

Трибуна Молодого Вченого

УДК 35.07:656.61(045)

DOI <https://doi.org/10.32837/yuv.v0i6.2283>

А. Сурілова,

аспірант 3-го року навчання
кафедри морського та митного права
судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»,
асистент кафедри морського права
Національного університету «Одеська морська академія»

ПУБЛІЧНЕ АДМІНІСТРУВАННЯ СУДЕН У ПОРТАХ. МІЖНАРОДНИЙ АСПЕКТ

Постановка проблеми. Коли йдеться про порти, зазвичай маються на увазі великі транспортні та логістичні центри, що сполучають людей і товари, різні континенти та культури, судна під найрізноманітнішими прапорами. Так відбувається й з правовим регулюванням портової діяльності, або ширше – з усіма напрямками її публічного адміністрування: тут поєднуються норми міжнародних угод, внутрішніх законодавств, актів локального (внутрішньопортового) регулювання, запроваджуються кращі практики та стандарти адміністрування. Історія управління заходженням суден до портів, їх оформлення, виходу з портів складає багато років [1].

Важливим компонентом загальносвітової системи оформлення суден у морських портах є діючі міжнародні угоди. Вони мають важливе значення для України в умовах її євроінтеграційного розвитку, гармонізації норм, правил, стандартів з кращими світовими й регіональними практиками. Зокрема, у Морській доктрині України на період до 2035 року [2] зазначається про прихильність міжнародним стандартам (у тексті документу про це згадується не менше 10 разів). Однак, як звертається увага в дослідницькій літературі [3], необхідно

впроваджувати механізми практичної реалізації цих положень, враховуючи успішний закордонний досвід, адже задекларована прихильність до відповідності міжнародним стандартам діяльності щодо оформлення суден у морських портах ризикує залишитися такою лише на папері. Для морського права України це означає необхідність врахування міжнародних стандартів морської діяльності, зокрема, щодо адміністрування суден у портах та, зокрема, спрощення правил їх оформлення.

Оцінка стану дослідження проблематики. У різний час окремим аспектам порушеного питання було присвячено праці Т. Аверочкиної [3; 4], С. Андрущенко [5], Є. Калінського, Г. Тіхосової та К. Клевцова [6], Р. Стецуна й О. Царенко [7], О. Федотова [8], С. Alexandrowicz [9], А. Joseph, D. Dalaklis [10]. Але комплексного дослідження міжнародних стандартів оформлення суден у портах ще проведене не було, що зумовлює його актуальність, підвищенню якої сприяють триваючі намагання зробити адміністративні процедури у морських портах України якомога швидшими та зручнішими, будувати ефективну морську та портову політику, приймати нормативно-правові



акти щодо управління суднами в українських портах на основі здобутків міжнародної спільноти та міжнародних стандартів щодо адміністрування оформлення суден у портах. У зв'язку із цим метою статті є характеристика публічного адміністрування суден у порту з боку міжнародного морського права.

Виклад основного матеріалу.

Для подолання негативних явищ у мореплаванні та оформленні суден у морських портах уряди держав портів звернулися до ІМО (як відомо, перше засідання цієї організації відбулося в 1959 році [11]). У 1961 році на другій асамблеї Міжнародної морської організації (далі – ІМО) було прийнято резолюцію А.29 (II), відповідно до якої було заплановано прийняти документ, угоду, за допомогою якої полегшити формальності при оформленні іноземних суден у портах. У 1963 році третя асамблея ІМО ухвалила резолюцію А.63 (III), згідно з якою було заслухано звіт експертів та ухвалено проект майбутнього договору [11]. Відповідно, 9 квітня 1965 року в Лондоні на конференції ІМО було прийнято Конвенцію про полегшення міжнародного морського судноплавства¹, яка набула чинності 5 березня 1967 року [12].

Відповідно до ст. 1, підписанти зобов'язалися вжити всіх необхідних заходів для уникнення не виправданих затримок суден в порту, вантажу, осіб та власності на борту. Згідно із ч. 1 ст. 2, ст. 3, 4, договірні сторони зобов'язалися співробітничати з метою впровадження механізмів та заходів для полегшення міжнародного морського судноплавства та спрощення формальностей при оформленні суден у портах. Водночас воєнні кораблі й прогулянкові яхти було виключено зі сфери регулювання Конвенції (ч. 3 ст. 2). Відповідно до ч. 1 ст. 5, положення Конвенції не можуть тлу-

¹ Конвенція FAL; FAL Convention; тут і далі – Конвенція.

мачитися як перешкода для застосування ширших заходів для спрощення формальностей та полегшення судноплавства. Договірні сторони мають право за необхідності вживати тимчасових заходів для підтримки порядку, моралі, протидії поширенню інфекцій і хвороб (ч. 2 ст. 5).

Документ містить перелік норм та правил, які поділяються на необхідні для застосування стандарти та рекомендовану практику (ст. 6). Вони наведені у Додатку² до Конвенції. Нижче ми розглянемо норми Конвенції в редакції поправок до її Додатку, ухвалених Резолюцією FAL.12(40) від 8 квітня 2016 року [13].

Головною новачкою останньої редакції Додатку до Конвенції FAL є перехід на системи електронного обміну інформацією. Відтак, документи, які вимагалися портовими властями при приході/відході судна до/з порту, мають надаватися в електронному вигляді за принципом «єдиного вікна³» (розділ 1, підрозділ «С» Додатку до Конвенції FAL, п. 1.3bis, 1.3ter, 1.3quin). Крім визначення «єдиного вікна», в Додатку з'явилися нові терміни. Наприклад, визначення Кодексу ОСПС (Міжнародний кодекс з охорони суден і портових засобів від 12 грудня 2002 року), вантажовідправника⁴, кліренсу⁵ тощо. Збільшення переліку документів, які

² Тут і далі – Додаток.

³ Система, що забезпечує можливість надання стандартизованої інформації, передбаченої Конвенцією, в єдиному пункті (підрозділ «А» Додатку).

⁴ Сторона, зазначена в коносаменті або транспортній накладній як вантажовідправник, і / або сторона, що уклала договір перевезення (або від чийого імені або за чийм дорученням був укладений договір перевезення) з перевізником (підрозділ «А» Додатку). Вантажовідправник може також іменуватися відправником.

⁵ Виконання митних і / або інших формальностей, необхідних для:

а) отримання дозволу на випуск товарів для внутрішнього споживання, експорту або застосування до них іншої митної процедури;

б) отримання дозволу на доступ осіб на територію тієї чи іншої держави;

с) отримання дозволу на захід судна в порт у межах території тієї чи іншої держави або відбуття з нього (підрозділ «А» Додатку).



надаються під час прибуття / відбуття, з 8 до 12 одиниць компенсується переходом на їх електронний обіг. Заходи портової влади із запобігання та протидії розповсюдженню наркотиків не мають призводити до збільшення незручностей (розділ 1, підрозділ «В», п. 1.3). Незаконний обіг наркотиків в рамках Додатку до Конвенції регулюється підрозділом «D» розділу 1. Нова редакція передбачає, що портова влада може вимагати свідоцтво про вакцинацію або ревакцинацію тільки щодо жовтої лихоманки (розділ 3, підрозділ «А», п. 3.7). Попередня версія, крім цього, передбачала ще віспу та холеру в якості небезпечних захворювань, щодо яких мають надаватися свідоцтва. Новою рекомендованою практикою є надання коштів та послуг, необхідних для задоволення потреб пасажирів похилого віку та інвалідів (розділ 3, підрозділ «В», п. 3.11.1, пп. «iii»), а також запровадження двопотокової системи («зелений» і «червоний» коридори) для полегшення кліренсу багажу та пасажирів (п. 3.11, п. 3.11.2). Новацією також є детальна регламентація щодо безбілетних пасажирів (розділ 4 Додатку). Перевірки різних контролюючих органів мають проводитись одночасно в одному і тому ж місці і з мінімальними затримками. Поправками до Додатку Конвенції FAL передбачено також інші нововведення, зокрема, спрощено формальності щодо суден круїзних рейсів та які здійснюють науково-дослідну роботу (розділ 3, підрозділи «D» і «F»).

Відповідно до п. 1.1, кількість витребуваних документів з боку органів державної влади зводиться до мінімуму. Їх перелік вичерпний. Серед них: загальна декларація; декларація про вантаж; про суднові припаси; про особисті речі; суднова роль; список пасажирів; морська санітарна декларація; пов'язані з охороною відомості, передбачені правилом 9.2.2 розділу XI-2 Додатку до Міжнародної конвенції з охорони життя на морі

(далі – СОЛАС⁶); попереднє електронне повідомлення про вантажі для цілей оцінки митних ризиків; форма попереднього повідомлення про доставку відходів в портові приймальні споруди (розділ 2, підрозділ «А», п. 2.1 Додатку).

Загальна декларація містить загальні відомості про судно (п. 2.2), передається портовій владі або:

а) датованою та за підписом капітана, суднового агента⁷ або належним чином уповноваженої капітаном особи;

б) засвідченою прийнятним для органу влади порту способом (п. 2.2.3).

Відповідно до рекомендованої практики (п. 2.2.2) загальна декларація містить відомості про: назву, тип і номер судна; позивний сигнал; державу прапора судна; номер рейсу; дані про реєстрацію; дані про вантажомісткість; прізвище капітана; прізвище й контактна інформація суднового агента; короткий опис вантажу; кількість членів екіпажу; кількість пасажирів; короткі відомості про рейс; дата й час приходу/відходу; порт приходу/відходу; потреби судна щодо приймальних споруд для відходів і залишків; останній порт заходу/ наступний порт заходу.

Вантажна декларація є основним документом про вантаж⁸, який

⁶ Відповідно до Розділу XI-2 Додатку до Конвенції СОЛАС, зокрема, п. 9.2.2, кожне судно, яке має намір зайти в порт договірної сторони, щорічно надає інформацію за запитом посадових осіб, уповноважених на це урядом договірної сторони. Капітан може відмовити в наданні такої інформації, розуміючи, що відмова може призвести до заборони на заходження в порт.

⁷ Згідно з підрозділом «А» Додатку, судновим агентом є сторона, що представляє інтереси судновласника і / або фрахтувальника (принципала) судна в порту. Агент несе відповідальність перед принципалом, якщо він наділений такими повноваженнями, за організацію спільно з портом стоянки судна, надання всіх відповідних портових послуг і послуг, пов'язаних з обслуговуванням судна, відповідно до вимог капітана й екіпажу, очищення судна портовими й іншого органу влади (включаючи підготовку й надання відповідної документації), а також випуску або отримання вантажу від імені принципала.

⁸ Будь-які вантажі, вироби, товари й будь-якого роду предмети, що перевозяться на судні за винятком пошти, суднових припасів, судно-



вимагається портовою владою при оформленні судна в порту. Водночас може вимагатися надання додаткової інформації про небезпечні вантажі (п. 2.3). Під час прибуття судна в порт декларація про вантаж має містити такі відомості: назва й номер судна; держава прапора судна; прізвище капітана; номер рейсу; порт навантаження; порт складання декларації; ідентифікаційні позначення вантажних контейнерів, якщо це може бути застосовано; маркувальні знаки й номери; число місць і вид упаковки; кількість та опис вантажів або, за його наявності, код ГС⁹ [14]; номери транспортних документів на вантаж, що підлягає вивантаженню в даному порту; порти вивантаження вантажу, який залишився на борту; першочергові порти відправлення вантажів, що перевозяться по транспортним документам для мультимодальних перевезень або за наскрізними коносаментами¹⁰ (пп. «а» п. 2.3.1). Під час вибуття: назва та номер судна; держава прапора судна; прізвище капітана; номер рейсу; порт вивантаження; ідентифікаційні позначення вантажних контейнерів, якщо це може бути застосовано (щодо вантажу, прийнятого в даному порту); маркувальні знаки і номери; число, місць, вид упаковки; кількість та опис вантажів або код ГС (за наявності);

вих запасних частин, суднового спорядження, вантажних транспортних одиниць, що не перевозяться за договором перевезення з вантажовідправником, особистих речей команди й багажу, що слідує з пасажиром (підрозділ «А» Додатку).

⁹ Конвенція про гармонізовану систему опису й кодування товарів; також відома як «Гармонізована система» (далі – ГС) (набуття чинності: 01 січня 1988 року). Її мета полягає у створенні системи опису й кодування для використання митними органами при класифікації товарів або груп товарів для цілей встановлення митних тарифів і збору статистичних даних.

¹⁰ Відповідно до ч. 7 ст. 1 Гамбурзьких правил, коносаментом є документ, який підтверджує договір морського перевезення та прийом або навантаження вантажу перевізником. Перевізник зобов'язується видати вантаж згідно з коносаментом. Своєю чергою договір морського перевезення являє собою угоду, за якою перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж морем з одного порту в інший (ч. 6 ст. 1).

номери транспортних документів на вантаж, прийнятий в даному порту (пп. «б» п. 2.3.1). Як альтернатива декларації про вантаж можуть надаватися судновий маніфест¹¹ або примірник транспортного документа (або його завірена копія), якщо вони містять всі необхідні відомості, які вимагаються від декларації про вантаж, затвержені належним відповідно до п. 2.3.1-3 чином (п. 2.3.4, п. 2.3.4.1).

Декларація про суднові припаси датується та підписується капітаном судна або будь-якою особою судового командного складу, відповідним чином уповноваженою на це капітаном та особисто проінформованою про суднові припаси, або іншим прийнятним для портової влади чином (п. 2.4.1). Згідно з підрозділом «А» Додатку, судновими припасами є товари, призначені для споживання на судні, зокрема, витратні матеріали та продукти, товари, що перевозяться з метою продажу пасажиром і членам екіпажу, паливо й мастильні матеріали, але виключаючи суднове спорядження¹² і суднові запасні частини¹³. Таке розмежування часто слугує непорозумінням при зіткненні норм національного та міжнародного законодавства [8]. Наприклад, суднове спорядження та суднові запасні частини є потрібними для експлуатації судна елементами, які, не потрапляючи на сушу, не підлягають оподаткуванню і, тим паче, не можуть бути конфісковані [8]. У розумінні Додатку до Конвенції, такі речі не мають вноситися до декларації про припаси.

¹¹ Документ, в якому в узагальненій формі представлені різні дані з коносаментів та інших транспортних документів, виданих для перевезення вантажів на судах (підрозділ «А» Додатку).

¹² Предмети, за винятком суднових запасних частин, які знаходяться та призначені для використання на судні, знімні, але не належать до категорії витратних матеріалів, включаючи такі належності судна, як рятувальні шлюпки, рятувальні пристрої, меблі, шкіперське майно й інші подібні предмети (підрозділ «А» Додатку).

¹³ Предмети, призначені для ремонту або заміни конструктивних елементів судна, на якому вони перевозяться (підрозділ «А» Додатку).



Відповідно до стандарту 2.5, декларація про особисті речі¹⁴ команди судна не вимагається при його відправленні з порту. Декларація про особисті засвідчується аналогічно до декларації про припаси (п. 2.5.1). Влада порту може вимагати, щоб кожен член екіпажу підписав або запевнив прийнятним способом декларацію про свої особисті речі, якщо це доцільно при здійсненні перевірки (п. 2.5.1). Рекомендованою практикою є витребування тільки таких відомостей щодо особистих речей, щодо яких накладається мито, заборона або обмеження (п. 2.5.2).

Суднова роль містить відомості про кількість та склад екіпажу (п. 2.6). Членами екіпажу є будь-які особи, дійсно зайняті під час рейсу виконанням обов'язків на борту, пов'язаних експлуатацією судна або його обслуговуванням, і включені в суднову роль (підрозділ «А» Додатку). Суднова роль містить інформацію про: назву та номер судна; державу прапора судна; позивний сигнал; номер рейсу; прізвища; імена; громадянство; звання або посаду; стать; дату й місце народження; вид і номер ідентифікаційного документа; державу, яка видала цей документ; дату закінчення терміну дії цього документа; порт і дату прибуття / відбуття судна; останній порт заходу (п. 2.6.1). Якщо судно, здійснюючи рейси за розкладом, заходить в один і той же порт щонайменше один раз протягом 14 днів і якщо на ньому відбуваються незначні зміни складу екіпажу, державній владі в загальному випадку не слід вимагати надання повністю заново складеною суднової ролі, а слід приймати існуючу суднову роль із зазначеними в ній змінами (п. 2.6.4). Як зазначає В. Вороний [15], ця практика може бути корисною при лінійних поромних перевезеннях, наприклад, на

напрямах щодо Грузії, Туреччини й Болгарії.

Список пасажирів є основним документом, що містить відомості про пасажирів при прибутті й відправленні судна (п. 2.7). Список пасажирів має містити дані про: назву та номер судна; позивний сигнал; державу прапора судна; номер рейсу; прізвище; імена; громадянство; дату народження; місце народження; стать; тип проїзного або ідентифікаційного документа; його серійний номер; державу, яка його видала; дату закінчення терміну його дії; порт посадки; номер візи, якщо це можливо; порт висадки (п. 2.7.3).

Основним документом, що містить відомості про небезпечні вантажі, є маніфест небезпечних вантажів (п. 2.8), а щодо стану здоров'я осіб на борту – морська санітарна декларація (п. 2.10).

Наступні розділи Додатку містять інформацію про оформлення осіб, безбілетних пасажирів, операцій із вантажами, санітарного, карантинного, фітосанітарного контролю, інших питань.

Висновки й перспективи подальших досліджень. Серед міжнародних стандартів щодо оформлення суден в порту перш за все варто розглядати Конвенцію про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. У редакції поправок від 2016 року до Додатку Конвенції можна знайти розширений перелік стандартів і рекомендацій щодо спрощення (дерегуляції) адміністративних процедур щодо суден в порту, зокрема, щодо приходу / відходу, кліренсу пасажирів / багажу, іншої інформації. Характерним для нової редакції стало запровадження системи електронного обігу документів, що слід позитивно оцінювати з огляду на спрощення та прискорення процесів обміну інформацією, зменшення бюрократичного тиску й корупційних ризиків. Разом з тим, законодавство у сфері дерегуляції адміністративних

¹⁴ Одяг, предмети повсякденного вжитку й будь-які інші речі, включаючи валюту, що належать членам екіпажу й перевозяться на судні (підрозділ «А» Додатку).



процедур на морському транспорті потребує постійного оновлення з урахуванням емпіричних даних, які отримуються внаслідок діяльності в портах. Це означає, що на рівні національного законодавства у сфері морського права потрібно не лише вдало імплементувати положення останньої редакції Додатку до Конвенції, але й оцінювати, чи не можемо ми, враховуючи принципи Конвенції, створити норми, які ефективніше спрощують адміністративні процедури щодо суден у портах України. У зв'язку із цим перспектива подальших досліджень полягає в зіставленні норм міжнародного права й національного законодавства у сфері дерегуляції адміністративних процедур на морському транспорті з метою пошуку шляхів по вдосконаленню чинних норм, правил і стандартів, і створенню нових, за необхідності та за результатами проведеного аналізу.

Для українських дослідників і звичайних громадян болючими є питання, пов'язані з функціонуванням морських портів. Час від часу ми отримуємо новини про те, що перевалка вантажів критично зменшилася, портова інфраструктура знаходиться в занедбаному стані, працівники порту не отримують зарплатню і так далі. Це слугує чинником того, що порти перебувають на особливому місці в об'єктиві сучасних правових досліджень, адже саме право насамперед покликане врегулювати такі проблеми, створивши безпечний юридичний та економічний простір із прозорими правилами гри для бізнесу, який буде розвивати порти в Україні. Однак порти неможливо собі уявити без морського транспорту. Саме тому з урахуванням прагнення України до діяльності у сфері морського транспорту, яка заснована на найкращих міжнародних практиках, у статті досліджено

питання міжнародних стандартів щодо оформлення суден у порту. Головним чином було проаналізовано зміст Конвенції про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 року. Звертається увага на те, що з 2016 року діє остання версія Додатку до Конвенції. Вона містить перелік стандартів і рекомендацій (рекомендованої практики), яка безпосередньо стосується предмету дослідження. У результаті дослідження було з'ясовано, що нова версія Додатку містить перелік нововведень, основними з яких є перехід документообігу на електронну форму, а це є позитивним аспектом змін, внесених до Додатка до Конвенції. Разом із цим перелік документів, які вимагає портова влада, було розширено з 8 до 12 одиниць. Зокрема, окрім таких документів, як загальна декларація, декларація про вантаж, про суднові припаси, про особисті речі, до судової ролі, списку пасажирів, морської санітарної декларації було додано пов'язані з охороною відомості, а також попереднє електронне повідомлення про вантажі для цілей оцінки митних ризиків і форму попереднього повідомлення про доставку відходів у портові приймальні споруди. Окрім цього, додано розділ, цілком присвячений безбілетним пасажиром. Наприклад, урегульовано питання поведінки з ними, їх оформлення та процедури депортації. Стаття містить характеристику головних аспектів адміністрування та оформлення суден у портах з огляду на міжнародні стандарти, які містить Конвенція та Додаток. У підсумку наводяться рекомендації щодо напрямку подальших досліджень.

Ключові слова: Конвенція FAL, Додаток 2016, міжнародні стандарти, оформлення суден, порт.



Surilova A. Public administration of ships at ports. International aspect

Issues related to the functioning of seaports are stressful for Ukrainian researchers and ordinary citizens. For example, we receive news that cargo handling has critically decreased, port infrastructure is in a state of disrepair, port workers do not receive salaries, etc. Therefore, ports have a special place in the lens of modern legal research. That is why the law is primarily designed to address these issues by creating a secure legal and economic space with transparent rules for the business that will develop ports in Ukraine. However, it is impossible to imagine ports without sea transport. That is why, given the above, as well as taking into account Ukraine's desire to operate in the field of maritime transport on the basis of the best international practices, in this article we explored the issues of international standards for the administering ships in port. For example, we analyzed the content of the 1965 Convention on the Facilitation of International Maritime Traffic (FAL Convention). Our attention was drawn to the latest amendments to the Annex of the Convention, adopted in 2016. They contain a list of standards and recommendations (recommended practices) that are directly relevant to the subject of our study. As a result, we found that the new version of the Annex contains a list of novelties, the main of which is the transition of documents to electronic form, which is a positive aspect of the changes made to the Annex of the Convention. At the same time, the list of documents required by the port authorities has been expanded from 8 to 12 units. In addition to such documents as General Declaration, Cargo Declaration, Ship's Stores Declaration, Crew's Effects, Crew List, Passengers List, Maritime Declaration of Health,

security-related information was added, as well as prior electronic notification of cargo for assessment purposes, customs risks, and the form of prior notification of waste delivery to port reception facilities. Moreover, a section dedicated to ticketless passengers was added. For example, it regulates the issues of their treatment, registration, and the deportation procedure. The article describes the main points concerning the administration and registration of ships in ports under the international standards contained in the Convention and the Annex. As a result, recommendations are given for the direction of further research.

Key words: FAL Convention, Annex 2016, international standards, ship registration, port.

Література

1. Стець О.М. Публічне (державне) адміністрування у сфері морського та річкового транспорту в Україні. *Lex Portus*. 2019. № 1. С. 68–88. URL: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2019.5>.
2. Про затвердження Морської доктрини України на період до 2035 року : Постанова Кабінету Міністрів України від 07 жовтня 2009 року № 1307. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1307-2009-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.11.2021)
3. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: оновлення правової концепції. *Правові засади організації та здійснення публічної влади*. 2021. С. 6–8.
4. Аверочкіна Т.В. Публічне адміністрування морської діяльності в Україні: проблеми та рішення. *Правова держава*. 2021. № 42. С. 80–85. URL: <http://pd.onu.edu.ua/article/view/232404> (дата звернення: 01.11.2021).
5. Андрущенко С.В. Режим морського порту: генеза міжнародно-правового забезпечення. *Lex Portus*. 2018. № 1. С. 106–114. URL: <https://doi.org/10.26886/2524-101X.1.2018.8>.
6. Калінський Є.О., Тіхосова Г.А., Клевцов К.М. Шляхи удосконалення



порядку митного оформлення та контролю якості вантажів у морських портах України. *Товарознавчий вісник*. 2021. № 1. С. 205–214.

7. Царенко О.М., Стецун Р.М. Публічне адміністрування морського простору. *Підприємництво, господарство і право*. 2021. № 3. С. 201–206. URL: <http://prg-journal.kiev.ua/archive/2021/3/33.pdf> (дата звернення: 01.11.2021).

8. Федотов О.П. Концепція запровадження «вільної практики» як засобу спрощення митних формальностей. *Науковий вісник Херсонського державного університету*. 2016. № 3. С. 27–35.

9. Alexandrowicz С.Н. *The Convention of Facilitation of International Maritime Traffic and International Technical Regulation (A Comparative Study)*. *The International and Comparative Law Quarterly*. 1966. No. 15. P. 621–659. URL: <http://www.jstor.org/stable/756763> (дата звернення: 01.11.2021).

10. Joseph A., Dalaklis D. *The International Convention for the Safety of Life at Sea: Highlighting Interrelations of Measures Towards Effective Risk Mitigation*. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs and Shipping*. 2021. № 1. P. 1–11.

11. *Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)*.

IMO. URL: [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-\(FAL\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Facilitation-of-International-Maritime-Traffic-(FAL).aspx) (дата звернення: 01.11.2021).

12. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. (укр / рос) : Міжнародний документ від 09 квітня 1965 року. База даних «Законодавство України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_064#Text

13. Доклад комітета по упрощенню формальностей у його сороковій сесії. FAL.12(40). IMO. 08 апреля 2016 года. Компания Проминвест : веб-сайт. URL: <https://prominvest.ru/sites/default/files/download/FAL40-19.pdf> (дата звернення: 01.11.2021).

14. Міжнародна конвенція про Гармонізовану систему опису та кодування товарів : Міжнародний документ від 14 червня 1983 року. База даних «законодавство України». URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_079#Text (дата звернення: 01.11.2021).

15. Вороной В.І. Яких змін чекає в міжнародному морському судноплаванні. 27 лютого 2017 року. Центр транспортних стратегій : вебсайт. URL: https://cfts.org.ua/blogs/yakikh_zmin_chekati_v_mizhnarodnomu_torskomu_sudnoplavstvi_215 (дата звернення: 01.11.2021).

