

**СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА КОРАБНИТЕ РЕГИСТРИ И
ОТРАЖЕНИЕТО ВЪРХУ СИГУРНОСТТА И БЕЗОПАСНОСТТА НА
ТЪРГОВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ**

Проф. д-р инж. Димитър Йорданов Димитракиев

ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“

Огнян Денчев Костадинов

ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“

Резюме: *Търговското корабоплаване е международна транспортна дейност, чиято инфраструктура включва пристанищата на държавите и световните морски пътища. Според Устава на ООН държавите са равноправни и суверенно право на всяка страна е да регистрира под своя юрисдикция морски плавателни съдове за международно плаване, без оглед на това дали имат излаз на море. Правните системи и стандартите за сигурност и безопасност на корабоплаването на отделните държави са различно развити, поради което регистрацията на морските търговски кораби представлява силно чувствителна тема на световната морска общност във връзка със сигурността и безопасността на търговското корабоплаването. Настоящата публикация анализира различията при регистрацията на морските търговски кораби под юрисдикцията на отделните държави и тяхното отражение върху сигурността и безопасността на търговското корабоплаване.*

Ключови думи: *Регистрация на морски и речни търговски кораби; ИМО номер; Корабен регистър; Флаг на кораба; Смяна на флага; Националност на кораба; Традиционни национални корабни регистри; Отворени корабни регистри; Удобен флаг; Втори национални корабни регистри; Регистри на кораби наети на Беърбоут чартър; Сигурност на корабоплаването; Безопасност на търговското корабоплаването*

COMPARATIVE ANALYSIS OF SHIP REGISTERS AND THE IMPACT ON THE SECURITY AND SAFETY OF COMMERCIAL NAVIGATION

Prof. PhD. Eng. Dimitar Dimitrakiev

Nikola Vaptzarov Naval Academy

Ognyan Denchev Kostadinov

Nikola Vaptzarov Naval Academy

Summary: *Merchant shipping is an international transport activity whose infrastructure includes the ports of countries and the world's sea lines. According to the UN Charter, all states are equal, and it is the sovereign right of each country to register maritime vessels for international navigation under its jurisdiction, regardless of whether they have access to the sea. The legal systems and security and safety of navigation standards of different countries are differently developed, that is why the registration of merchant ships is a very sensitive topic of the world maritime community in relation to the security and safety of merchant navigation. This publication analyzes the differences in the registration of merchant ships under different national jurisdiction and their impact on the safety and security of merchant navigation.*

Keywords: *Registration of sea and river merchant ships; IMO number; Ship Register; Ship's flag; Changing the flag; Nationality of the ship; Traditional National Ship Registers; Open ship registers; Flag of Convenience; Second National Ship Registers; Bareboat charter Registers; Merchant Shipping Security; Safety of Navigation*

1.Въведение

Морските и речни търговски кораби се регистрират от Международната морска организация (ИМО) с цел да бъдат идентифицирани. Корабите също се регистрират в избрана от корабособствениците флагава администрация с цел идентификация и приемане на законодателството на държавата, под чийто флаг ще плава съответния плавателен съд. Според международното морско право, на плавателните съдове е забранено да плават без държавен флаг, който ги контролира при изпълнението на изискванията към кораба от страна на държавата на флага под който плава всеки кораб. Всяка държава има свои изисквания и критерии по отношение на сигурността и безопасността корабоплаването, които се различават, и това поражда негативни последици. Международната морска общественост е в непрекъснат процес на усъвършенстване на системите за контрол, с цел постигане на сигурно и безопасно корабоплаване.

2.Регистрация на морските и речни търговски кораби и тяхната идентификация

❖ ИМО регистрация на морските и речни плавателни съдове

След началото на строителството и обичайно при полагането на кила на морските и речни плавателни съдове, Международната морска организация (ИМО)¹ извършва съответната регистрация и определя номера под които се регистрират корабите. За краткост номерът се нарича „ИМО номер“ (IMO number). Този вид регистрация се прие 1987 год., с резолюция А[600], задължителна от 1 януари 1996 г. Съгласно правило XI/3 на Международната морска конвенция SOLAS е задължителна ИМО регистрацията на всички товарни кораби с бруто тонаж над 300 БТ и

¹ *International Maritime Organization (Агенция на ООН) - <https://www.imo.org/>*

пасажерски кораби с бруто тонаж над 100 БТ. Номерът е уникален и се състои от 7 цифри. ИМО номерът е постоянен и се дава само веднъж, като продължава да съществува докато съществува кораба, независимо от евентуалните промени на националността и собствеността на плавателния съд.² Корабите които попадат извън обсега на задължителните регистрации по SOLAS се регистрират от Lloyd's Register³ или HIS Markit⁴. В тази група плавателни съдове обичайно попадат риболовните кораби и яхти.

Извод: *ИМО номерата на корабите представляват най-важният елемент от регистрацията на всеки кораб, който е задължителен по Международната морска конвенция SOLAS. ИМО номерата служат за идентификация на плавателните съдове и са международно признати, също така те се маркират по борда на корабите съгласно конвенцията и се вписват в корабните документи. ИМО номерата са уникални и постоянни. Прекратяването на валидността на ИМО номера може да стане само след погиване на кораба (потъване, физическо унищожаване поради пожар или нарязване за отпадъчно желязо). ИМО номерата на корабите се използват по подобен начин, както ЕГН на българските граждани.*

❖ **Флагова регистрация на морските и речни плавателни съдове**

Флаговата регистрация на корабите се извършва от съответната служба на всяка държава наричана за краткост „Корабен регистър“. Корабните регистри се делят на три групи, като всяка една група извършват постоянни и временни регистрации на корабите плаващи под знамето (флага) на съответната страна.

² Статия *What is IMO number, Shipping and Freight Resources*, <https://www.shippingandfreightresource.com/what-is-a-ship-registry-or-ship-register/>

³ *Lloyd's Register*, <https://www.lr.org/en/>

⁴ *HIS Markit*, <https://ihsmarkit.com/index.html>

▪ **Корабен регистър**

ОПЕРЕДЕЛЕНИЕ за корабен регистър или корабна регистрация – *Корабният регистър или регистрацията дават на плавателните съдове държавен флаг (националността) под който да плават и установяват тяхната идентичност, т.е. корабите освен име имат национален флаг и пристанище на регистрацията, което е отбелязано на кърмата на кораба заедно с ИМО номера.*

Държавите под чийто флаг плават морските и речните търговски кораби имат уникални отговорности, тъй като корабите регистрирани под флага на съответната държава, в правен смисъл представляват част от територията на тази страна, която се движи по целия свят. Следователно, държавата на флага на всеки кораб носи отговорности за безопасното и сигурно поведение на съответния кораб регистриран под нейно знаме, независимо къде се намира корабът. Това се усложнява от факта, че плавателни съдове за международно плаване също влизат в юрисдикцията на държавите, чийто пристанища се посещават от корабите, поради което се подчиняват на приложимите правила и закони на държавата на пристанището на пребиваване.⁵

Основните функции на държавата на флага на кораба са както следва:

- Издаване на международни свидетелства за регистрацията на кораба.
- Издаване на всички международни задължителни корабни документи определени от ИМО (Международната морска организация).⁶
- Въвеждане мерките за безопасност и сигурност на корабоплаването.
- Мониторинг на съответствието на кораби с всички международни и национални стандарти, включително за сигурност и безопасност.

⁵ Michael Edgerton, *A Practitioner's Guide to Effective Maritime and Port Security*, Wiley, John Wiley & Sons, Inc, ISBN: 978-1-118-09991-9 (cloth), 2013, p. 7

⁶ International Maritime Organization (Агенция на ООН) - <https://www.imo.org/>

- Надзор на лицензирането на морските кадри и издаването на съответните документи за морска компетентност.

- Разследване на злополуките с членове на екипажите и тяхното неправомерно поведение.

Държавите осъществяват своите функции чрез специализирани административни органи работещи по Закона на съответната държава. Освен юридическата важност на дейността на морските административни органи, не по-малко важни са и икономическите интереси на съответните държави, които в крайна сметка предопределят морската политика на всяка една държава. Именно тази морска политика, която се следва от съответната държава определя правилата за регистрация на морските търговски кораби и изискванията към тях.

Предвид различията в морските политики на държавите, международно възприето е Регистрите за корабите да се делят на три групи:

- **Традиционни национални регистри** (Traditional National Registries)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ за традиционният национален регистър на корабите – В тези регистри могат да се вписват само собственици, оператори и екипажи от същата държава, в която е регистриран корабът. Корабособствениците е задължително да бъдат граждани на съответната държава, също така мястото на регистрация на тяхната стопанска дейност също трябва да е в държавата на регистрация на кораба.

До Втората световна война този подход към регистрите на флага се използваше почти изключително. Системата гарантираше заетост за голям брой граждани, също корабите регистрирани в държавите на знамето на корабите, бяха напълно регулирани съгласно законите на тази държава. Тази

регистрация позволява мобилизиране на плавателните съдове във военновременен положение, за нуждите на националната сигурност. В мирно време е гарантирано прилагането на трудово-правното и социално законодателство на държавата на флага. Държавата разполага реално с всички законни лостове за контрол и прилагане на законите на същата. Корабите регистрирани под конвенционалния регистър на държавата на знамето на кораба могат да поискат морска защита от държавата на знамето навсякъде по света, където оперират военноморските сили на тази страна. Примери за конвенционални или традиционни регистри, които все още съществуват, включват Съединените щати, Канада и в по-малка степен някои държави-членки на Европейския съюз.

▪ Отворени регистри (Open Registries)

ОПРЕДЕЛЕНИЕ за отворени регистри – *При тези корабни регистри не е нужно да има реална връзка между държавата на флага и действителната собственост на кораба (т.е. където отиват приходите на кораба).*⁷ *При Отворените регистри корабособственици от други държави могат да регистрират своите кораби и същите да плават под флага на държавата регистрирала кораба.*⁸ *В правната литература наименованието Отворен регистър се заменя с Международен регистър (International Register).*⁹

След Втората световна война разходите за екипажите на корабите от развитите страни станаха по-големи, също корабособствениците следваше да

⁷ *What is a flag of convenience, or FOC, Ship Inspection, <http://shipinspection.eu/what-is-a-flag-of-convenience-or-foc/>, 20.11.2021*

⁸ *Статия, Type of Ship registration, Shipping and Freight Resources, <https://www.shippingandfreightresource.com/what-is-a-ship-registry-or-ship-register/>*

⁹ *Richard Coles and Edward Watt, Ship Registration Law and Practice, 2nd Edition, ISBN 978 1 84311 634 9, informa, London 2009, p.66*

спазват по-строги правилата за безопасност и предотвратяване на замърсяването на околната среда. Поради тези причини, за да си увеличат максимално печалбите, корабособствениците често прибегваха до регистрации на своите кораби в регистрите на държавите, които имат по-привлекателно данъчно законодателство, също и по-малко регулаторни изисквания от регистрите на кораби на развитите държави. Тези регистри са известни като Отворени регистри. Първият отворен регистър е създаден в Панама в края на 1920 г. Отворените регистри станаха по-широко разпространени след Втората световна война, особено след създаването на либерийския отворен регистър в края на 40-те години на миналия век.

• **„Удобни флаг“ (*Flag of Convenience - FOC*)**

ОПРЕДЕЛЕНИЕ за удобен флаг – Тези регистри принципно принадлежат към Отворените регистри, но съществуват малки различия състоящи се в допълнително предлаганите финансови облекчения и „гъвкавост“ по отношение на стандартите за безопасност. Наименованието „удобен флаг“ се отнася до негативните страни на Отворените регистри, при които няма реална връзка между кораба и държавата на флага на кораба.

Отворените регистри „удобни флагове“ обикновено се намират в по-малки, по-слабо развити страни и се използват като начин за избягване на високото данъчно облагане, като същевременно предоставят на операторите и собствениците на кораби стимул да предоставят услугите си, като използват по-ограничено регулиране на дейността и намаляване на оперативните разходи. Днес най-големите отворени регистри са Панама, Либерия и Маршаловите острови. В тези и други случаи отворените регистри често се администрират извън официалната политическа или правителствена

администрация на държавата на знамето. Например регистърът на флага на Маршаловите острови се управлява в Ресън, Вирджиния, от частна компания, International Registries, Incorporated, от името на правителството на Маршаловите острови.¹⁰

Отворените регистри „удобни флагове“ са обект на дейността на ИТФ (Международната федерация на транспортните работници), чийто функции са гарантиране на безопасни условия на труд и приемливо заплащане на труда на техните членове.¹¹

Следва неизчерпателен списък на държавите, които оперират с отворени регистри и имат ограничено международно присъствие и възможност да прилагат закони и разпоредби извън тяхната територия:

- Вануату
- Малта
- Тувалу
- Северна Корея
- Белиз
- Камбоджа

Някои страни без излаз на море, например като Монголия, поддържат отворени регистри за кораби, въпреки че е очевидно невъзможно за тях да предоставят военноморска подкрепа. Техните възможности да наблюдават прилагането на разпоредбите за корабите плаващи под техен флаг, също са ограничени при прилагане на изискването за осъществяване на техния морски надзор, тъй като те нямат екип от морски професионалисти, които да ангажират.¹² Отворените регистри са привлекателни и предпочитани от не малък на брой корабособственици поради възможността за наемане на

¹⁰ *International Registries Inc Marshall islands*, <https://www.register-iri.com/>

¹¹ *ITF Seafarers*, <https://itfseafarers.org/en>

¹² *Mongolia Maritime Administration*, https://www.monmarad.gov.mn/en/activity_2

моряци от страни, в които разходите за труд са по-ниски, имат по-ниски такси и данъчни тежести, възможност за намаляване на прозрачността на собствеността и по-малко строги регулаторни изисквания. В много отворени регистри е възможно самоличността на корабособствениците да бъде защитена.

Комитетът за разследване на корабоплаването на Обединеното кралство изготви доклад през 1970 г., който предоставя набор от негативни характеристики, които обикновено се срещат в отворените регистри.

- Регистрацията на кораби на чужди граждани е разрешена (всъщност се насърчава) .

- Минимални до несъществуващи данъци.

- Държавите на регистрите на флагове на корабите са малки и таксите за тонаж могат да окажат значително въздействие върху националния им доход.

- Операторите на кораби могат да наемат работна ръка от трети страни; държавата на знамето на кораба няма изискване нейните граждани да бъдат наемани, дори на командни позиции.

- Държавата на знамето на кораба не е в състояние и не желае да налага вътрешни или международни разпоредби. Всички тези характеристики на отворените регистри са привлекателни за корабособствениците и операторите, които виждат облекченото регулиране и данъчно облагане като жизненоважни за намаляването на оперативните разходи и максимизирането на печалбата.¹³

¹³ *Richard Coles and Edward Watt, Ship Registration Law and Practice, 2nd Edition, ISBN 978 1 84311 634 9, informa, London 2009*

▪ **Втори регистри (на държава), (Second Registries)**

ОПРЕДЕЛЕНИЕ за втори регистър: *Регистър, който е или: (1) създаден в рамките на държава съгласно законодателство, отделно от това, което урежда националния регистър на държавата (както в случая съответно на регистрите NIS и DIS на Норвегия и Дания); или (2) установени съгласно законодателството на офшорна територия, която има правни връзки с държавата майка (напр. регистър на остров Ман, който е свързан с Обединеното кралство, регистър на Мадейра, който е свързан с Португалия, и регистър на Канарските острови, която е свързана с Испания).*¹⁴

В следствие от създаването на отворените регистри (удобни флагове), някои от конвенционалните и традиционните регистри на развити морски държави създадоха допълнителни регистри, които те наричат „втори регистри“. Това беше продиктувано от желанието на тези държави да запазят числеността на своя флот. Тези регистри имат някои от характеристиките на конвенционалния регистър на държавата на флага, но също така включват някои от характеристиките на отворен регистър. Например в повечето Втори регистри често се придържат към регулаторните изисквания на конвенционална държава на знамето, но позволяват за членове на екипажите, да не са граждани на държавата на знамето, като служат на борда на корабите, включително на командни позиции. Това намалява разходите за труд, които традиционно са едни от по-високите разходи, свързани с корабното опериране.

Извод: *Критериите за сигурност и безопасност на корабоплаването на различните групи кораби регистри са различни. След края на Втората*

¹⁴ What is a second register? Ship Inspection, <http://shipinspection.eu/what-is-a-second-register/>, 20.11.2021

световна война се появиха Отворените регистри, някои от които получиха негативното наименование „удобен флаг“. Тези корабни регистри са известни със занижените си стандарти за сигурност и безопасност.

• **Бърбоут чартър регистър (Vareboat Charter Registry)**

ОПРЕДЕЛЕНИЕ за Бърбоут чартър (Vareboat Charter) - Това е договор за отдаване на кораб под наем, без екипаж и за определен период от време, със и без опция за покупка на кораба. При този чартър фактически се прехвърля техническото владение на кораба от корабоприетеля към наемателя (Vareboat Charterer), но собствеността на кораба остава в корабоприетеля. Наемателят на кораба получава пълен контрол над кораба, като поема всички задължения за неговото стопанисване, включително и назначаването на екипажа, също и отговорността за управлението, т.е. носи отговорност за кораба пред законите на държавата на флага на кораба, също и по законите на държавите чийто пристанища се посещават от съответния кораб¹⁵.

В международната морска практика е възприето в корабните регистри да се регистрират този вид чартъри. Регистрацията се извършва от наемателя на кораба (Vareboat Charterer) и се отнася само за времето на чартъра. Поради тази причина тази регистрация е временна. В международната морска практика е възприета възможността, наемателят, ако пожелае, да регистрира кораба в регистъра на друга държава различна от основния Корабен регистър, т.е. да смени постоянния флаг на кораба с временен флаг на друга държава, за времето на чартъра и не повече от максималния разрешен срок на чартъра. Този вид регистрация на корабите е разрешен от българското законодателство

¹⁵ Evi Plomaritou and Anthony Papadopoulos, *Shipbroking and Chartering Practice*, 8th Edition, ISBN: 978-1-315-68960-9 (ebk), informa Law from Roudledge, 2018 p.387

и е регламентирана съгласно НАРЕДБА No:1 от 10 януари 2003 год. за вписване в регистъра на корабите, Раздел I, Чл.3 (2) т.4. – Издадена от Министъра на транспорта и съобщенията на Р.Б. На корабите регистрирани по предходния член се издава Временно свидетелство за регистрация на съответния търговски кораб, в което е вписано името на наемателите, като отговорни за кораба във всяко една отношение.

Извод: Беърбоут Чартър Регистрите са специални регистри в състава на почти всички Корабни регистри и служат за вписване на Беърбоут Чартъри. Чрез този правен инструмент Беърбоут чартърорите на съответния кораб плаващ под кой да е флаг поемат техническото владение на кораба след вписването му в избран от тях Беърбоут Чартър Регистър, който може да е на флага на кораба, също може да се използва Беърбоут Чартър Регистър на друг флаг. След като Беърбоут чартърорите впишат наетият кораб в избрания от тях Беърбоут Чартър Регистър и флаг, те получават на свое име Временно свидетелство за регистрация на кораба, което им дава право корабът да плава под избрания флаг, също получават пълен контрол върху кораба и съответно така те поемат пълната отговорност за кораба пред Държавата в чийто Беърбоут Чартър Регистър е вписан кораба.

3.Последици за безопасността и сигурността в търговското корабоплаване

Разпространението на отворените регистри през последните няколко десетилетия доведе до по-малък правителствен надзор върху корабоплаването както оперативно, така и административно. В резултат на тенденцията за използване на отворените регистри се увеличи мултинационалният характер на корабоплаването, но намали нивото на

държавния надзор върху дейностите по корабоплаване, също и прозрачността на собствеността на корабите и операторите, тъй като отворените регистри имат по-малко строги регулаторни и финансови изисквания към собствеността на плавателните съдове и отчетността на корабособствениците, отколкото конвенционални регистри на държавата на флага. При използването на Отворени регистри корабособствениците често създават фиктивни компании, които прикриват действителния корабособственик или корабособственици. Скрытата собственост е изгодна за субекти, които се опитват да минимизират разходите за сметка на безопасността, също избягват данъчните тежести. Това създава благоприятни среда за избягват не само на данъци, но и създават благоприятна среда за участие в незаконни или потенциално незаконни дейности.

Във връзка с необходимостта да се следят възможните промени на собствеността на корабите, ИМО въведеха изискване към Корабните регистри, да вписват всички нови собственици на корабите в специален документ проследяващ промяната на собствеността на всеки кораб, наречен Continuous Synopsis Records.

Във връзка с условията за живот и безопасност на корабоплаването, европейските държави се споразумяха за създаването на Port State Control (PSC) през 1978 год. в Хага, имащи за задача да одитират чуждестранните кораби, които посещават техните пристанища.¹⁶

Също така, във връзка с гореспоменатите проблеми относно сигурността и безопасността на търговското корабоплаване до голяма степен се решиха с въвеждането на ISM Code и ролята на фигурата на корабните менажери (ISM Ship Managers), техническите суперинтенданти (Technical Superintendent) и Офицери по сигурността (Security Officer) на кораба и на

¹⁶ *A Short history of the Paris MoU on PSC*, <https://www.parismou.org/about-us/history>

компанията, които са изсветлени и изпълняват своите задължения под постоянен и строг контрол от Флаговите администрации и Класификационни организация.

Извод: *Поради възникналите негативни последици от занижените стандарти за сигурност и безопасност на корабоплаването, международната общност в лицето на Международната морска организация постоянно въвеждат нови мерки за усъвършенстване на контрола на търговското корабоплаване.*

4. Сравнителен анализ на корабните регистри според основните белези

▪ Собственост на кораба и регистрация на компанията

Традиционен национален регистър	Отворен (Международен) регистър	Втори регистър (национален)
Регистрирани в държавата на флага	Регистрирани в държава различна от флага	Регистрирани в държавата на флага

▪ Екипаж

Традиционен национален регистър	Отворен (Международен) регистър	Втори регистър (национален)
Граждани на държавата на флага	Международни екипажи	Международни екипажи

▪ Данъчна облагаемост

Традиционен национален регистър	Отворен (Международен) регистър	Втори регистър (национален)
Съгласно общото законодателство на държавата на флага	Минимални такси за флага, със или без други такси за кораба	Облекчено данъчни облагане на държавата на флага

▪ Безопасност на корабоплаването

Традиционен национален регистър	Отворен (Международен) регистър	Втори регистър (национален)
Най-високите стандарти на държавата на флага	Занижени, понякога липсващи стандарти за безопасност	Високи стандарти на държавата на флага

▪ Сигурност на корабоплаването

Традиционен национален регистър	Отворен (Международен) регистър	Втори регистър (национален)
Най-висока степен на сигурност на държавата на флага	Занижена, по-скоро липсваща система на сигурност	Висока степен на сигурност на държавата на флага

Заклучение: След края на Втората световна война, поради икономически причини започна учредяването на Корабни регистри принадлежащи на Държави, които нямат традиции в корабоплаването. С цел да се привлекат кораби на чужди корабособственици, те занижават таксите и стандартите за сигурност и безопасност на корабоплаването. Тази негативна тенденция се следи от международната морска общност, като Международната морска организация вземат съответните мерки за усъвършенстване на контрола на корабоплаването.

Използвана литература:

1. International Maritime Organization (Агенция на ООН) - <https://www.imo.org/>
2. Статия What is IMO number, Shipping and Freight Resources, <https://www.shippingandfreightresource.com/what-is-a-ship-registry-or-ship-register/>
3. Lloyd's Register, <https://www.lr.org/en/>
4. HIS Markit, <https://ihsmarkit.com/index.html>
5. Michael Edgerton, A Practitioner's Guide to Effective Maritime and Port Security, Wiley, John Wiley & Sons, In, ISBN: 978-1-118-09991-9 (cloth), 2013, p. 7
6. International Maritime Organization (Агенция на ООН) - <https://www.imo.org/>
7. What is a flag of convenience, or FOC, Ship Inspection, <http://shipinspection.eu/what-is-a-flag-of-convenience-or-foc/>, 20.11.2021
8. Статия, Type of Ship registration, Shipping and Freight Resources, <https://www.shippingandfreightresource.com/what-is-a-ship-registry-or-ship-register/>

9. Richard Coles and Edward Watt, Ship Registration Law and Practice, 2nd Edition, ISBN 978 1 84311 634 9, informa, London 2009, p.66

10. International Registries Inc Marshall islands, <https://www.register-iri.com/>

11. ITF Seafarers, <https://itfseafarers.org/en>

12. Mongolia Maritime Administration,
https://www.monmarad.gov.mn/en/activity_2

10. Richard Coles and Edward Watt, Ship Registration Law and Practice, 2nd Edition, ISBN 978 1 84311 634 9, informa, London 2009

11. What is a second register? Ship Inspection,
<http://shipinspection.eu/what-is-a-second-register/>, 20.11.2021

12. Evi Plomaritou and Anthony Papadopoulos, Shipbroking and Chartering Practice, 8th Edition, ISBN: 978-1-315-68960-9 (ebk), informa Law from Roudge, 2018 p.387

16. A Short history of the Paris MoU on PSC,
<https://www.parismou.org/about-us/history>

Автори:

Проф. д-р инж. Димитър Йорданов Димитракиев

ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“

e-mail: dimitar.dimitrakiev@nvna.eu

mobile: +359 885 398677

Огнян Денчев Костадинов

ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“

e-mail: o.kostadinov@nvna.eu

mobile: +359 884 884444