція полягає в тому, що адміністративна робота на борту значно збільшилася, частково внаслідок збільшення уваги до безпеки та безпеки. Дослідження показує, що внаслідок такого розвитку певні навички відсутні, а деякі є бажаними, тому виник новий рівень гнучкості та розподілу роботи, оскільки робоче навантаження кожного члена екіпажу також збільшується. Конвенція про трудові договори моряків 1926 року (№ 22) Конвенція про працю в морському судноплаванні 2006 року з поправками.

Типи пасажирських суден

Пасажирське судно — це торгове судно, основною функцією якого є перевезення пасажирів морем. Ця категорія не включає вантажні судна, які мають приміщення для обмеженої кількості пасажирів, такі як всюдисущі дванадцяти-пасажирські вантажні судна, колись поширені в морях, у яких перевезення пасажирів є другорядним порівняно з перевезенням вантажів. Однак цей тип включає багато класів суден, призначених для перевезення значної кількості пасажирів, а також вантажів. Дійсно, до недавнього часу

практично всі океанські лайнери могли перевозити пошту, пакетні вантажі, експреси та інші вантажі, окрім пасажирського багажу, і були обладнані вантажними трюмами та дерріками, кінгпостами чи іншим обладнанням для обробки вантажів для цієї мети. Лише на останніх океанських лайнерах і практично на всіх круїзних лайнерах ця вантажопідйомність була ліквідована. Хоча зазвичай пасажирські кораблі є частиною торговельного флоту, пасажирські кораблі також використовувалися як військові кораблі і часто вводилися в експлуатацію як військово-морські кораблі, коли використовувалися для цієї мети [29].

Пасажирські судна включають пороми, які є суднами для щоденних або нічних короткочасних подорожей, які перевозять пасажирів і транспортні засоби як автомобільним, так і залізничним; океанські лайнери, які, як правило, є пасажирськими або вантажно-пасажирськими суднами, що перевозять пасажирів і часто вантажі під час тривалих рейсів; і круїзні лайнери, які часто перевозять пасажирів у зворотному напрямку, у яких сама поїздка та визначні пам'ятки корабля та портів, які відвідує, є головною перевагою. Типи пасажирських суден:

Круїз

Довгий час круїзні лайнери були меншими за старі океанські лайнери, але у 1980-х це змінилося, коли Кнут Клостер, директор Norwegian Caribbean Lines, купив один із найбільших лайнерів, що збереглися, SS France, і змінив його у величезний круїзний лайнер, який він перейменував у SS Norway. Її успіх продемонстрував наявність ринку для великих круїзних суден. Були замовлені послідовні класи все більших кораблів, доки лайнер Cunard Queen Elizabeth нарешті не було скинуто з трону після її 56-річного правління як найбільшого пасажирського судна, яке коли-небудь було побудовано.

Спеціальні круїзні судна

Круїзні судна, побудовані для відвідування певних регіонів світу, називаються спеціальними круїзними суднами. Для напр. круїзні судна, які відвідують полярні регіони (Арктику й Антарктику), називаються полярними

круїзними суднами. Вони спеціально розроблені та створені для роботи в суворих умовах таких екстремальних кліматичних регіонів. Пасажирські судна, як пороми, так і круїзні судна, стали надзвичайно популярними в наш час. Забезпечуючи відчуття новизни серед варіантів подорожей автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, пасажирські судна допомагають людям знову асоціювати себе з дивом, яке можуть запропонувати лише океанські краєвиди.

Пороми

Це судна для денних або нічних коротких морських подорожей, які переміщують пасажирів і транспортні засоби, як автомобільними, так і залізничними. Пороми - це судна, які використовуються для перевезення мандрівників на коротких водних маршрутах. Пороми можуть мати подвійний характер, тобто вони можуть використовуватися лише для перевезення пасажирів або можуть бути суднами, які також можуть перевозити транспортні вантажі разом із прийомом мандрівників. Пороми також називають водними таксі або водними автобусами [30]. Це кораблі, які пливають по одному маршруту з багатьма періодичними зупинками. Ці кораблі служать тим же цілям, що й громадський автомобільний або залізничний транспорт. Отже, пороми - це менші кораблі, які використовуються для подорожей на невеликі відстані або, швидше, як громадський транспорт.

Океанські лайнери

Океанський лайнер є традиційною формою пасажирського судна. Колись такі лайнери здійснювали регулярні рейси в усі населені куточки світу. З появою авіалайнерів, що перевозять пасажирів, і спеціалізованих вантажних суден, що перевозять вантажі, лінійні рейси майже вимерли. Але з їх занепадом зросла кількість морських подорожей для задоволення та розваги, і в другій половині 20-го століття океанські лайнери поступилися місцем круїзним лайнерам як переважаючій формі великих пасажирських

суден, що містили від сотень до тисяч людей, з основними областями діяльності змінюється від північної частини Атлантичного океану до Карибського моря.

Види вантажних суден

Наливні вантажі - це товарні вантажі, які перевозяться без упаковки у великих кількостях. Це відноситься до матеріалу в рідкій або гранульованій формі частинок, як маса відносно дрібних твердих речовин, таких як нафта/сира нафта, зерно, вугілля або гравій. Цей вантаж зазвичай скидають або виливають за допомогою носика або ковша з лопатою в трюм судна для балкерів, вагонів або кузовів цистерн/причепів/напівпричепів. Менші обсяги, які все ще вважаються навалом, можна упаковувати в коробки, барабани та палетувати. Наливні вантажі класифікуються як наливні або сухі. Балтійська біржа розташована в Лондоні і надає ряд індексів, що порівнюють вартість переміщення масових товарів, сухих і вологих, популярними маршрутами навколо морів. Деякі з цих індексів також використовуються для розрахунків ф'ючерсів на фрахт, відомих як FFA. Найвідоміший із балтійських індексів — Baltic Dry Indices, який зазвичай називають BDI. Це похідна функція індексу Baltic Capesize, Baltic Panamax index, Baltic Supramax index та Baltic Handysize index. BDI використовувався як провідник для світової економіки, оскільки його можна інтерпретувати як індикатор збільшення або зменшення кількості сировинних товарів, які країни імпортують/експортують [31].

Насипні вантажі або генеральні вантажі — це вантажі, які потрібно завантажувати індивідуально, а не в інтермодальних контейнерах або навалом, як це стосується нафти чи зерна. Судна, які перевозять такі вантажі, називаються генеральними вантажними суднами. Термін *breaking bulk* походить від фрази *breaking bulk* — вилучення частини вантажу судна або початок процесу розвантаження з трюмів судна. Ці товари не можуть бути в транспортних контейнерах. Насипні вантажі перевозять у мішках, ящиках, ящиках, барабанах або бочках. Використовуються також одиничні вантажі предметів, закріплених на піддоні або полозку.

Наливні вантажі - це товарні вантажі, які перевозяться без упаковки у великих кількостях. Це відноситься до матеріалу в рідкій або гранульованій формі частинок, як маса відносно дрібних твердих речовин, таких як нафта/сира нафта, зерно, вугілля або гравій. Цей вантаж зазвичай скидають або виливають за допомогою носика або ковша з лопатою в трюм судна для балкерів, вагонів або кузовів цистерн/причепів/напівпричепів. Менші кількості, які все ще вважаються навалом, можна упаковувати в коробки (або в барабани) і палетувати. Наливні вантажі класифікуються як наливні або сухі.

Танкер - це судно, призначене для транспортування або зберігання рідин або газів наливом. До основних типів танкерів належать нафтоналивний танкер, танкер-хімовоз і газовоз. Танкери також перевозять такі товари, як рослинні олії, патока та вино. У Військово-морському флоті Сполучених Штатів і Військово-морському командуванні танкер, який використовується для заправки інших суден, називається нафтовиком або поповнювачем, якщо він також може постачати сухі запаси), але багато інших флотів використовують терміни танкер і поповнення [32]. Танкерами перевозиться широкий спектр продуктів, зокрема: вуглеводневі продукти, такі як нафта, скраплений нафтовий газ і скраплений природний газ.

Контейнерізація — це система інтермодальних вантажних перевезень з використанням інтермодальних контейнерів, які також називаються транспортними контейнерами та контейнерами ISO. Контейнери мають стандартизовані розміри. Їх можна завантажувати й розвантажувати, складати в штабелі, ефективно транспортувати на великі відстані й переміщувати з одного виду транспорту на інший у контейнеровозах, залізничних платформах і напівпричепях — не відкриваючи. Система перевантаження повністю механізована, тому всі перевантаження виконуються кранами та спеціальними навантажувачами. Усі контейнери пронумеровані та відстежуються за допомогою комп'ютеризованих систем.

3.2. Комплектування, умови праці та консульська юрисдикція над моряками за кордоном

На борту судна повинна бути достатня кількість моряків, щоб забезпечити безпечну, ефективну експлуатацію судна та належну увагу до безпеки за будь-яких умов, беручи до уваги занепокоєння щодо втоми та особливого характеру та умов плавання. Судно має відповідати рівням укомплектованості екіпажем, зазначеним у Документі безпечного комплектування екіпажем або еквіваленті, виданому стандартом компетентного органу. Закон про укомплектування суден екіпажем передбачає, що на всіх суднах повинен бути капітан і, крім того, екіпаж, необхідний для забезпечення безпеки життя людей на морі.

Безпечне укомплектування екіпажем, вимога сертифікатів STCW: кожен член повинен вимагати, щоб усі судна, які плавають під його прапором, мали на борту достатню кількість моряків, щоб забезпечити безпечну, ефективну експлуатацію суден і належну увагу до безпеки. Кожне судно має бути укомплектовано екіпажем, достатнім за чисельністю та кваліфікацією для забезпечення безпеки та безпеки судна та його персоналу за будь-яких умов експлуатації згідно з документом про мінімальний безпечний склад екіпажу або еквівалентом, виданим компетентним органом влади та дотримуватись стандартів цієї Конвенції [33]. Рекомендації FS/PS: Список екіпажу для визначення кількості, категорії, наприклад кухарів і осіб, відповідальних за приготування їжі, і тих, хто відповідає за медичне обслуговування та кваліфікацію моряків, які працюють на борту. Перевірка дотримання вимог щодо безпечного укомплектування екіпажем. Документ: безпечне укомплектування екіпажем, вимоги до організації роботи на борту судна: під час визначення, затвердження або перегляду рівнів укомплектування екіпажем компетентний орган повинен брати до уваги необхідність уникати або мінімізувати надмірну кількість робочих годин для забезпечення достатнього відпочинку та обмеження втоми, а також принципи

відповідних міжнародних документів (особливо Міжнародної морської організації) щодо кількості екіпажів. Підтвердження того, що відділ харчування відповідає кількості моряків, які працюють на борту Документ.

Ці Керівні примітки разом із Резолюцією А.1047(27) містять докладні обов'язкові вимоги, зазначені в Правилах торговельного судноплавства (Положення про безпечне укомплектування екіпажем, робочий час і несення вахти 1997 р., і дають вказівки щодо застосування Правил щодо безпечного укомплектування екіпажами зареєстрованих у Великобританії суден та інших суден, коли вони перебувають у національних водах Великобританії.

Міжнародні стандарти праці моряків

Приблизно 90 відсотків світової торгівлі проходить через морський або річковий транспорт, і для керування кораблями потрібні моряки. Тому моряки мають важливе значення для міжнародної торгівлі та міжнародної економічної системи. Слід підкреслити, що морський транспорт є першим дійсно глобалізованим сектором. Щоб захистити моряків світу та їхній внесок у міжнародну торгівлю, МОП прийняла понад 70 документів, 41 конвенцію та відповідні рекомендації на спеціальних морських сесіях Міжнародної конференції праці. Міжнародні стандарти МОП для цього сектору встановлюють мінімальні умови для гідної праці та стосуються майже всіх аспектів праці, включаючи мінімальні вимоги до роботи на судні, такі як мінімальний вік, медична придатність і навчання), положення про умови найму, такі як години праці та відпочинку, заробітної плати, відпусток, репатріації, проживання, відпочинку, харчування та організації громадського харчування, охорони праці та гігієни праці, соціального забезпечення та соціального захисту [34]. Крім того, вони вирішують такі питання, як пенсії та міжнародно визнаний документ для моряків, документ, що посвідчує особу моряка, для допомоги в прикордонному контролі.

Міжнародні закони - це закони, прийняті на найвищому рівні між державами. З моменту свого заснування в 1919 році Міжнародна організація праці встановила міжнародні трудові стандарти для всіх працівників і,

зокрема, встановила стандарти для моряків у понад 65 конвенціях і рекомендаціях. Ці інструменти, разом узяті, утворюють комплексний набір стандартів і стосуються практично всіх аспектів умов життя та праці моряків. У лютому 2006 року ці існуючі конвенції та рекомендації були оновлені та об'єднані в Конвенцію про працю в морському судноплавстві 2006 року, єдиний узгоджений міжнародний трудовий стандарт для моряків, який набув чинності 20 серпня 2013 року. Документи з прав людини також існують на міжнародному та регіональному рівнях які можуть мати відношення до прав моряків. На міжнародному рівні Конвенції Міжнародної морської організації накладають на держави зобов'язання, ряд з яких створюють переваги для моряків.

У лютому 2006 року на 10-й морській сесії 94-та ІЛС прийняла Конвенцію про працю в морському судноплавстві 2006 року. Ця Конвенція переглядає та консолідує 37 існуючих Конвенцій та відповідних Рекомендацій. МLC, 2006, використовує новий формат з деякими оновленнями, де необхідно, щоб відобразити сучасні умови та мову. Таким чином, в єдиному документі встановлюється право 1,5 мільйона моряків світу на гідні умови праці майже в кожному аспекті умов праці та життя, включаючи мінімальний вік, трудові угоди, тривалість роботи та відпочинку, виплата заробітної плати, оплачувана щорічна відпустка, репатріація, медичне обслуговування на борту, користування службами найму та працевлаштування, розміщення, харчування та харчування, охорона здоров'я та безпеки та запобігання нещасним випадкам, а також процедури подання скарг для моряків [35].

Міжнародна організація праці є агенцією ООН, яка встановлює міжнародно визнані трудові стандарти для захисту прав працівників. МОП складається з соціального партнерства урядів, роботодавців і профспілок. ІТФ керує роботою профспілок судноплавства та рибальства в цьому партнерстві.

Консульство в морському праві

Консул — це офіційний представник уряду однієї держави на території іншої, який зазвичай діє для допомоги та захисту громадян країни консульства, а також для сприяння торгівлі та дружбі між народами двох країн. Консул відрізняється від посла, оскільки останній є представником від однієї глави держави до іншої, але обидва мають форму імунітету. Може бути тільки один посол від однієї країни до іншої, який представляє главу держави першої країни главі держави другої, і їхні обов'язки зосереджені на дипломатичних відносинах між двома країнами; однак може бути кілька консулів, по одному в кожному з кількох великих міст, які надають допомогу з бюрократичними питаннями як громадянам країни консула, які подорожують або проживають за кордоном, так і громадянам країни, в якій проживає консул, які бажають подорожувати або торгувати з країною консула. Менш поширеним є адміністративний консул, який виконує керівну роль і призначається країною, яка колонізувала або окупувала іншу.

Деякі функції сучасного консула виконував проксенос. На відміну від сучасної посади, це був громадянин приймаючої держави в Греції, місті-державі. Проксенос зазвичай був багатим купцем, який мав соціально-економічні зв'язки з іншим містом і допомагав його громадянам, коли вони потрапляли в біду в його власному місті. Посада проксеноса часто була спадковою в тій чи іншій родині. Сучасні почесні консули виконують функції, подібні до функції давньогрецького інституту [36].

Консули різного рангу можуть мати спеціальні юридичні повноваження для певної діяльності, наприклад, нотаріального засвідчення документів. Таким чином, дипломатичний персонал з іншими обов'язками може отримати патент на консульські листи. Окрім тих, що викладені у Віденській конвенції про дипломатичні зносини, існує кілька формальних вимог, які визначають, що має робити консульська посадова особа. Наприклад, у деяких країнах консульські посадові особи можуть відповідати за видачу віз; інші країни можуть обмежувати консульські послуги наданням допомоги співвітчизникам, легалізацією документів тощо. Тим не менш,

власне консульства очолюватимуть консули різного рангу, навіть якщо такі посадові особи мало або зовсім не мають відношення до більш обмеженого змісту консульської служби.

Діяльність консульства включає захист інтересів своїх громадян, які тимчасово або постійно проживають у країні перебування, видачу паспортів; оформлення віз іноземцям та публічна дипломатія. Проте головна роль консульства традиційно полягає у сприянні торгівлі, допомагаючи компаніям інвестувати, а також імпортувати та експортувати товари та послуги як всередину своєї країни, так і назовні до країни перебування. Незважаючи на те, що це не визнається публічно, консульства, як і посольства, також можуть збирати розвідувальну інформацію від призначеної країни.

Віденська конвенція про консульські зносини є результатом роботи Комісії міжнародного права. Стаття 41 була розроблена ІЛС, і коментар ІЛС проливає трохи світла на походження цього положення. По суті, ІЛС прагнув вирішити питання, щодо якого історично існувала розбіжність. Однак ст. 41, забезпечуючи певний ступінь особистої недоторканності консульських посадових осіб, намагався спиратися на положення численних консульських конвенцій, які передбачають таку недоторканність. Ці конвенції передбачали особисту недоторканність, за винятком випадків тяжких злочинів. Однак у конвенціях по-різному виражено цю ідею злочинів тяжкого характеру. Іноді вони просто передбачали виняток з недоторканності особи у випадках «серйозних кримінальних злочинів; іноді винятком були правопорушення, які каралися як злочини; а іноді виняток застосовувався до правопорушень, за які призначався певний термін вироку чи покарання. Сама ІЛС спочатку мала два варіанти цього положення. В одному варіанті арешт був би допустимим, якщо максимальне покарання становило не менше 5 років, а в другому варіанті було остаточно прийнято виняток для тяжких злочинів. Цей варіант був прийнятий, оскільки більшість держав, які прокоментували проект, віддали перевагу йому [37].

Привілей згідно з цим параграфом надається консульським посадовим особам відповідно до їхніх функцій. Арешт консульської посадової особи значно ускладнює роботу консульства та виконання повсякденних завдань, що є особливо серйозним, оскільки багато питань, які потребують консульських дій, не допускають затримки, наприклад, видача віз, паспортів та інших подорожніх документи; легалізація підписів на комерційних документах і рахунках; різна діяльність, пов'язана з морськими перевезеннями, тощо. Будь-який такий крок завдасть шкоди інтересам не лише держави, що направляє, але й держави, що приймає, і серйозно вплине на консульські відносини між двома державами. Тому було б неприпустимо, щоб консульська посадова особа була арештована або затримана до суду у зв'язку з якимось незначним правопорушенням.

Консульська юрисдикція сьогодні розглядається як така, що має лише історичне значення. Однак його залишки можна знайти в сучасному міжнародному праві. Консульська юрисдикція виключала судову компетенцію держави перебування щодо громадян акредитуючої держави. Іноземці підпорядковувалися консулам, які здійснювали судову владу. Таке виключення порушувало суверенітет приймаючої держави в сучасному значенні цього поняття. Консульська юрисдикція була характерною рисою тих часів, коли персоналізм, на противагу територіалізму.

Потреба держав у стосунках і спілкуванні одна з одною та з різними міжнародними організаціями призвела до потреби в дипломатичному персоналі, і ці особи представляють свої держави різними способами, таким чином вони користуються перевагами правового принципу державного суверенітету. Дипломатія є стародавньою інституцією і є однією з найдавніших.

3.3. Забруднення моря нафтою та хімікатами

Забруднення моря виникає, коли шкідливі наслідки є результатом надходження в океан хімічних речовин, часток, промислових, сільськогосподарських і побутових відходів, шуму або поширення інвазивних організмів. Вісімдесят відсотків забруднення моря походить із суші. Забруднення повітря також є фактором, що сприяє винесенню пестицидів або бруду в океан. Доведено, що забруднення землі та повітря шкідливе для морського життя та середовища його існування. Забруднення часто походить із неточкових джерел, таких як сільськогосподарські стоки, сміття, що переноситься вітром, і пил [38]. Забруднення великих водойм може посилюватися фізичними явищами, такими як біологічні ефекти Ленгмюрівської циркуляції. Забруднення поживними речовинами, форма забруднення води, відноситься до забруднення через надмірне надходження поживних речовин. Це основна причина евтрофікації поверхневих вод, у якій надлишок поживних речовин, зазвичай нітратів або фосфатів, стимулює ріст водоростей. Багато потенційно токсичних хімічних речовин прилипають до крихітних частинок, які потім поглинаються планктоном і бентосними тваринами, більшість з яких живляться відкладеннями або фільтрами. Таким чином, токсини концентруються вгору в харчових ланцюгах океану. Багато частинок хімічно з'єднуються таким чином, що сильно виснажує кисень, унаслідок чого лимани стають безкисневими. Коли пестициди потрапляють у морську екосистему, вони швидко поглинаються морськими харчовими мережами. Потрапляючи в харчові мережі, ці пестициди можуть викликати мутації, а також хвороби, які можуть бути шкідливими як для людини, так і для всієї харчової мережі. Токсичні метали також можуть потрапляти в морські харчові мережі.

Забруднення моря було основною темою для обговорення під час Конференції Організації Об'єднаних Націй з питань навколишнього середовища людини, яка проходила в Стокгольмі в 1972 році. Того року також було підписано Конвенцію про запобігання забрудненню моря скиданням відходів та інших матеріалів, яку іноді називають Лондонською

конвенцією. Лондонська конвенція не забороняла забруднення моря, але створила чорний і сірий списки речовин, які забороняються (чорні) або регулюються національними органами влади [39]. До чорного списку, наприклад, потрапили ціаніди та високоактивні радіоактивні відходи. Лондонська конвенція застосовувалася лише до відходів, що скидаються з суден, і, отже, не регулювала відходи, що скидаються у вигляді рідини з трубопроводів.

Більшість суднової нафти та хімічного забруднення, яке потрапляє в морське середовище, походить від заправки паливом, технічного обслуговування суден і льяльних скидів. Оператори повинні мати системи та процеси, щоб забезпечити правильне та безпечне використання та утилізацію всіх бортових масел і хімікатів. Коли ці забруднювачі потрапляють у наші водні шляхи, вони можуть потенційно вплинути на багато водних організмів, що може мати вплив на всю екосистему. Забруднені риби, ракоподібні, такі як краби, і фільтри, такі як устриці та мідії, можуть накопичувати ці шкідливі хімічні речовини та передавати їх людям, якщо їх споживати. Підтримання чистоти трюмів допомагає зменшити нафтове та хімічне забруднення. Власникам човнів слід розглянути можливість встановлення фільтрів на автоматичні осушувальні насоси, щоб зменшити випадкові викиди, і використовувати абсорбенти для видалення надлишку нафти чи палива, промивати трюми біорозкладними знежирювачами або миючими засобами та викидати будь-які залишки очищення на берег. Важливо відзначити, що використання диспергентів або інших очищувальних засобів може посилити токсичну дію розливів нафти, тому не використовуйте їх у водному середовищі.

Відповідальність і компенсація за забруднення моря

Міжнародна морська організація в першу чергу займається безпекою судноплавства та запобіганням забрудненню моря, але Організація також запровадила правила, що охоплюють відповідальність і компенсацію за шкоду, таку як забруднення, спричинену суднами. Катастрофа у каньйоні

Торрі 1967 року, яка призвела до активізації технічної роботи ІМО щодо запобігання забрудненню, також стала каталізатором для роботи щодо відповідальності та компенсації [40]. Було створено спеціальний юридичний комітет для вирішення юридичних питань, які виникли внаслідок першої в світі великої катастрофи танкера, і незабаром Комітет став постійним допоміжним органом Ради ІМО, збираючись двічі на рік для розгляду будь-яких юридичних питань, які піднімаються в ІМО.

Основними питаннями, які підняв Торрі-Каньйон, були: хто несе відповідальність за шкоду, спричинену забрудненням нафтою, основа для визначення відповідальності та рівень компенсації за шкоду. Вже існували добре налагоджені процедури врегулювання претензій, що виникли, наприклад, у разі зіткнення двох кораблів. Взагалі кажучи, тільки вони винні, і тільки кораблі, вантаж і ті, хто на борту, ймовірно, зазнають пошкоджень або травм. Але велика катастрофа забруднення, як-от каньйон Торрі, пов'язана з третіми сторонами, і завдана шкода може бути величезною. Важливо створити систему, яка дозволить визначити відповідальність і гарантуватиме виплату будь-якої належної компенсації.

У 1969 році конференція, скликана ІМО, прийняла конвенцію про цивільну відповідальність власника судна або вантажу за шкоду, заподіяну в результаті аварії забруднення. Метою Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, завдану забрудненням нафтою, було забезпечення виплати належної компенсації жертвам і покладання відповідальності на судновласника.

Деякі делегати конференції 1969 року вважали, що встановлені межі відповідальності були надто низькими, і що компенсація, яка надається в деяких випадках, може виявитися недостатньою. У результаті в 1971 році ІМО скликала ще одну конференцію, результатом якої стало прийняття конвенції про заснування Міжнародного фонду для компенсації збитків від забруднення нафтою. Конвенція набула чинності в 1978 році, а штаб-квартира Фонду знаходиться в Лондоні. На відміну від Конвенції про

цивільну відповідальність, яка покладає відповідальність на судновласника, Фонд складається із внесків імпортерів нафти. Ідея полягає в тому, що якщо аварія на морі призведе до збитків від забруднення, які перевищують компенсацію, доступну згідно з Конвенцією про цивільну відповідальність, Фонд зможе виплатити додаткову суму, тоді як тягар компенсації розподілятиметься більш рівномірно між власником судна та інтерес до вантажу [41].

Межі відповідальності в обох конвенціях були значно збільшені через поправки, прийняті на конференції, що відбулася в 1992 році, і знову під час 82-ї сесії Юридичного комітету, що відбулася 16-20 жовтня 2000 року. У травні 2003 року Дипломатична конференція прийняла Протокол 2003 року про Створення додаткового фонду відшкодування збитків від забруднення нафтою. Протокол засновує Міжнародний додатковий фонд компенсації забруднення нафтою, метою якого є надання додаткового, третього рівня компенсації за шкоду, нанесену забрудненням нафтою. Участь у Додатковому фонді є необов'язковою і відкрита для всіх держав-учасниць Конвенції про фонд 1992 року. Проте ті держави, які не приєднуються, продовжуватимуть користуватися своїм нинішнім покриттям згідно з поточним режимом CLC/Фонду.

У 1974 році ІМО звернула увагу на питання пасажирів та їхнього багажу та прийняла конвенцію, яка встановлює режим відповідальності за шкоду, заподіяну пасажиром, які перевозяться на морських суднах. Афінська конвенція про морські перевезення пасажирів та їхнього багажу оголошує перевізника відповідальним за шкоду або збитки, заподіяні пасажиром, якщо інцидент стався з вини або недбалості перевізника. Обмеження відповідальності було встановлено на рівні 46 666 спеціальних прав запозичення (СПЗ) на вагон. У 1990 році до Афінської конвенції було прийнято Протокол, який підвищив суму компенсації, що підлягає виплаті. Для смерті або тілесних ушкоджень, наприклад, ліміт був підвищений до 175 000 СПЗ. У жовтні 2002 року Дипломатична конференція прийняла Протокол

2002 року, який повністю переглянув Конвенцію 1974 року, запровадивши значно підвищені рівні відповідальності, переглянувши основи відповідальності та запровадивши обов'язкове страхування.

Загальне питання обмеження відповідальності за морськими вимогами розглядалося в конвенції, прийнятій у 1957 році, до першої зустрічі ІМО. Проте з часом стало зрозуміло, що встановлені межі відповідальності були надто низькими, і в 1976 році ІМО прийняла нову конвенцію, яка підвищила межі, в деяких випадках на 300%. Конвенція про обмеження відповідальності за морськими претензіями встановлює обмеження для двох типів претензій - позовів про втрату життя чи тілесних ушкоджень і майнових позовів, таких як пошкодження суден, майна чи портових робіт [42]. Межі компенсації за цією Конвенцією були підвищені за допомогою Протоколу, прийнятого в 1996 році.

У 1996 році ІМО прийняла Конвенцію про небезпечні та шкідливі речовини, яка базується на дуже успішній моделі Конвенцій про цивільну відповідальність і Конвенцій про фонди. Як і у випадку з початковим режимом компенсації за забруднення нафтою, Конвенція встановлює дворівневу систему компенсації, яка має виплачуватися у разі аварій на морі, у цьому випадку за участю небезпечних і шкідливих речовин, таких як хімікати. Однак він йде далі, оскільки охоплює не лише шкоду від забруднення, але й ризики пожежі та вибуху, включаючи втрату життя чи тілесні ушкодження, а також втрату чи пошкодження майна.

До 2009 року Конвенція ще не набула чинності через недостатню кількість ратифікацій. Друга Міжнародна конференція, що відбулася в квітні 2010 року, прийняла Протокол до Конвенції 2010 р., який був розроблений для вирішення практичних проблем, які перешкоджали багатьом державам ратифікувати оригінальну Конвенцію. У березні 2001 року ІМО прийняла нову Міжнародну конвенцію про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену забрудненням бункерним нафтою, 2001 року, яка встановила відповідальність і режим компенсації за розливи нафти, коли вона

перевозиться як паливо в суднових бункерах. Попередні режими, що охоплювали розливи нафти, не включали розливи бункерної нафти з суден, крім танкерів. Конвенція створена за зразком Міжнародної конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену забрудненням нафтою, 1969 року. Юридичний комітет ІМО прийняв конвенцію про видалення затонулих кораблів на Дипломатичній конференції, яка проходила з 14 по 18 травня 2007 року.

Розлив нафти та хімічних речовин — це викид рідкого нафтового вуглеводню в навколишнє середовище, особливо в морську екосистему, внаслідок діяльності людини, і є формою забруднення. Цей термін зазвичай використовується для морських розливів нафти, коли нафта потрапляє в океан або прибережні води, але розливи можуть відбуватися і на суші. Розливи нафти можуть бути спричинені викидами сирової нафти з танкерів, морських платформ, бурових установок і свердловин, а також розливами очищених нафтопродуктів, таких як бензин, дизельне паливо та їх побічні продукти, важке паливо, яке використовується великими кораблями, наприклад бункерне паливо, або розливу будь-яких жирних відходів або відпрацьованого масла [43]. Розливи нафти можуть мати катастрофічні наслідки для суспільства; економічно, екологічно та соціально. У результаті аварії, пов'язані з розливами нафти, викликали інтенсивну увагу засобів масової інформації та політичний галас, об'єднавши багатьох у політичній боротьбі щодо реагування уряду на розливи нафти та того, які дії можуть найкраще запобігти їх виникненню.

3.4. Морське страхування та морський поліс

Морське страхування покриває втрату або пошкодження суден, вантажу, терміналів і будь-якого транспорту, за допомогою якого майно передається, придбано або утримується між пунктами відправлення та кінцевим пунктом призначення. Страхування вантажів є підгалуззю

морського страхування, хоча морське страхування також включає берегове та морське незахищене майно, контейнерні термінали, порти, нафтові платформи, трубопроводи, каско, морські аварії та відповідальність морських суден. Якщо товари транспортуються поштою або кур'єром, замість цього використовується страхування доставки.

Морське страхування було найдавнішим добре розвиненим видом страхування, що походить від грецьких і римських морських позик. Найдавнішими інструментами хеджування ризику, які наші предки використовували для зменшення ризику в середньовіччі, були морські/морські позики, контракти на комісію та переказні векселі. Окремі договори морського страхування були розроблені в Генуї та інших містах Італії в чотирнадцятому столітті та поширилися на Північну Європу. Премії змінювалися з інтуїтивно зрозумілими оцінками змінного ризику від сезонів і піратів. Сучасне законодавство морського страхування бере свій початок у *Lex mercatoria* законі купця. У 1601 році в Англії була заснована спеціалізована страхова палата, відокремлена від інших судів. До кінця сімнадцятого століття зростаюче значення Лондона як центру торгівлі збільшувало попит на морське страхування. Наприкінці 1680-х років Едвард Ллойд відкрив кав'ярню на Тауер-стріт у Лондоні. Невдовзі він став популярним місцем для власників суден, торговців і капітанів, а отже, надійним джерелом останніх новин про судноплавство [44].

Lloyd's Coffee House була першим ринком морського страхування. Він став місцем зустрічі для учасників судноплавної галузі, які бажають застрахувати вантажі та судна, а також тих, хто готовий гарантувати такі підприємства. Ці неофіційні починання призвели до заснування страхового ринку Lloyd's of London і кількох пов'язаних з ним транспортних і страхових компаній. Учасники страхової угоди зрештою сформували комітет і переїхали до Королівської біржі на Корнхілл як Товариство Ллойда. Заснування страхових компаній, розвиток інфраструктури спеціалістів (таких як судові брокери, юристи Адміралтейства, банкіри, сюрвейери, майстри з

оцінки збитків, загальні аварії та ін.) і зростання Британської імперії надали англійському праву провідну роль у цій галузі, який він значною мірою підтримує і становить основу майже всієї сучасної практики. Лорд Менсфілд, лорд-головний суддя в середині вісімнадцятого століття, почав злиття принципів торговельного та загального права. Зростання лондонського страхового ринку призвело до стандартизації полісів і судового прецеденту, який розвинув право морського страхування. У 1906 році Закон про морське страхування кодифікував попереднє загальне право; це водночас надзвичайно продуманий і лаконічний твір. Хоча назва закону стосується морського страхування, загальні принципи застосовуються до всього страхування, крім життя. У 19 столітті Lloyd's та Інститут лондонських страховальників (група лондонських страхових компаній) розробили між собою стандартизовані положення щодо використання морського страхування, і вони зберігаються з тих пір. Вони відомі як положення Інституту, оскільки Інститут покривав витрати на їх публікацію. З морського страхування виросло неморське страхування та перестраховування. Морське страхування традиційно становило більшу частину бізнесу Lloyd's. Зараз морське страхування часто об'єднується з ризиками авіаційних і транзитних вантажів і в цій формі відоме під акронімом «МАТ» [45].

Види морської полюсів

Будь-яке страхування призначене для управління ризиками у разі нещасних випадків, таких як нещасні випадки, пошкодження майна та навколишнього середовища або загибель людей. Коли мова йде про кораблі, ставки вищі, оскільки в операції задіяні всі фактори, наприклад ризик втрати цінного вантажу або великих суден, ризик шкоди навколишньому середовищу через забруднення нафтою та ризик втрати цінних життів моряків через аварії. Три найпоширеніші типи морського страхування: каско, страхування вантажу та захист і відшкодування (P&I). Не існує такого поняття, як стандартний поліс морського страхування, і не всі морські страхові компанії страхують від однакових ризиків за одним типом полісу.

Морське страхування – це тип страхового полісу, який забезпечує покриття від будь-якої шкоди/втрат, заподіяних вантажним суднам, кораблям, терміналами тощо, в яких товари транспортуються з одного пункту відправлення до іншого. Зазвичай беруть власники суден. Разом із страхуванням каско слід також придбати страхування машин, щоб покрити механізми судна. Він страхує заявника від експлуатаційних, механічних та електричних пошкоджень суднових механізмів [46].

Поліс часу

Згідно з цим полісом, об'єкт страхування застрахований на певний період часу, наприклад, з 6 години ранку 1 січня 1976 року до 6 години ранку 1 січня 1977 року. Поліс зазвичай укладається на один рік, хоча він може тривати менше одного року. Цей поліс зазвичай більше використовується для страхування каско, ніж для страхування вантажу. Страховий поліс може поширюватися під час навігації судна або під час будівництва. Ризики, що покриваються на стадії будівництва, тривають більше 12 місяців. Існують стандартні положення щодо фрахту, премії, відсотків тощо, які додаються до цієї політики. Політика часу може бути використана у випадку товарів та інших рухомих суден.

Поліс рейсу та часу або змішана політика

У цьому полісі елементи політики рейсу та політики часу об'єднані в цьому полісі. Посилання здійснюється через певний період після завершення рейсу. Наприклад, через 24 години після прибуття. Це може бути вигідно як для каско, так і для страхування вантажу.

Цінний поліс

Згідно з цією політикою, вартість збитку, що підлягає компенсації, є фіксованою та залишається незмінною протягом усього ризику, за винятком випадків шахрайства та надмірного завищення вартості. Вартість предмета узгоджується між страховиком і страхувальником під час укладання договору страхування. Її також називають страховою або узгодженою вартістю. Він утворює міру відшкодування на момент втрати. Страхова

вартість не обов'язково є фактичною вартістю. Це може бути загальна сума рахунку-фактури, наприклад, вартість товару, фрахту; витрати на доставку, страхування та певний відсоток маржі (зазвичай 10 відсотків) для покриття очікуваних прибутків [65].

Безцінний поліс

Коли вартість поліса не визначена на момент початку ризику, але залишається оцінюватися, коли відбудеться збиток. Таким чином, вартість, яка залишається для вирішення пізніше, називається страховою вартістю або полісом без оцінки чи цінності. При визначенні вартості враховуються вартість рахунку-фактури, плата за фрахт, доставку та страхування, а маржа на очікуваний прибуток не додається. Зазвичай поліси без оцінки не є поширеними у морському страхуванні, тому що оцінка збитку на момент пошкодження становить складну проблему. Це надзвичайно складно, коли вантаж йде ближче до порту призначення [47].

Страхування корпусу судна, страхова вартість визначається з урахуванням вартості судна на початку ризику, включаючи забезпечення та запаси для офіцерів та екіпажу плюс витрати на страхування. У страхуванні фрахту, сплаченого наперед чи іншим способом, страхова вартість становить валову суму фрахту плюс витрати на страхування. Подібним чином у страхуванні вантажів це буде вартість товарів плюс витрати та страхові збори. Обмеження страхової вартості є бажаним не лише для встановлення розміру відшкодування за полісом без оцінки, але й для забезпечення приблизної основи для розрахунку вартості за полісом з оцінкою.

Плаваючий поліс

Ця політика описує загальні умови та залишає суму кожного відправлення та інші відомості для оголошення пізніше. Декларація складається в порядку відправлення вантажу. Поліс береться приблизно на велику суму, яка вказується в кожній декларації та додається до кожного відправлення. З кожною декларацією сума буде зменшуватися, доки вона не буде вичерпана, коли буде сказано, що страхова сума «закрита» і поліс буде

повністю оголошено», або поки що не закінчиться. Найпопулярнішою формою контракту є «відкрите покриття» [66]. Це угода між страхувальником і страховиком, згідно з якою страхувальник зі свого боку погоджується надати декларацію, а страховик зі свого боку погоджується прийняти всі вантажі, що підпадають під «відкрите покриття», яке є лише оригінальним судном.

Це не юридичний договір морського страхування, і він страждає від тих самих юридичних обмежень, що й «оригінальне «судно». Проте страхувальники та страховики пов'язані честю. Щоб надати «Відкритому покриттю» юридичну форму, з цією метою видається поліс [48]. Окремі поліси не виписуються на кожне відправлення, а видається лише один поліс під час укладання договору. Усі декларації пишуться на звороті полісу. Застереження про класифікацію зазвичай додається до «відкритого покриття», щоб забезпечити узгоджені ставки премії. Подібним чином додаються положення про оцінку, щоб забезпечити основу для оцінки у випадку виникнення збитку. Цей поліс підходить вантажовласнику, який здійснює регулярні перевезення вантажів. Усі його відправлення автоматично охоплюються, щойно зроблені декларації. Плаваючі поліси в основному використовуються в епоху гігантської торгівлі.

Поліс єдиного судна та флоту

Судно або флот суден страхується за єдиним полісом. Коли страхується один поліс, це називається полісом на одне судно, а коли флот судна застраховано в одному полісі, це називається полісом страхування флоту. Переваги полісів флоту в тому, що навіть старі та слабкі судна також застраховані. Це страхування сприяє легкому та безперебійному функціонуванню страхових виплат.

Річний поліс

Річний поліс застрахований на період 12 місяців для покриття товарів, що належать страхувальнику або утримуються страхувальником. Політика не підлягає переуступці або передачі. Забороняється видавати поліс

транспортним операторам/підрядникам, кліринговим, експедиторським та комісіонерським агентам, а також експедиторам. Цей поліс також не може бути виданий у Joint Names [67]. Страхова сума - це сукупна максимальна оціночна вартість усіх застрахованих вантажів у будь-який момент часу на залізниці/автомобілях щодо визначеного транзиту. Договір полісу підлягає умові середньої вартості, яка передбачає, що якщо на момент будь-якої втрати та пошкодження загальна вартість товарів у дорозі перевищує гарантовану суму щодо зазначеного транзиту, страхувальник вважається своїм власним страховиком на різницю та несе відповідну частку збитку, що підлягає оподаткуванню[49].

Страхована сума за Річним полісом залишається чинною; відновлюється з моменту настання події, яка стала підставою для обґрунтованої претензії, і страхувальник залишатиметься відповідальним за пропорційну додаткову премію за решту періоду полісу на відновлену суму, що триває з дати збитку.

Поліс безкоштовного перебування на борту

Поліс організовує покупець за кордоном для свого власного рахунку та на користь. Ризики за полісом покупця починаються з моменту завантаження вантажу на закордонне судно, оскільки саме на цьому етапі транзиту ризик переходить від продавця до покупця. Покриття починаються з моменту відправлення вантажу зі складу до моменту завантаження таких товарів на судно. Цей поліс також покриває збитки/пошкодження, які можна обґрунтовано віднести внаслідок того, що судно, пліт або ліхтер потрапили на мілину, сіли на мілину, затонули або перекинулися.

Поліс блокування

Іноді поліс видається для покриття як сухопутних, так і морських ризиків. Якщо товар відправляється залізницею або вантажним транспортом до місця відправлення, це також пов'язано з ризиком на суші. Для покриття ризиків від пункту відправлення до пункту кінцевого прибуття може бути виданий єдиний поліс. Ця політика називається політикою блокування.

Висновок до Розділу 3. Моряк сприяє роботі судна, якщо робота моряка сприяє виконанню місії судна. Важко уявити собі члена екіпажу судна, який би не сприяв виконанню місії судна. Приблизно єдиним видом морського службовця, який може опинитися на судні і не сприяти виконанню місії судна, може бути член адміністративного допоміжного персоналу власника судна, який з певних причин перебуває на судні протягом одного своїх поїздок.

Торговельний флот країни, торговельний флот, торговельний флот складається з суден, якими керують цивільні екіпажі для перевезення пасажирів або вантажу з одного місця в інше. Торгове судноплавство також включає водний транспорт через системи річок і каналів, що з'єднують внутрішні пункти призначення, великі та малі. Наприклад, на початку Нового часу міста Ганзейського союзу почали приборкувати річки та гавані Північної Європи. І, наприклад, морський шлях Святого Лаврентія з'єднує портові міста на Великих озерах у Канаді та Сполучених Штатах з морськими шляхами Атлантичного океану; тоді як різні Іллінойські канали з'єднують Великі озера та Канаду з Новим Орлеаном. Руди, вугілля та зерно можуть подорожувати річками середнього заходу Америки до Пітсбурга чи Бірмінгема. Професійні моряки — це торговий моряк, торговий моряк і торговельний флот або просто моряк, моряк або моряки. Терміни «моряк» або матрос можуть стосуватися члена військово-морського флоту країни [50].

MLC 2006 встановлює мінімальні вимоги щодо покращення умов праці та життя моряків, включаючи практику найму та працевлаштування, умови найму, години роботи та відпочинку, репатріацію, щорічну відпустку, виплату заробітної плати, розміщення, рекреаційні засоби, харчування та громадське харчування, охорону здоров'я. . Конвенція про працю в морському судноплавстві згідно з МОП або Міжнародною організацією праці надає широку перспективу правам моряка та зміцненню праці. Морські правила остаточно набудуть чинності 20 серпня 2013 року. Майже 1,2 мільйона моряків стосуватимуться умов цього закону про права людини,

який встановлюватиме набір правил щодо захисту на роботі, умов життя, зайнятості, охорони здоров'я, соціального забезпечення та подібних питань. На основі Конвенції про працю в морському судноплаванні трудові контракти моряків будуть впроваджені та обов'язкові для запобігання анулюванню поточних трудових контрактів. MLC буде подібний до інших встановлених законодавством сертифікатів, таких як ISM та ISPS на борту суден, і сертифікат матиме 5 років чинності з проміжними, початковими та проміжними оглядами. Для всіх моряків важливо розуміти важливість Конвенції про працю в морському судноплаванні 2006 року.

Власники суден повинні подати DMLC або Декларацію про дотримання трудових норм у морському судноплаванні до відповідних держав прапора, які є сторонами Конвенції. Держави прапора відповідно видають сертифікат MLC флоту, який плаває під їхнім прапором, після оглядів, інспекцій, оформлення документів та схвалень. Тоді сертифікат потрібно буде вивісити на видному місці на борту.

Консул — це державна посадова особа, яка проживає в іноземній країні, головним чином у морських портах і комерційних центрах, щоб представляти там інтереси свого уряду та своїх співвітчизників. Його обов'язки частково адміністративні, частково судові.

РОЗДІЛ 4. МІЖНАРОДНІ МОРСЬКІ ІНСТИТУЦІЇ ЗА МІЖНАРОДНИМ ПРАВОМ МОРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ ТА СУДНОПЛАВСТВА

4.1. Типи міжнародних морських установ

Всесвітній морський університет

Всесвітній морський університет у Мальме, Швеція, є післядипломним морським університетом, заснованим у 1983 році ІМО. Місія WMU полягає в тому, щоб бути світовим центром передового досвіду в післядипломній морській та океанічній освіті, дослідженнях і професійній підготовці, одночасно створюючи глобальний потенціал і сприяючи сталому розвитку. WMU, як організація в системі ООН, є установою, створеною міжнародною морською спільнотою та для неї, яка прихильна реалізації Цілей сталого розвитку ООН, що стосуються освіти, гендерної рівності, миру та справедливості, гідної праці та економічного зростання, енергоефективність, стійка індустріалізація та інновації, зміна клімату, океани та партнерства [51].

Університет, як глобальний центр передового досвіду, визнаний ІМО та Генеральною Асамблеєю Організації Об'єднаних Націй, відіграє важливу роль у морській та океанічній освіті, дослідженнях, розбудові потенціалу та економічному розвитку, одночасно сприяючи ролі жінок у морському секторі. WMU надає післядипломну морську освіту та видає ступені магістра та доктора за семи морськими та океанічними спеціалізаціями у своїй штаб-

квартирі у Швеції та ступені магістра за двома спеціалізаціями в Китаї. Це доповнюється програмами дистанційного навчання та професійного розвитку. WMU є дослідницькою установою, а також організатором міжнародних конференцій у морській та океанічній сферах, а також здійснює місії з розбудови потенціалу, надаючи технічну допомогу від імені ІМО [68].

У травні 2018 року WMU-Sasakawa Global Ocean Institute був урочисто відкритий як невід'ємна частина Всесвітнього морського університету з метою підтримки робочої програми університету, діючи як координаційний центр між політиками, науковою спільнотою, регуляторами, науковці та представники громадянського суспільства та проводять дослідження та нарощують потенціал щодо того, як найкраще управляти та використовувати океанські простори та їхні ресурси для сталого розвитку нинішнього та майбутніх поколінь [52].

Міжнародний інститут морського права ІМО

Інститут міжнародного морського права ІМО на Мальті був заснований у 1988 році під егідою ІМО. Місія Інституту полягає у зміцненні потенціалу в усіх державах, особливо в країнах, що розвиваються, для сприяння досягненню цілей ІМО, таким чином сприяючи безпечному, надійному, екологічно безпечному, ефективному та стійкому судноплавству через співпрацю. Це досягається шляхом надання експертної юридичної підготовки за найвищими стандартами та поширення знань, що сприяють розвитку досвіду в усіх аспектах міжнародного морського права, а також у методах розробки законодавства, спрямованих на включення міжнародних морських документів у національне законодавство. Своєю роботою Інститут сприяє ефективному впровадженню та забезпеченню дотримання великої кількості правил і положень, розроблених під егідою ІМО [69].

Міжнародний інститут морського права є всесвітньо визнаним центром підготовки фахівців у галузі морського права та надає кандидатам із відповідною кваліфікацією, особливо з країн, що розвиваються, підвищення

кваліфікації, навчання та дослідницькі програми з міжнародного морського права.

Міжнародний морський інститут Greater Noida є одним із найкращих морських інститутів в Індії, розташований у Greater Noida. виправдано пишається своєю чудовою репутацією щодо якісного навчання. Інститут, оснащений новітнім судновим робочим приладдям, морськими навчальними системами та морською майстернею, підтримує тісний зв'язок із морською галуззю для кращих можливостей працевлаштування. Міжнародний морський інститут Noida отримав оцінку A1 «Видатний» Індійським реєстром судноплавства та проводить цілий ряд Курси до моря та після нього, схвалені DG Shipping Міністерства судноплавства. Оцінка A1 від Індійського реєстратора судноплавства є найвищою сертифікацією, яку Shipping надає морським навчальним закладам у країні відповідно до суворих норм, встановлених DG Shipping. Міжнародний морський інститут Індії пишається тим, що не тільки сприяє досягненню академічних успіхів, але й робить навчальний досвід наших студентів задовільним, таким чином, щоб студенти запам'ятали час, проведений в інституті, на все життя [53].

Регіональний морський університет - це міжнародний вищий заклад і приватний університет в Аккрі, Гана. Він отримав статус повного університету 25 жовтня 2007 року і був запущений як такий Джоном Агікумом Куфуором, колишнім президентом Республіки Гана. Спочатку вона називалася обласною морською академією. 1 жовтня 1982 року уряд Гани оприлюднив Регіональний морський закон 1982 року, після чого було підписано документ про передачу, передаючи коледж тодішній Конференції міністрів держав Західної та Центральної Африки з питань морського транспорту, тепер відомої як Морська організація Західної та Центральної Африки, яка вела переговори про її регіоналізацію[70]. Регіоналізація академії була спрямована на співпрацю, зокрема щодо підготовки кадрів для забезпечення сталого зростання та розвитку морської галузі в субрегіоні та за

його межами. Академія в Гані обслуговує англомовні країни, тоді як сестринська академія в Кот-д'Івуарі.

Maritime University of Szczecin є державним технічним університетом у Польщі, історія якого починається з 1947 року. Три факультети навігації, морської техніки та факультет інженерії та економіки транспорту пропонують освіту для 4000 студентів [54].

Морська академія Нігерії є федеральним навчальним закладом в Ороні, штат Аква-Ібом, Нігерія. Спочатку він називався Nautical College of Nigeria, але був створений у 1979 році для навчання та підготовки суднових офіцерів, рядового складу та берегового керівного персоналу. Перша партія курсантів закінчила навчання в 1983 році. У 1988 році мандат коледжу було розширено на підготовку всіх рівнів і категорій персоналу для всіх аспектів морської промисловості Нігерії. До кінця 2008 року академія підготувала близько 4300 офіцерів торговельного флоту Нігерії та понад 65 000 інших працівників морських операцій. Академія має активну асоціацію випускників, яка допомагає членам підтримувати зв'язок і допомагати один одному, а також сприяє вдосконаленню стандартів навчання курсантів [71].

Морська освіта та підготовка. Дивлячись на список членів Міжнародної асоціації морських викладачів, відсоток жінок становить менше 0,5%, з яких переважно складаються з викладачів англійської мови та кількох пов'язаних предметів. Це не повинно бути несподіванкою, тому що з моменту заснування Всесвітнього морського університету в 1983 році лише в травні 1999 року перша жінка «майстер-моряк» вступила на курс морської освіти та підготовки. До кінця січня 2000 року кількість вихователів зросла до трьох.

4.2. Міжнародні морські організації

Міжнародна морська організація, офіційно відома як Міжурядова морська консультативна організація до 1982 року, є спеціалізованою

установою ООН, відповідальною за регулювання судноплавства. ІМО було створено після угоди на конференції ООН, що відбулася в Женеві в 1948 році, і ІМО виникла десять років потому, вперше зібравшись у 1959 році. Штаб-квартира ІМО знаходиться в Лондоні, Сполучене Королівство, наразі ІМО налічує 174 країни-члени та три асоційованих членів. Місія Міжнародної морської організації як спеціалізованої установи Організації Об'єднаних Націй полягає у сприянні безпечному, надійному, екологічно безпечному, ефективному та стійкому судноплавству через співпрацю[55].

Головною метою ІМО є розробка та підтримка комплексної нормативно-правової бази для судноплавства, і сьогодні її компетенція включає безпеку, проблеми навколишнього середовища, правові питання, технічну співпрацю, морську безпеку та ефективність судноплавства. ІМО керується зборами членів, а фінансово управляє рада членів, обраних на зборах. Робота ІМО здійснюється через п'ять комітетів, які підтримуються технічними підкомітетами. Інші організації ООН можуть спостерігати за діями ІМО. Статус спостерігача надається кваліфікованим неурядовим організаціям. ІМО підтримується постійним секретаріатом співробітників, які є представниками членів організації. Секретаріат складається з Генерального секретаря, який періодично обирається асамблеєю, і різних відділів, таких як відділи безпеки на морі, захисту навколишнього середовища та секція конференцій [72].

Сьогодні MLC є четвертою опорою міжнародного морського права, спираючись на три інші ключові Конвенції IMO SOLAS, MARPOL і STCW, а також сприяє і підтримує безпеку на морі та охорону навколишнього середовища [56].

Міжнародна морська організація, колишня Міжурядова морська консультативна організація, спеціалізована установа ООН, створена для розробки міжнародних договорів та інших механізмів безпеки на морі; перешкоджати дискримінаційній та обмежувальній практиці в міжнародній

торгівлі та недобросовісній практиці з боку судноплавства; і зменшити забруднення моря.

Міжнародні судноплавні палати

Міжнародна судноплавна палата є головною світовою судноплавною організацією, яка представляє близько 80% світового торгового тоннажу через членство в національних асоціаціях судновласників. Він займається всіма нормативними, операційними та правовими питаннями. Основною діяльністю ICS є консультативний орган при Міжнародній морській організації ООН, що відповідає за безпеку життя на морі та захист морського середовища [73]. ICS унікальна тим, що, на відміну від інших міжнародних торговельних асоціацій судноплавства, вона представляє глобальні інтереси всіх представників галузі: операторів балкерів, операторів танкерів, операторів пасажирських суден і контейнерних ліній, включаючи судновласників і сторонніх менеджерів суден [57].

ICS має консультативний статус у низці інших міжурядових організацій, які впливають на судноплавство, зокрема: Всесвітня митна організація, Міжнародний союз електрозв'язку, Конференція ООН з торгівлі та розвитку та Всесвітня метеорологічна організація. ICS також має тісні стосунки з галузевими організаціями, що представляють різні морські інтереси, такі як судноплавство, порти, лоцманська проводка, нафтова промисловість, страхування та класифікаційні товариства, відповідальні за огляд суден. ICS також відповідає за кілька публікацій, які використовуються в морській промисловості, спільно з Witherby Seaman's. Судноплавна палата Великобританії є головним членом ICS. У жовтні 2011 року Міжнародна судноплавна палата залишила офісні приміщення на Картузіан-стріт, біля маєтку Барбікан, які тоді належали Судноплавній палаті Великобританії, і переїхала до Балтійської біржі в Сент-Мері-Акс. Міжнародна палата судноплавства є торговою асоціацією, яка представляє судновласників і операторів суден через національні асоціації

судновласників. Його метою є просування інтересів своїх членів у всіх питаннях експлуатації суден, а також політики судноплавства [74].

Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів (ІНТЕРТАНКО)

Міжнародна асоціація незалежних власників танкерів є членською асоціацією власників незалежних танкерів у всьому світі. Асоціація була створена в її нинішньому вигляді в Осло в 1970 році, щоб виступати за тих незалежних власників танкерів, тобто ненафтових компаній і неконтрольованих державою власників танкерів, за безпечне судноплавство нафти та хімікатів і діяти як форум для морських створення політики. Членство відкрито для тих власників і операторів нафтових, газових і хімічних танкерів, які відповідають критеріям членства в Асоціації. Незалежні власники управляють величезним відсотком світового танкерного флоту, і переважна більшість є членами INTERTANKO [58].

Станом на січень 2019 року організація налічувала 198 повноправних членів, чий загальний флот нараховує близько 3931 танкерів загальним дедвейтом майже 346 мільйонів тонн. Асоційоване членство ІНТЕРТАНКО, тобто компанії, зацікавлені в транспортуванні нафти та хімікатів, але які не володіють і не експлуатують танкери, налічує приблизно 244 компанії. ІНТЕРТАНКО несе відповідальність за збір кількох книг і публікацій морської промисловості, більшість з яких доступні членам. Witherby SeamanSHIP є офіційними дистриб'юторами роздрібних видань ІНТЕРТАНКО. Центральні офіси INTERTANKO знаходяться в Осло, Норвегія, і в Лондоні, з філіями в Афінах, Греції, Сінгапурі та Арлінгтоні [75].

ІНТЕРТАНКО активно працює над широким спектром операційних, технічних, юридичних і комерційних питань, що стосуються власників і операторів танкерів у всьому світі. Він спирається на регулярні та прямі контакти зі своїми членами та іншими зацікавленими сторонами галузі для розробки та поширення інформації та найкращих практик, необхідних для танкерної галузі. Переваги членства включають представництво на всіх

ключових галузевих форумах великим авторитетним галузевим органом, легкий доступ до вказівок і порад, а також можливості спілкування з колегами-членами та колегами з галузі через розгалужену мережу асоційованих членів та інших зацікавлених сторін у галузі.

Світова організація торгівлі

Світова організація торгівлі (СОТ) — це міжурядова організація, яка займається регулюванням міжнародної торгівлі між державами світу. СОТ офіційно почала свою роботу 1 січня 1995 року відповідно до Марракеської угоди, підписаної 123 країнами 15 квітня 1994 року, замінивши Генеральну угоду з тарифів і торгівлі, яка почала діяти в 1948 році. Це найбільша міжнародна економічна організація у світі [76]. СОТ займається регулюванням торгівлі товарами, послугами та інтелектуальною власністю між країнами-учасницями, забезпечуючи рамки для переговорів щодо торговельних угод і процесу вирішення спорів, спрямованих на забезпечення приєднання учасників до угод СОТ, які підписуються представниками урядів членів і ратифікуються своїми парламентами. СОТ забороняє дискримінацію між торговими партнерами, але передбачає винятки для захисту навколишнього середовища, національної безпеки та інших важливих цілей. Торговельні спори вирішуються незалежними суддями СОТ за допомогою процесу вирішення спорів [59].

Нинішнім генеральним директором СОТ є Роберто Азеведо, який очолює штат із понад 600 осіб у Женеві, Швейцарія. Ми сподіваємося, що колишній міністр фінансів Нігерії займе цю посаду після закінчення терміну перебування Робертса. Угода про спрощення процедур торгівлі, яка є частиною Балійського пакету рішень, була погоджена всіма членами 7 грудня 2013 року. Це перша комплексна угода в історії організації. 23 січня 2017 року поправка до Угоди про торговельні аспекти прав інтелектуальної власності СОТ знаменує собою вперше з моменту відкриття організації в 1995 році, коли в угоди СОТ були внесені поправки, і ця зміна має

забезпечити для країн, що розвиваються, законний шлях доступу до доступних засобів правового захисту за правилами СОТ.

Lloyd's Register Group shipping – це організація з технічних і бізнес-послуг і морське класифікаційне товариство, що повністю належить Lloyd's Register Foundation, британській благодійній організації, що займається дослідженнями та освітою в галузі науки та техніки [77]. Організація заснована в 1760 році. Її заявлені цілі полягають у підвищенні безпеки життя, майна та навколишнього середовища, допомагаючи своїм клієнтам, зокрема шляхом валідації, сертифікації та акредитації, для забезпечення якісного будівництва та експлуатації критичної інфраструктури. Головний офіс Lloyd's Register розташований у Лондоні на Фенчерч-стріт, 71. Lloyd's Register також має інші офіси по всьому світу, включаючи Гонконг і Х'юстон, Техас, США [60].

Організація була названа на честь кав'ярні 17-го століття в Лондоні, яку часто відвідували торговці, морські страхувальники та інші люди, пов'язані з судноплавством. Власник кав'ярні Едвард Ллойд допоміг їм обмінятися інформацією, розповсюдивши друкований аркуш усіх новин, які він почув. У 1760 році клієнтами кав'ярні було створено Товариство реєстру, які склали Реєстр судноплавства, перший відомий реєстр такого типу. Між 1800 і 1833 роками суперечка між власниками суден і страховиками призвела до того, що кожна група опублікувала список Червоної книги та Зеленої книги. Обидві сторони опинилися на межі банкрутства. У 1834 році вони досягли згоди щодо об'єднання та створення Реєстру британського та іноземного судноплавства Ллойда, заснування Генерального комітету та благодійних фондів. У 1914 році, з дедалі більшою міжнародною перспективою, організація змінила назву на Lloyd's Register of Shipping.

Провідним класифікаційним товариством, що діє майже в кожній країні світу, є Регістр судноплавства Ллойда, який почав свою роботу задовго до того, як існувало будь-яке національне законодавство для виконання своїх цілей. Історія Lloyd's Register of Shipping починається з 1760 року.

Товариство було відновлено в 1834 році та знову в 1914 році. Lloyd's працює в більшості морських країн, часто у співпраці з класифікаційними товариствами, заснованими іншими націями. До них належать Американське бюро судноплавства, спочатку засноване в 1867 році та відновлене в результаті великого обсягу торговельних суден, побудованих у Сполучених Штатах під час Першої та Другої світових воєн; Bureau Veritas, яке було засноване в Антверпені (Бельгія) у 1828 році, але перенесло свою штаб-квартиру до Парижа у 1832 році; Norske Veritas, заснована в Норвегії в 1894 році.

4.3. Адміралтейство. Закон і суд

Адміралтейський суд — це трибунал із юрисдикцією щодо морського права, включаючи справи щодо судноплавства, океанського та морського права. Історично адміралтейські суди були окремою частиною судової системи. У наш час ці справи можуть призначатися в рамках звичайної судової системи, зазвичай на рівні федерального або вищого суду.

У США будь-який суд, який розглядає морську справу, є адміралтейським судом на час розгляду цієї справи. Адміралтейський суд розглядає судноплавні, океанські та морські судові справи. Визначення таких випадків є широким і охоплює контракти, правопорушення, травми та правопорушення, пов'язані з правом морського транспорту та судноплавства і подіями, які відбуваються у відкритому морі [61].

- Адміралтейський суд розглядає широкий спектр справ, пов'язаних із правом морського транспорту та судноплавства [78].

- У США будь-який федеральний суд може бути призначений адміралтейським судом для цілей справи, що розглядається.

- Справи, які розглядаються в адміралтейському суді, як правило, є цивільними, а не кримінальними.

Таким чином, суди розглядають ряд справ, які охоплюють судноплавство, судноплавство, страхування суден або їх вантажу, зіткнення на морі, цивільні справи за участю моряків, пасажирів і вантажу, позови про порятунок, позови про відшкодування збитків, завданих суднами, спірне право власності на судна, і навіть випадки забруднення моря.

Як правило, сучасні адміралтейські суди розглядають цивільні, а не кримінальні справи. Адміралтейські суди мають повноваження видавати морську заставу на судно, дозволяючи суду або призначеним ним особам арештовувати судно для врегулювання претензій проти нього [79]. Чи можна його конфіскувати в інших країнах, регулюють адміралтейські суди цих країн, а також регулюють будь-які угоди, які можуть бути чинними між залученими країнами. Адміралтейські суди сягають середини 14 століття в Англії. У той час вони перебували під юрисдикцією адміралів ВМС, звідки і назва. Значно пізніше по всій Британській імперії були засновані регіональні віце-адміралтейські суди для вирішення комерційних спорів між торговцями та моряками. Під час війни їхні повноваження були розширені, щоб мати справу з такими справами, як конфісковані ворожі кораблі та злочинні операції з контрабандою [62].

У США засновники з самого початку передбачали, що федеральні суди матимуть юрисдикцію над адміралтейським правом, оскільки морські справи часто стосуються питань національного значення. Цей пункт закріплено в Конституції США. У більшості сучасних країн юрисдикція справ, які колись підпадали під розпорядження адміралтейських судів, передана звичайним судовим системам, зазвичай на рівні федерального або вищого суду. У Канаді юрисдикція належить Федеральному суду [80]. У Сполученому Королівстві Адміралтейський суд тепер є частиною Суду з питань бізнесу та майна під керівництвом Високого суду. До цього дня, коли такі суди розглядають справи, пов'язані з адміралтейським правом, їх називатимуть адміралтейськими судами. У США, коли федеральні суди діють як

адміралтейські суди, вони діють згідно з унікальними правилами морського права та не формують присяжних. Справи розглядаються суддею.

Висновок до Розділу 4. Програма судноплавства та транспорту Нідерландського морського університету та інших міжнародних морських академічних закладів пропонує чудову можливість покращити морську підготовку, дослідження та знання та розуміння логістики, а також зміцнити свої управлінські навички. Вам буде запропоновано поділитися своїми поглядами на динамічний світ судноплавства та логістики з зацікавленими сторонами та з вашими однокурсниками, які приїжджають з усього світу.

Інші морські установи:

Корейський морський і океанський університет є найпрестижнішим національним університетом Південної Кореї з морських досліджень, транспортних наук та інженерії. Він розташований у Yeongdo-gu в Пусані. Університет також відомий тим, що весь кампус розташований на острові. Університет є одним із найперших і престижних національних вищих навчальних закладів у Південній Кореї та єдиним вищим навчальним закладом, який спеціалізується на морських науках та інженерії. Назва університету була змінена з Korea Maritime University на Korea Maritime and Ocean University 1 вересня 2013 року. Назву університету було змінено з Korea Maritime and Ocean University на Korea Maritime & Ocean University 1 лютого 2019 року [63].

Інститут міжнародних морських справ був заснований у травні 2005 року з метою стимулювання науково-дослідних робіт у галузі гуманітарних і соціальних наук, пов'язаних з океаном, і розвитку міждисциплінарної діяльності з іншими галузями досліджень, а також створення освітньо-промислового та державного управління. -навчальний комплекс та допомога у формуванні політики розвитку регіону. У листопаді 2008 року Інститут було обрано до «Гуманітарної корейської програми» Корейського науково-дослідного фонду. Інститут бажає стати універсальним центром відправки нових досліджень (дослідження культурної взаємодії морських портівих

міст). Понад 40 дослідників Інституту створюють морські портові міста зі своїм дослідницьким полем і зосереджуються на міждисциплінарній реконструкції та дослідженні обміну людьми, інформацією та матеріалами між морськими портовими містами та морськими Шовковими шляхами. Інститут поширював свої наукові висновки через регіональні зв'язки, які оприлюднювали та популяризували його ресурси та інформацію[64].

Морська академія штату Мен — це невеликий морський інститут, але він надає величезні можливості. Будучи членом Міжнародної асоціації морських університетів, її студенти щороку беруть участь у програмі обміну студентами з коледжами таких країн, як Японія, Китай, Австралія, Туреччина тощо. Посідає перше місце в списку найкращих морських шкіл, *Maine Maritime Academy*. надає такі курси, як морські інженерні технології, морські інженерні операції, морські транспортні операції тощо.

Морський коледж – Державний університет Нью-Йорка був визнаний одним із найкращих морських коледжів США. За останні кілька років він отримав високе визнання та рейтинги. Головною особливістю коледжу є те, що він має власний 565-футовий навчальний корабель *Empire State VI*, на якому студенти мають можливість подорожувати різними частинами світу, а також отримати практичний досвід. Крім того, коледж також може похвалитися кращими іменами морської галузі, які приходять до них для найму. Це коледж, який не можна пропустити, якщо ви хочете морської кар'єри.

ВИСНОВКИ

Право морського транспорту та судноплавства, яке також називають адміралтейським правом, є загальним терміном для законів, які регулюють навігацію, комерційне судноплавство та пов'язану з ними діяльність. Правовий захист, доступний для поранених моряків, інших працівників і пасажирів, ґрунтується на складній комбінації державних і федеральних урядових законів, а також на сотнях років «загального права», що впливає з судових рішень. Право морського транспорту та судноплавства також продовжує розвиватися завдяки зміні законів, новим судовим рішенням і новим технологіям, таким як морське буріння та діяльність вітрових електростанцій. Міжнародне право морського транспорту та судноплавства, також відоме як право морського транспорту та судноплавства, відноситься до законів, які використовуються для регулювання міжнародних вод. Він складається з набору конвенцій, правил і договорів, які використовуються для регулювання морських питань і регулювання морських організацій. Терміни «адміралтейство» та «право морського транспорту та

судноплавства» іноді використовуються як синоніми, але «адміралтейство» спочатку стосувалося конкретного суду в Англії та американських колоніях, який мав юрисдикцію щодо правопорушень і контрактів у відкритому морі, тоді як матеріальне право морського транспорту та судноплавства розвинулося шляхом розширення юрисдикції судів адміралтейства, щоб охопити всі діяльність у відкритому морі та подібна діяльність у судноплавних водах, оскільки водна торгівля та навігація часто залучають іноземні країни, велика частина морського права США розвивалася разом із морськими законами інших країн.

Порт приписки визначає правила, яких повинно дотримуватися судно, крім міжнародних угод. Більш за все, він визначає суму оподаткування, що застосовується до судна, власника та оператора для багатьох позицій. Очевидно, що існує конкурентне середовище між країнами, які приймають реєстри суден. Згідно з міжнародним правом, кожне торгове судно має бути зареєстроване в країні, яка називається державою його прапора. Ця країна має юрисдикцію над судном і несе відповідальність за перевірку безпечності плавання та перевірку умов роботи екіпажу.

Прапори зручності застосовуються в Сполучених Штатах з кінця 1920-х років, коли власники суден, розчаровані посиленням правил і зростанням вартості робочої сили, почали реєструвати свої судна в Панамі. Судна, зареєстровані під зручними прапорами, часто можуть зменшити експлуатаційні витрати або уникнути правил країни власника. Власник судна знайде країну з відкритим реєстром або країну, яка дозволяє реєстрацію суден, що належать іноземним особам. Судно діє згідно із законами країни свого прапора, тому власники суден часто реєструються в інших країнах, щоб скористатися перевагами обмеженого регулювання, менших адміністративних зборів і більшої кількості дружніх портів. У 1968 році Ліберія перевершила Сполучене Королівство як найбільший у світі судноплавний реєстр, а станом на 2009 рік більше половини світових торговельних суден були зареєстровані у відкритих реєстрах, причому майже

40% припадає на прапори Панами, Ліберії та Маршаллових Островів. Всього світового флоту в розрахунку на тоннаж. За даними інспекції суден, компанії обирають зручні прапори з таких причин:

- Іноземні корпорації можуть зареєструвати судно, не будучи на території;
- Якщо компанію потрібно створити в штаті, витрати на створення є низькими;
- Бенефіціарний власник судна може залишатися анонімним;
- Низьке оподаткування та інші фіскальні стимули;
- Немає особливих вимог щодо національності або працевлаштування екіпажу;
- Пом'якшене вікове обмеження судна;
- Немає вимог щодо мінімального тоннажу судна;
- У деяких випадках допускається подвійна реєстрація судна, зареєстрованого в одній країні, але одночасна реєстрація дозволяється в реєстрі бербоут-чартерів іншої країни);
- Швидкі та прості процедури реєстрації.

Нещодавні зусилля міжнародної спільноти відображають рішучий рух до збереження природи та підвищену потребу у чесній грі у відкритому морі. Міжнародне співтовариство розробляє правила як на глобальній, так і на регіональній основі, щоб боротися зі зловмисниками у відкритому морі. Незважаючи на те, що Угода про відповідність і Угода про рибні запаси наближаються до вступу в силу, окремі країни та регіональні рибальські господарства. Організації почали втілювати в життя закладені в них принципи. Міжнародна спільнота почала інстинктивно закликати до більш жорсткої природоохоронної етики для управління риболовлю у відкритому морі. Незважаючи на ці значні заходи, зловмисники продовжують ставити під загрозу стійкість світових рибних ресурсів. Міжнародна спільнота продовжує стикатися як з державами, так і з суднами, які не бажають дотримуватися міжнародного права та підривають схеми збереження та управління.

Численні країни продовжують пропонувати риболовецьким суднам реєстрацію під зручним прапором без супровідного контролю за їхньою практикою риболовлі. Сторони міжнародних угод і регіональні організації часто перевищують узгоджені квоти або не дотримуються режимів збереження та управління. Крім того, країни продовжують субсидувати свою рибальську промисловість, що призводить до надмірної капіталізації та посилення тиску на максимізацію вилову.

Судна без громадянства мають прогалину в міжнародному праві, оскільки ні звичайне право, ні договірна практика не містять чітких положень щодо їх регулювання, законності чи юрисдикції. Юрисдикційний режим, який застосовується до суден без громадянства в морі, є складним. У міжнародних водах держави можуть здійснювати юрисдикцію лише над такими суднами, якщо юрисдикційний зв'язок з'єднує державу, що перехоплює, з підозрілим судном. Крім універсальної юрисдикції, підстави для екстериторіального розширення юрисдикції обмежені, вимагаючи доказів того, що правопорушення було частково вчинено на території держави або правопорушник має громадянство чи місце проживання держави, що перехоплює. Інші держави не можуть легко покладатися на розширення юрисдикції на основі договору, оскільки таке розширення технічно ґрунтується на «обміні» юрисдикції між державами-учасницями і, отже, не може зобов'язувати держави, які не є учасниками. Встановлюючи юрисдикцію над суднами без громадянства, держави фактично стверджують, що базова основа існує в звичаї. Тоді заперечення або мовчазна згода третьої сторони підтверджує або спростовує претензію. Проте, знову ж таки, не існує жодної держави, яка б заперечувала або мовчазно погоджувалася на практику заборони суден без громадянства.

Відновлений матеріал уламків, необхідно повідомити про це «Одержувачу уламків». Матеріали уламків включають предмети, знайдені на березі моря або у приливній воді, які прийшли з корабля, літака або судна на повітряній подушці. Це можуть бути частини судна, його вантаж або

обладнання. Будь-яке майно, яке рятівники отримують у процесі порятунку, має право на компенсацію або на збереження. Це означає, що повні судна, морські інструменти та вимірювальні прилади, затонулий скарб, цінні особисті речі та інші предмети підлягають порятунку. Судна, що зазнали лиха, також можуть бути врятовані, і рятувальник може вимагати компенсації повної вартості судна та більше.

Закон про порятунок — це принцип морського права, відповідно до якого будь-яка особа, яка допомагає відновити корабель або вантаж іншої особи, що перебувають у небезпеці на морі, має право на винагороду, відповідну вартості врятованого майна. Право морського транспорту та судноплавства за своєю суттю є міжнародним, і хоча закони щодо рятування різняться від однієї країни до іншої, загалом існують встановлені умови, яких необхідно виконати, щоб дозволити позов про рятування. Судно має бути під загрозою, або негайною, або найближчою; рятівник повинен діяти добровільно та за жодним попереднім контрактом; і рятівник має бути успішним у своїх зусиллях, хоча плата за частковий успіх може бути надана, якщо довкілля захищено.

У судноплавному праві порятунок – це компенсація, яка надається особам, які добровільно допомагають у порятунку судна або його вантажу від загрози, що насувається, або реальної небезпеки з моря. Зазвичай порятунок обмежується суднами та їхніми вантажами або майном, втраченим у морі чи іншій судноплавній воді, яке згодом було знайдено та врятовано.

За винятком рятувальних робіт, які виконуються за контрактом, рятувальник, відомий як рятувальник, повинен діяти добровільно, не маючи на себе жодних юридичних зобов'язань це робити. Поки власник або агент власника залишаються на судні, небажані пропозиції порятунку можуть бути відхилені. Типові дії з порятунку включають звільнення суден, які сіли на мілину або на рифи, підняття затонулих суден або їхнього вантажу або гасіння пожеж. Рятувальник має право морського транспорту та судноплавства застави на врятоване майно в розмірі, визначеному судом на

основі фактів і обставин справи. Рятівник може утримувати майно, доки претензія не буде задоволена або доки не буде надано забезпечення для задоволення компенсації. Власник може вирішити сплатити рятівнику гроші за рятування або не вимагати повернення майна. Рятувальник несе відповідальність за подання претензії згідно з правом морського транспорту та судноплавства для забезпечення права власності на частину майна або на всю корабельну аварію. Не зробивши цього, рятівник може бути змушений відмовитися від своїх вимог законному власнику. Якщо рятувальник подав претензію, створюючи морську заставу, тоді власник майна повинен домовитися про винагороду за претензію через правову систему відповідно до вартості майна та інших факторів. Поки судновласник не заплатить гроші за рятування, він або вона не зможе повернути судно. Рятівник має морську заставу на майно, як визначено законом або юрисдикцією, і не буде зобов'язаний повертати майно, доки він не отримає компенсацію за надані послуги. Рятувальник не може вимагати компенсацію за врятування від власника судна, який не вимагає повернення майна.

Правда полягає в тому, що переважна більшість суден, які плавають нашими океанами, призначені для міжнародних вантажних перевезень. Але якщо всі ці кораблі перевозять вантажі, то в чому вони відрізняються? Не більше, ніж особливості вантажу, який вони можуть перевозити. Іншими словами, кожен тип вантажу потребує різних умов і спеціального виду морського транспорту. Це спонукає нас переглянути існуючі типи кораблів на основі типів вантажів, які вони перевозять.

Економічний фактор має велике значення при проектуванні торгового судна. Кожен власник хоче отримати максимальну віддачу від своїх інвестицій, а це означає, що конструкція судна залежить не тільки від поточних економічних потреб, але й фактор майбутньої адаптації також відіграє важливу роль. Правила війни, або міжнародне гуманітарне право, як його офіційно називають, — це набір міжнародних правил, які визначають,

що можна, а що не можна робити під час збройного конфлікту. Правила війни універсальні.

Зберігаючи свою владу над капітанами та матросами, наші консули в більшості країн мають право вимагати допомоги місцевої поліції; таким чином вони озброєні повною владою для виконання своїх обов'язків. Консули також уповноважені видавати та оформляти візи для паспортів громадян Сполучених Штатів, якщо це доведено на їхнє задоволення; але вони не можуть видавати паспорти, якщо проживають у країні, де є міністр-резидент Сполучених Штатів. Серед їхніх обов'язків - реєстрація народження, шлюбу та смерті американських громадян; арбітраж між американцями та врегулювання суперечок; виконуючи обов'язки розпорядників маєтків; спостерігаючи за комерційними інтересами Сполучених Штатів, стежачи за тим, щоб комерційні угоди не порушувалися, збираючи та повідомляючи комерційні факти та статистику. Основною комерційною функцією консула, який проживає у внутрішньому містечку, є перевірка та перевірка рахунків-фактур товарів, призначених для ввезення на митниці Сполучених Штатів.

Міжнародна конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену забрудненням нафтою, 1969 року, оновлена в 1992 році та часто згадувана як Конвенція CLC, є міжнародним морським договором, який адмініструється Міжнародною морською організацією, який був прийнятий для забезпечення адекватної компенсації. судно під час інциденту, що спричинило забруднення нафтою, несе відповідальність за будь-яку спричинену таким чином шкоду, якщо інцидент не викликаний військовими діями, винятковим природним явищем, зловмисними діями третьої сторони або недбалістю уряду чи іншої влади в обслуговуванні навігаційних засобів ст. 3. Контрибуційна відповідальність позивача може бути встановлена в окремих випадках ст. 3. Якщо два чи більше суден завдали такої шкоди, власники несуть солідарну відповідальність (ст. 4). Межі відповідальності встановлені ст.5.

Однією з найбільших загроз нашим океанам є техногенне забруднення. Викинутий пластик та інші побутові відходи, викиди пестицидів і промислових хімікатів зрештою потрапляють у море з руйнівними наслідками для морського життя та середовища проживання, від якого вони залежать. Аварії на судах і розливи нафти додають додаткові токсини в суміш. За оцінками, приголомшливі 80 відсотків забруднення моря походять із суші. Наземні забруднювачі, такі як сільськогосподарські стоки та поживні речовини зі стічних вод, сприяють утворенню «мертвих зон» океану – територій, які більше не можуть підтримувати життя через низький або нульовий вміст кисню. Зараз у світі існує близько 500 таких мертвих зон.

Декларація про навколишнє середовище, Стокгольмська декларація. Конференція Організації Об'єднаних Націй з питань навколишнього середовища людини, що відбулася в Стокгольмі в червні 1972 р. Обидва документи мають спеціальні розділи щодо забруднення моря. Ця конференція стала однією з перших спроб комплексного підходу до глобальних екологічних проблем. У Принципі 7 Стокгольмської декларації про навколишнє середовище людини 1972 року було підкреслено, що держави повинні вживати всіх можливих заходів для запобігання забрудненню морів речовинами, які створюють небезпеку для здоров'я людини, завдають шкоди живим ресурсам і морському фауні, завдають шкоди зручностям або перешкоджають з іншими законними видами використання моря. Принцип 22 стосується питання відповідальності та компенсації за шкоду, спричинену забрудненням моря, що вимагає від держав подальшої співпраці з метою розробки норм міжнародного права щодо цього питання. План дій, що складається зі 109 рекомендацій, пропонує боротися із забрудненням за допомогою екологічної оцінки, екологічного менеджменту та допоміжних заходів.

Небезпеки - це ризики. Страхові поліси покривають та виключають ризики. Коли Крегг отримує свій морський поліс, він обов'язково має переглянути поліс, щоб зрозуміти покриття та виключення. Відкритий

вантаж є ще одним важливим терміном; це означає, що страховик погоджується оплатити покриті збитки, понесені протягом певного періоду часу, коли страхувальник надає середню вартість і сплачує премію. Крегг просить Пола дати визначення та пояснення «преміум». Премія представляє вартість покриття. Премії зазвичай сплачуються щомісяця, щокварталу або щороку для більшості страхових полісів. Для морського страхування компанія може вимагати премію за кожне відправлення. Морський страховий поліс покриває збитки, які виникають під час переміщення товарів з одного місця в інше. Поліс може бути укладено для покриття збитків, заподіяних вантажем, що перевозяться, або для покриття судна чи транспортного засобу, на якому здійснюється транспортування. Таким чином, поліс морського страхування доступний у багатьох варіантах, і покриття залежить від вибраного варіанту. Ось основні типи полісів морського страхування, доступних на ринку.

Морське страхування, договір, згідно з яким за винагороду, передбачену для сплати особою, яка зацікавлена в судні чи вантажі, який підпадає під ризики морського судноплавства, інша зобов'язується відшкодувати йому частину або всі ці ризики протягом певного періоду або рейсу. Морське страхування є найстарішою з відомих форм страхування. Дійсно, інститут загальної аварії, згідно з яким учасники морського підприємства роблять свій внесок у покриття збитків, понесених деякими на користь усіх, сам по собі може розглядатися як примітивна форма самострахування. Морське страхування в помітно сучасній формі з'явилося в середні віки в Європі; багато середньовічних морських кодексів містили регулятивні положення. До 20-го століття характеристикою морського страхування було те, що значну кількість ризиків не можна було покрити, і це певною мірою залишається справедливим у полісах вантажних перевезень, які зазвичай пишуться для виключення збитків під заявленими відсотками. Теоретичною основою для виключення певних ризиків часто

називають спонукання власника майна доглядати за ним самостійно, як у випадку функції франшизи у відомому полісі страхування.

Оцінка ролі, яку відіграє морське страхування, є важливою для розуміння судноплавної галузі. За певними винятками, такими як претензії щодо смерті та тілесних ушкоджень і вимоги моряків щодо заробітної плати, переважна більшість заявників застрахували себе. Судновласник здійснює страхування каско на своєму власному судні та захищає себе від претензій третіх сторін за різними домовленостями. Будь-який випадок пошкодження майна судна чи його вантажу або суден, що зіткнулися, вирішується врегулюванням між страховими компаніями.

Дізналися про деякі основні міжнародні морські організації, які регулюють судноплавну діяльність у світі, і деякі з них згадані нижче. Міжнародна морська організація є спеціалізованою установою ООН, до складу якої входить 171 держава-член. Його основна роль полягала в розробці та підтримці узгодженої нормативно-правової бази для міжнародного судноплавства з особливим акцентом на сферах безпеки, безпеки, навколишнього середовища та технічного співробітництва. Комісія ООН з права міжнародної торгівлі — це орган держав-членів і спостерігачів, заснований Генеральною Асамблеєю ООН у 1966 році для усунення розбіжностей у національних законах, що регулюють міжнародну торгівлю. Всесвітня рада судноплавства бере участь у робочій групі, якій доручено розробити новий міжнародний інструмент для регулювання морських перевезень вантажів. Міжнародна організація стандартизації — це мережа з понад 150 національних інститутів стандартизації, які розробляють специфікації та критерії, які можуть бути послідовно застосовується в усьому світі в класифікації матеріалів, виробництві продукції та наданні послуг. Всесвітня митна організація — це міжурядова організація, яка допомагає державам-членам спілкуватися та співпрацювати з митних питань. Всесвітня рада судноплавства є членом Консультативної групи приватного сектора Всесвітньої митної організації.

Практика примусового дотримання місцевих правил продовжується, але з кінця 19-го століття низка угод між морськими державами принесла майже уніфіковані правила, що регулюють експлуатацію суден, а також аспекти конструкції та обладнання судна, які стосуються безпеки. Майже всі морські держави світу, наприклад, прийняли Міжнародні правила запобігання зіткненню суден у морі. Спочатку вони базувалися на британських правилах, сформульованих у 1862 році та набули чинності на міжнародному рівні після серії міжнародних зустрічей, кульмінацією яких стала конференція у Вашингтоні, округ Колумбія, у 1889 році. Правила дуже детально визначають, як кораблі повинні рухатися відносно одне одного, які вогні повинні бути показані, і які сигнали повинні бути подані відповідно до обставин. Будь-яке порушення цього міжнародного кодексу поведінки приймається в усіх морських судах як *prima facie* доказ відповідальності у випадку зіткнення. Подібним чином прийняті на міжнародному рівні вимоги щодо захисту та безпеки людського життя на морі, що стосується судна та його обладнання, втілені в Міжнародній конвенції з охорони людського життя на морі. Загибель лайнера «Титанік» у 1912 році викликала загальне бажання підвищити стандарти безпеки життя на морі. Хоча в 1914 році була складена конвенція, яка вимагала певних мінімальних стандартів для пасажирських суден, вона не стала повністю дієвою через початок Першої світової війни.

Поява Організації Об'єднаних Націй після Другої світової війни призвела до появи постійного міжнародного органу, Міжнародної морської організації, підрозділу Організації Об'єднаних Націй, метою якого є розробка та зміна міжнародних конвенцій у трьох категоріях: безпека, запобігання забрудненню та відповідальність. та компенсації після нещасних випадків. ІМО випустила нормативну літературу, яка є надто великою, щоб тут її детально описувати, але можна згадати чотири конвенції, які мають найбільше значення для експлуатації суден. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року виникла на основі Закону Британського

торговельного судноплавства 1875 року, який передбачав так звану вантажну марку Плімсолла на борту судна, що вказує на максимальну глибину, на яку законно можна завантажувати судно.

Щоб захистити конкурентоспроможність британських кораблів, Закон про торгове судноплавство 1890 року вимагав від усіх іноземних суден, що виходять з британських портів, дотримуватись правил вантажної лінії. Це призвело до прийняття правил щодо вантажної марки більшістю морських країн, а Міжнародну конвенцію про вантажну марку 1930 року ратифікували 54 країни. Нова конвенція 1966 року набула чинності в липні 1968 року і дозволяла меншу вертикальну відстань надводного борту між водою та палубою для великих кораблів, водночас закликаючи до більш суворого захисту отворів у палубах і надбудовах. Конвенція про міжнародні правила запобігання зіткнення суден на морі та Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі були складені відповідно в 1972 та 1974 роках. У 1973 і 1978 роках Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню з суден прийняла правила, які охоплюють внутрішні пристрої танкерів з метою мінімізації розливів нафти внаслідок розриву корпусу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Демиденко В.В. Міжнародноправова основа національного морського права України теоретичні аспекти Демиденко В.В. Одеса АО БАХВА, 2010. 104 с;
2. Додін Є.В. Митні операції на морському транспорті Навчальнометодичний посібник Є.В. Додін. Одеса Юридична література, 2011. 135 с;
3. Тимченко Л. Д., Кононенко Л. Д. Міжнародне право підручник. Київ Знання, 2012. 631 с;
4. Клепікова О. Загальна характеристика торговельного мореплавства як виду господарської діяльності Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Юридичні науки. 2017. Вип. 7476. С. 50-54;
5. Кузнецов С. О., Аверочкіна Т. В. Морське право підручник Нац. унт «Одеська юрид. академія». Одеса Фенікс, 2011. 382 с;

6. Дзюндзюк В. Б., Мельтюхова Н. М. та ін. Публічне адміністрування в Україні навч. посібник. Х. Видво ХарРІ НАДУ «Магістр», 2011. 306 с;
7. Мусієнко В. В. Актуальні проблеми регулювання правовідносин у сфері морських перевезень Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права, 2014. № 4. С. 65-67;
8. Каліна Н. В., Савіч О. С. Особливості договорів, що опосередковують морське перевезення вантажів Молодий вчений. 2015. № 12 (27). Ч. 3. С. 56-57;
9. Пеховський А. Ю. Міжнародні стандарти встановлення відповідальності за порушення правил перевезення пасажирів та вантажів морським транспортом The scientific heritage. 2016. № 6. С. 125-129;
10. Калініченко А. П. Адміністративноправові засади нагляду та контролю за безпекою судноплавства в Україні дис. ... канд. юрид. наук 12.00.07. К., 2011. 199 с;
11. Клепікова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом дис. ... канд. юрид. наук 13.00.04. К., 2013. 211 с;
12. Пеховський А. Ю. Перевезення пасажирів і вантажів морським транспортом як об'єкт адміністративноправового регулювання Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2015. № 4 (1). С. 158-164;
13. Правові засади співробітництва України та Європейського Співтовариства в сфері морського транспорту автореферат дис. ... канд. юрид. наук 12.00.11 Міжнародне право В. П. Воробйов. Київ Б. в., 2019. 19 с;
14. Міжнародно-правові питання безпеки мореплавства та їх актуальність для морського транспорту України І. Лукшин Право України. 2010. 1. С. 34-36;
15. Конституція як методологічна основа правового регулювання в царині морського транспорту С. А. Трофімов Конституція України досвід реалізації та шляхи удосконалення Матеріали "круглого столу", організ. і

- провед. Наук.дослід. інтом держ. будів. та місц. самовряд. АПрН України з нагоди 10ї річниці прийняття Конституції України. м. Харків, 21 черв. 2016р. Х. Право АПрН України, НДІ держ. будів. та місц. самовряд., 2016. С. 110-111;
16. Історіографія наукових досліджень адміністративних послуг у сфері морського транспорту Бондар О. В. Право і держава сучасної України проблеми розвитку та взаємодії матеріали міжнар. наук.практ. конф. 18-19 квіт. 2014 р. Запоріз. нац. унт. Запоріжжя ЗНУ, 2014. С. 146=149. Бібліогр. с. 148-149;
17. Законодавчі засади громадського контролю в сфері морського транспорту К. О. Ластовецька Сучасні наукові дослідження представників юридичної науки прогрес законодавства України майбутнього матеріали міжнар. наук.практ. конф. 1617 січ. 2015 р. Громад. орг. "Правовий світ". Дніпропетровськ ГО "Правовий світ", 2015. С. 57-59;
18. Політикоправові аспекти розвитку морського та річкового транспорту в Україні у ХІХ на початку ХХ ст. О. В. Морозов Історія торгівлі, податків та мита Мво освіти і науки України, Акад. митної служби України, Дніпропетр. нац. унт ім. О. Гончара. Дніпропетровськ Акад. митної служби України, 2014. №2 (10). С. 92-100;
19. Удосконалення правового регулювання як провідний напрямок уніфікації процедур надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту О. В. Бондар Верховенство права та правова держава матеріали міжнар. наук.практ. конф. 1617 трав. 2014 р. Ужгород. нац. унт, Інт держави і права країн Європи. Ужгород Ужгород. нац. унт, 2014. С. 175-177. Бібліогр. с. 177;
20. Правове регулювання надання адміністративних послуг у сфері морського транспорту автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.07 Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право О. В. Бондар ; наук. кер. Л. Р. БілаТіунова, О. П. Рябченко, О. М. Коропатов ; Міжнарод. гуманітар. унт. Одеса б. в., 2018. 20 с;

21. Правові засади використання і охорони земель морського транспорту в Україні автореф. дис. ... канд. юрид. наук 12.00.06 Земельне право; аграрне право; екологічне право; природоресурсне право В. С. Терещук ; наук. кер. М. В. Шульга ; офіц. опон. І. І. Каракаш, Д. В. Федчишин ; Мво освіти і науки України, Нац. унт "Одес. юрид. акад.". Одеса б. в., 2020. 20 с;
22. Міжнародноправові проблеми боротьби з морським піратством М. Будаков Юридичний вісник України. 2010;
23. Морське право метод. рекомендації Є.Д.. Стрельцова Одеса Видавничий дім «Гельветика», 2018. 52 с;
24. Стрельцова Є.Д. Перспективний міжнародноправовий режим морських перевезень вантажу причини перегляду діючих міжнародних конвенцій Вісник Південного регіонального центру АПрН України. 2016. № 9. С. 204-210;
25. Стрельцова Є.Д. Щодо питання про предмет міжнародного морського права Матеріали 71й наукової конференції професорсько-викладацького складу ЕПФ ОНУ, 2325 листопада 2016 р., м. Одеса. Одеса “Астропринт”, 2016. С. 178-181;
26. Пашковська Л.І. Міжнародне морське приватне право навчально-методичний посібник (для студентів денної та заочної форми навчання) Л.І. Пашковська. 2020. 113 с;
27. Кузнецов С.О. Морське право підруч. С.О. Кузнецов, Л.І. Пашковська; НУ «ОЮА». Одеса Фенікс, 2012. 236 с;
28. Шемякін О.М. Міжнародне приватне морське право. О. ЛАТСТАР, 2010. 272 с;
29. Морское право учеб. пособ. В.Г. Ермолаев, О.В. Сиваков. Харків., 2013. 255 с;
30. Українське та міжнародне морське право навч. посіб. В.М. Гуцуляк, Є.М. Ключова. Київ Видавництво ЛіраК, 2022. 268 с;
31. Юридичний довідник з торговельного мореплавання[за ред. А.С.Кокіна]. Харків Спарк, 2012. 480 с.;

32. Щипцов А.А. Сучасне міжнародне морське право та практика його застосування Україною [Щипцов О.О., Анцелевич Г.А., Висоцький А.Ф]; за ред. А.Ф.Висоцького. Київ. Наукова Думка, 2010. 342 с;
33. Ханін М.С. Міжнародне морське судноплавство економіка. Політика Ханін М.С. Харків "УкрКонсульт", 2011. 334 с;
34. Ханін М.С. Сучасний стан та перспективи розвитку міжнародних морських транспортних зв'язків М.С. Ханін Міжнародноправові проблеми світового океану на етапі. Харків Транспорт, 2010. С. 139-143;
35. Федоров А.Ф. Морське право Федорів А.Ф. [Уклад. Т.В.Аверочкіна, Е.В.Додін, С.А.Кузнєцов]. О. Фенікс, 2018. 332 с;
36. Тихонова С.М. Міжнародноправові аспекти статусу вод Азовського моря С.М. Тихонова Міжнародне публічне та приватне право. 2018. № 1. С. 27-30;
37. Тимохін К.В. Роль острівних територій при розмежуванні морських протранств К.В. Тимохін Харківський журнал міжнародного права. 2018. № 3. С. 151-170;
38. Перельс Ф. Сучасне морське міжнародне право. Стан світу Перельс Ф.; пров. та доп. Г.К. Лілієнфельд. Харків, 2010. 615 с;
39. Ніцевич А. Реєстрація морських судів в аспекті міжнародного морського права О. Ніцевич, Н. Мельников Судноплавство. 2014. № 46. С. 57-58;
40. Нікітюк М.В. Етапи міжнародноправового регулювання реєстрації морських торгових судів (Конвенція ООН про умови реєстрації морських суден 1986) М.В. Нікітюк Актуальні проблеми політики зб. наук. пр. ОНЮА. Харків, 2008. Вип. 34. С. 213-220;
41. Никитюк М.В. Історія виникнення реєстрації морських суден в зарубіжних країнах М.В. Никитюк Правове життя сучасної України тези доповідей Міжнародної наукової конференції професорсько-викладацького і аспірантського складу Відп. ред. др юрид. наук. проф. Ю.М. Оборотов Одеська національна юридична академія. О. Фенікс, 2019. С. 306-307;

42. Міжнародні транспортні організації Довідник Під ред. В.В. Серебрякова. Київ, 2010. 215 с;
43. Маковський А.Л. Про уніфікацію норм морського права О.Л. Маковський Проблеми міжнародного права. Харків Видавництво ІМВ, 2010. С. 105-122;
44. Липавський В.Б. Договір морського перевезення вантажу за умови надання всього судна, частини його чи певних суднових приміщень (чартер) В.Б. Липавський Транспортне право. 2014. № 4. С. 19-25;
45. Короткий Т. Перспективи морського страхування Т. Короткий, нар. Щедрін Судноплавство. 2010. № 78. С. 66;
46. Короткий Т.Р. Правове регулювання морського перевезення вантажів та пасажирів Короткий Т.Р., Шемякін А.М. Одеса Латстар, 2010. 172 с;
47. Колодкін О.Л. Національність морського судна та принцип реального зв'язку А.Л. Колодкін Радянський щорічник міжнародного права. 2011. С. 227-240;
48. Жудро А.К. Морське право та основні завдання та напрямки наукових досліджень А.К. Жудро Праці Проблеми морського права. Т. 31. Київ Транспорт, 2010. С. 420;
49. Жаркова О.О. Правове становище судна у відкритому морі (Юрисдикційний аспект) О.А. Жаркова Правознавство. 2010. № 3 С. 232-239;
50. Єгіян Г.С. Проблема реєстрації морського судна у сучасному міжнародному праві дис. ... кандидата юрид. наук 12.00.10 Єгіян Григорій Сергійович. Харків, 2010. 191 с;
51. Єгіян Г.С. Національність морського судна у сучасному міжнародному праві Г.С. Єгіян. Щорічник морського права. 2010. С. 100-104;
52. Гуреев С.А. Проблема імунітету державних морських торгових судів на етапі С.А. Гуреев Щорічник морського права. 2010. С. 55-63;
53. Гуреев С.А. Свобода судноплавства у відкритому морі. Виняткова юрисдикція держави над судами прапора С.А. Гуреев Світовий океан та

- міжнародне право. Відкрите море. Міжнародні протоки. Архіпелажні води. Харків, 2016. С. 45-46;
54. Горшков Г.С. Правове становище військових кораблів у іноземних водах та портах Г.С. Горшков, І.Є. Тарханов Питання міжнародного морського права. 2010. С. 75-83;
55. Горчаков С. Правові аспекти реєстрації судів С. Горчаков Юридична практика. 2017. 6 лютого. № 6. С. 11;
56. Брухіса Г.Є. Комерційна експлуатація морського транспорту навч. Г.Є. Брухіса, Н.А. Луцан. Харків Транспорт, 2010. 95 с;
57. Бійців Ф.С. Морське право Ф.С.Бойцов, Г.Г. Іванов, А.А. Маковський. Харків. Транспорт, 2011. 261 с;
58. Бекашев К.А. Морське рибальське право навч. [для студ. вищ. та середовищ. навч. завід] Бекашев К.А. Одеса ТК Велбі, видавництво "Перспект", 2017. 560 с;
59. Аверочкіна Т.В. Режим як основа правопорядку морського порту Т.В. Аверочкіна Сучасний правопорядок національний, інтегративний та міжнародний виміри Тези Міжнародної науковопрактичної конференції За заг. ред. Ю.М.Оборотова. О. Фенікс, 2018. С. 148-150;
60. Аверочкіна Т.В. Нормистандарти підготовки та дипломування моряків місце у системі правових норм та правова природа Т.В. Аверочкіна Бюлетень Міністерства юстиції України. 2016. № 7 (57). С. 111-115;
61. Аверочкіна Т.В. Колізії національних законодавств при працевлаштуванні моряків на судна іноземних судновласників Т.В. Аверочкіна Актуальні проблеми політики Зб. наук. праць Одеса Фенікс, 2016. Вип. 29. С. 461-464;
62. Аверочкіна Т.В. Морський торговельний порт орган господарського розвитку і управління спеціальної (вільної) економічної зони Т.В. Аверочкіна Актуальні проблеми держави і права Зб. наук. праць Одеса Юрид. пра, 2014. Вип. 22. С. 517-520;

63. Аверочкіна Т.В. Організація системи з підготовки та підвищення кваліфікації моряків в Україні Т.В. Аверочкіна Суспільство. Держава. Право. 2014. Вип. 4. Морське право. С. 54-56;
64. Шемякін А.М. Реалізація норм міжнародного морського права у внутрішньому праві держав Шемякін А.М. Проблеми захисту прав історія та сучасність. Матеріали міжнародно-практичній конференції 19 травня 2016 р. Відп. ред. Іванчак А.І. Харків, 2016. С. 103-105;
65. Шемякін О.М. Проблеми державної реєстрації морських торговельних суден у сучасному міжнародному морському праві О.М. Шемякін Держава і право юридичні і політичні науки. 2015. Вип. 28. С. 543-548;
66. Шемякін А.М. Морське право навч. сел. Шемякін А. Н. Харків., Одісей, 2014. 384 с;
67. Сергеев Ю.В. Міжнародні морські організації та перспективи участі в них України Ю.В. Сергеев Вісник Одеського інституту внутрішніх справ. 2010. №3. С. 26-30;
68. Серафимов В.В. Принцип свободи судноплавства у відкритому морі основа торговельного мореплавання В.В. Серафимов Суспільство. Держава. Право. 2014. Вип. 4. С.69;
69. Селезньов В.А. Управління безпекою судноплавства (Організаційноправові аспекти) В.А. Селезньов; за ред. Ю.Є. Полянського Бібліотека журналу «Торгівельне мореплавання» (Серія Правове регулювання торгового мореплавання). 2010. № 2II. 73 с;
70. Позолотін Л.А. Міжнародні організації у сфері судноплавства довідник Л.А. Позолотін, В.Г. Торський. Одеса, 2010. 135 с;
71. Кузнецов С.А. Митні формальності у двосторонніх угодах України щодо торговельного мореплавання С.А. Кузнецов, Т.В. Аверочкіна Т.В. Митна справа. 2019. № 1. С. 511;
72. Кузнецов С.О. Сфера дії адміністративної юрисдикції України у відкритому морі С.О. Кузнецов Митна справа. 2013. № 4. С.27-40;

73. Кузнецов С.А. Адміністративноюрисдикційна компетенція митних органів України у відкритому морі С.О. Кузнецов Митна справа. 2012. №6. С. 28-31;
74. Коломбос Д. Міжнародне морське право. Переклад з англійської Коломбос Д.; під ред. Жудро А.К., Лазарєв М.І.; пров. Зайцева В.В., Кузьмінський Н.І. Харків Прогрес, 2010. 782 с;
75. Колодкін О.Л. Світовий океан. Міжнародний правовий режим. Основні проблеми Колодкін А.Л., Гуцуляк В.М., Боброва Ю.В. Одеса Статут, 2017. 637 с;
76. Ківалов С.В. Стан та розвиток законодавства України про морський транспорт С.В. Ківалов Міжнародне морське право та Чорноморський регіон матеріали семінару (Одеса, 12-17 листопада 2015 р.). 2015. С. 59;
77. Ківалов С.В. В основі нашої ідеології розвиток морської галузі С.В. Ківалов Моряк. 2013. №39. С.1;
78. Ківалов С.В. Торгове мореплавання проблеми та перспективи правового регулювання С.В. Ківалов Торгове мореплавання. 2010. № 1. С. 57;
79. Торгове мореплавання та морське право збірка статей та матеріалів. Вип. 2 Секція торгового мореплавання та морського права Всесоюзної торгової палати; перед. редкол. А. Д. Кейлін. Харків Зовнішторгвидав, 2010. 88 с;
80. Нариси міжнародного морського права за ред. В. М. Корецький, Г. І. Тункін. Харків Держ. видво юрид. літ., 2010. 392 с.

