

Maritime law, also called admiralty law, or admiralty, the body of legal rules that governs ships and shipping.

In English-speaking countries, “admiralty” is sometimes used synonymously, but in a strict sense the term refers to the jurisdiction and procedural law of courts whose origins may be traced to the office of Admiral. Although etymologically maritime law and “law of the sea” are identical, the former term is generally applied to private shipping law, whereas the latter, usually prefixed by “international,” has come to signify the maritime segment of public international law. The Convention on the Law of the Sea, on the other hand, is a UN agreement regarding territorial waters, sea lanes, and ocean resources. The Convention was originally signed by 119 nations on Dec. 10, 1982.

Historical development

From the fact that the ancient Egyptians engaged in shipping on a wide scale, it can be inferred that they had at least rudimentary laws regulating that activity, although no trace of any has been found thus far. Nor is there anything known of any maritime laws of the Phoenicians, who succeeded the Egyptians as commercial leaders in the Mediterranean. That Rhodes was a major source of maritime law, however, is clearly indicated in two passages from the Digest (AD 533) of the Roman emperor Justinian. The first quotes the emperor Antoninus (reigned AD 138–161) in a case of plunder following a shipwreck: “I am indeed lord of the world, but the Law is the lord of the sea. This matter must be decided by the maritime law of the Rhodians, provided that no law of ours is opposed to it.” The second is a statement of the basic law of “general average,” which the Digest attributes to the Rhodians. “Average” here means any loss sustained by a vessel or its cargo. When one segment of a maritime venture is sacrificed to save the others, the average is described as general, and the owners of the property saved must help make good the loss. Thus, if cargo is jettisoned in a successful effort to refloat a grounded vessel, the owners of the vessel and of the cargo saved are obliged to bear proportionate shares of the loss sustained by the owner of the cargo singled out for sacrifice.

Rome did not become a maritime power until the Punic wars of the 3rd century BC. From the fact that the Romans were allies of the Rhodians and from the references in the Digest, it is logical to assume that Roman maritime law borrowed heavily from that of Rhodes. Acknowledging Rhodes as the birthplace of maritime jurisprudence, the maritime code of the later Eastern Empire, dating from the 7th or 8th century AD, was called the “Rhodian Sea Law.”

Because the Mediterranean, under Roman control, was not only the centre of the Western world but also its principal commercial highway, European maritime law evolved as a uniform, supranational, comprehensive body of law—a characteristic which, though sometimes threatened by the spread of nationalism, has never been lost completely. The barbarian invaders who moved south were not seafarers, and the principal Mediterranean seaports were thus able to maintain their independence. Moreover, the conquered peoples were permitted to keep the Roman law to which they had become accustomed, and in the field of maritime jurisprudence the transition into the Middle Ages was therefore gradual. As certain Italian cities began to outstrip the Eastern Byzantine Empire commercially, they formulated their own maritime laws, some dating as early as 1063. Trani, Amalfi, Venice, and other Italian port cities all offered their own collections of laws. Nevertheless, the next widely accepted body of sea laws was the Consolat de Mar, or “Consulate of the Sea,” originally compiled at Barcelona in the 13th century. More elaborate than the earlier codes, the Consolat was followed in Spain, Provence, and the Italian cities and had a significant effect on the development of modern maritime law.

The earliest code to emerge beyond the Mediterranean was the “Rolls of Oléron,” named for an island in the Bay of Biscay and apparently dating from the 12th century. Whether the Rolls were of French or of Anglo-Norman origin, they became the nucleus of the maritime law not only of England and France but also of Scotland, Flanders, Prussia, and Castile; and they are still occasionally cited as

authority, even by U.S. courts. The Rolls were closely followed in the Laws of Wisby, headquarters of the Hanseatic League until 1361.

In continental Europe, loss of uniformity in the maritime law began with the late Renaissance and accelerated with the rise of nationalism in the 17th century, which witnessed adoption of the Maritime Code of Christian XI of Sweden (1667), the Marine Ordinances of Louis XIV of France (1681), and the Code of Christian V of Denmark (1683). Of these, the most significant were the Ordinances, prepared under Louis XIV's finance minister, Jean-Baptiste Colbert, as part of his comprehensive though unfulfilled plan for the codification of all French law. Established customs of the sea, revised to suit the times, were made part of the national law, enforceable in the French Admiralty Court, which was granted maritime jurisdiction to the exclusion of the old consular courts, whose judges had been elected by the mariners themselves.

The individuality of the maritime law—its “separation” from other types of law—was accentuated by the Ordinances, which gathered together in one code all of the criminal, private, procedural, and public laws relating to the sea. Although the French Admiralty Court failed to survive the Revolution that began in 1789, the substantive law embodied in the Ordinances was very closely followed in the Code de Commerce, whose adoption in 1807 meant that the maritime law was thereafter considered simply as a branch of commercial law, with consequent diminution of the weight previously given to custom and usage. Furthermore, abolition of the Admiralty Court resulted in the trial of maritime cases by the commercial courts, on which, in the smaller ports, maritime interests might not be represented. In countries with codes based directly or indirectly on the French commercial code, civil maritime cases, as well as nonmaritime commercial disputes, are heard and decided by commercial courts.

Although the Code de Commerce was widely adopted in the first half of the 19th century, in some cases by choice and in others by conquest, the German Commercial Code of 1861, revised in 1897, marked a departure from French law, and revisions of the Spanish and Italian codes showed the influence of the new

German law. These, in turn, had their effect in countries under Italian and Spanish influence.

Although the “Pied Poudre” courts, held primarily for the settlement of disputes at English fairs and markets, also had special jurisdiction of seamen’s cases, it is probable that the first English tribunals to apply maritime law, with the Rolls of Oléron as a basis, were the courts of the Cinque Ports. The High Court of Admiralty, which sat at London, and the Vice Admiralty Courts, set up in the other ports, were a later development. They were named after the admiral, an officer whose duties were at first solely administrative and military but were broadened early in the 14th century to include disciplinary proceedings in such matters as piracy. The Admiralty Court is considered as dating from 1360, when for the first time the admiral was expressly granted jurisdiction in civil maritime cases. By the end of the 16th century the admiralty courts had come to exercise an extremely wide jurisdiction, reaching far beyond saltwater transportation into many areas of commercial law. But during the first half of the 17th century, the judges of the common-law courts succeeded in divesting their competitors in the Admiralty of their commercial jurisdiction and in restricting them to the adjudication of “things done upon the sea.”

The Admiralty was a royal court with valuable emoluments. It functioned without the aid of juries, following procedures borrowed from the Continent that were somewhat less dilatory and cumbersome than those of the common-law courts, and applied the laws and customs of the sea to the maritime controversies that came before it. For these reasons it was preferred by the merchants and favoured by the Crown, which depended to a considerable extent on taxation of the merchants for its revenues. Its jurisdiction therefore waxed and waned with the strength or weakness of the reigning sovereign. Thus, it enjoyed wide jurisdiction under the Tudors, but its powers were severely curtailed under succeeding monarchs and governments, and were never fully restored until the passage of the first of the Admiralty Court Acts in the 19th century. Although the powers of the English Admiralty are today quite broad, in practice it is rare for cases other than those

involving marine collisions and salvage to be brought before it. Controversies respecting charter parties, ocean bills of lading, and marine insurance, for example, are more generally brought before the Commercial Court. In the United States, the federal district courts are by statute granted original jurisdiction, “exclusive of the courts of the States,” of “Any civil case of admiralty or maritime jurisdiction, saving to suitors in all cases all other remedies to which they are otherwise entitled.” This means, essentially, that if a maritime claimant wishes to have his claim litigated in accordance with admiralty procedure he must invoke the admiralty jurisdiction of the district courts. However, he is free to sue in a state court, unless the defendant is a citizen of another state, in which case the suit may be tried as an ordinary civil action in the district court. Components of maritime law

Maritime liens Although admiralty actions are frequently brought in personam, against individual or corporate defendants only, the most distinctive feature of admiralty practice is the proceeding in rem, against maritime property, that is, a vessel, a cargo, or “freight,” which in shipping means the compensation to which a carrier is entitled for the carriage of cargo. Under American maritime law, the ship is personified to the extent that it may sometimes be held responsible under circumstances in which the shipowner himself is under no liability. The classic example of personification is the “compulsory pilotage” case. Some state statutes impose a penalty on a shipowner whose vessel fails to take a pilot when entering or leaving the waters of the state. Since the pilotage is thus compulsory, the pilot’s negligence is not imputed to the shipowner. Nevertheless, the vessel itself is charged with the pilot’s fault and is immediately impressed with an inchoate maritime lien that is enforceable in court. Maritime liens can arise not only when the personified ship is charged with a maritime tort, such as a negligent collision or personal injury, but also for salvage services, for general average contributions, and for breach of certain maritime contracts.

In a proceeding in rem, the vessel, cargo, or freight can be arrested and kept in the custody of the court unless the owner obtains its release by posting a bond or such other security as may be required under the applicable law or as may be acceptable

to the plaintiff. More frequently, however, the owner will post security to avoid a threatened arrest, and the property never has to be taken into custody. When the judgment is for the plaintiff in a proceeding in rem, there will be a recovery on the bond or other security if the owner of the property does not pay; or, if security has not been posted, the court will order the property sold, or the freight released, in order to satisfy the judgment. The sale of a ship by an admiralty court following a judgment in rem divests the ship of all pre-existing liens—and not merely those liens sought to be enforced in the proceeding in rem. By way of contrast, the holder of an in personam judgment against a shipowner can, like any judgment creditor, have the ship sold in execution of the judgment; but such a sale, unlike the sale under an admiralty judgment in rem, does not divest existing liens; the purchaser at the execution sale takes the ship subject to all such liens. Thus, an in rem proceeding has decided advantages over a proceeding in personam in a case in which the shipowner is insolvent. Efforts have been made from time to time to increase the security value of ship mortgages, in order to encourage lending institutions to finance vessel construction, but these efforts have not been very successful, largely because of differences in national laws respecting the relative priorities of mortgages and maritime liens. (Under general maritime law there is a complex hierarchy of maritime liens; that is to say, in a proceeding that involves distribution of an inadequate fund to a number of lien claimants, liens of a higher rank will be paid in full in priority over liens of a lower rank; and in most countries a ship mortgage ranks lower than a number of maritime liens.) Attempts were made to harmonize some of these conflicts by international conventions signed in 1926 and 1976, but the first failed to win widespread support and, as of the end of 1983, the second had been ratified by only half of the signatories required for the convention to enter into force.

Shipping charters The function of ships, other than warships, pleasure craft, and service vessels of various types is of course transportation of cargoes and passengers. In the “jet age” the passenger-carrying segment of the shipping industry has lost much of its former importance, but the quantity of goods

transported by water continues to grow as the world economy expands. The great majority of the contracts governing the carriage of goods by water are evidenced either by charter parties or by bills of lading. The term charter party (a corruption of the Latin *carta partita*, or “divided charter”) is employed to describe three widely differing types of contracts relating to the use of vessels owned or controlled by others. Under a “demise” or “bareboat” charter, the shipowner delivers possession of the vessel to the charterer, who engages the master and crew, arranges for repairs and supplies, and, in general, functions in much the same way as an owner during the term of the charter. A much more common arrangement is the “time” charter, whereunder the shipowner employs the master and crew and the charterer simply acquires the right, within specified limits, to direct the movements of the vessel and determine what cargoes are to be carried during the charter period. Under both demise and time charters, the charterer pays charter hire for the use of the vessel at a specified daily or monthly rate. The third type is the “voyage” charter, which is essentially a contract of affreightment, or carriage. Most voyage charters provide for the carriage of full cargoes on one voyage or a series of voyages, but occasionally a charterer contracts for the use of only a portion of the carrying capacity of the vessel, in which case the governing contract is described as a “space” charter. Under a voyage charter, it is customary for the master or his agent to issue a bill of lading to the shipper, who is usually the charterer, although as between shipowner and charterer the voyage charter remains the governing contract of carriage; the bill of lading serves only as a receipt and as a document of title to the goods. Ocean bills of lading are usually in order form; that is, they call for delivery to the order of the shipper or of some other designated party. Such a bill of lading may be negotiated in much the same way as a check, draft, or other negotiable instrument, which means that a bona fide purchaser of the bill of lading takes it free and clear of any defects not appearing on its face. Thus, if cargo is externally damaged on shipment but the damage is not noted on the bill of lading, the carrier will be barred from establishing that the cargo was in fact damaged before it came into the carrier’s custody. Once a bill of lading issued

under a voyage charter is negotiated to a bona fide purchaser, it becomes the governing contract between the carrier and the holder of the bill. When a ship strands or collides with another vessel, substantial cargo loss or damage may result. If the casualty is found to have been caused by a sea peril or an error in navigation, there will be no liability if the goods are being carried under a statutory or contractual provision based upon the Brussels Convention on Limitation of Liability (1923), which incorporated the so-called "Hague Rules." If, however, the casualty was the result of the carrier's failure to exercise due diligence to make the ship seaworthy and to see that it was properly manned, equipped, and supplied, the carrier will be held responsible.

Limitation of liability A distinctive feature of maritime law is the privilege accorded to a shipowner and certain other persons (such as charterers in some instances) to limit the amount of their liability, under certain circumstances, in respect of tort and some contract claims. In some countries, including the United States, the limit, except as to claims for personal injury and wrongful death, is the value of the ship and the earnings of the voyage on which it was engaged at the time of the casualty. On the other hand, in the United Kingdom and the other countries that have ratified the Brussels limitation of liability convention of 1957 or enacted domestic legislation embracing its terms, the limit is £28, or its equivalent, multiplied by the adjusted net tonnage of the vessel, regardless of its actual value. The basic condition of the privilege is that the party asserting it must be free from "privity or knowledge," in the words of the United States statute, or "actual fault or privity," in the words of the convention. This formula means, generally speaking, that the shipowner is entitled to limit his liability for the negligence of the master or crew, but not for his own personal negligence or that of his managerial personnel. In a sense the limited liability of shipowners may be compared to the limited liability that any investor may now achieve by incorporating his enterprise. The limited-liability idea in maritime law, however, long antedates the emergence or invention of the modern corporation or limited company; its early appearance in maritime law may be taken as a recognition of

the extraordinary hazards of seaborne commerce and the need to protect the adventurous shipowner from the crushing burden of liability—that is, in the days before even the most primitive forms of insurance had become available. Some modern commentators have suggested that the peculiar features of maritime limitation of liability have outlived their usefulness, and that the development of insurance and of the modern limited-liability company has radically altered the conditions out of which the shipowners' privilege originally grew. Although no maritime country has yet gone to the length of abolishing limitation of liability, shipowning interests appear to have become concerned about the possibility of such a development. In most maritime countries the principle of limitation of liability was considered to be a part of the general maritime law. As it developed in continental Europe, the idea, generally stated, was that a shipowner entitled to limitation could satisfy his liability by abandoning the ship (and its pending freight) to claimants. Since the privilege of limitation was, and is, typically invoked following a large-scale maritime disaster, the abandonment theory meant that claimants got the value of the ship as it was following the disaster. If the ship had sunk or was a total loss with no freight pending, the claimants got nothing. This theory was carried over into the law of many South American countries.

Great Britain and the United States were once the only maritime countries that refused to admit the principle of limitation as part of the general maritime law. In both countries, however, the competitive needs of the shipping industry compelled its introduction by statute.

In general, the limitation law of any country will be applied by its own courts in favour of foreign shipowners as well as of citizens. From the point of view of shipowning interests, however, a major weakness of limitation law has been the fact that limitation proceedings were not given international recognition. That has meant that a shipowner whose ships moved in international trade could find himself sued in several countries as a result of one disaster and forced to set up limitation funds in each country. The Brussels convention of 1957 makes limitation decrees delivered by admiralty courts in ratifying countries

internationally effective; that is, a shipowner is required to set up only one limitation fund, out of which all claims are paid, no matter in how many countries proceedings might be instituted against him. Thus, the convention, which increases the liability of shipowners in most countries, does offer in return this considerable advantage to shipowners.

Collision liability

Under maritime law responsibility for collision damage is based upon the fault principle: a colliding vessel will not be held responsible for damage to another ship or to a fixed object such as a bridge, wharf, or jetty unless the collision is caused by a deficiency in the colliding vessel or by negligence or a willful act on the part of its navigators. It is not always necessary, however, to establish fault by positive evidence; there is a presumption of fault when a moving vessel collides with a fixed object or with another vessel that is properly moored or anchored, and the burden of proving freedom from fault will lie with the moving vessel.

In countries that have adopted the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Collisions between Vessels, signed at Brussels in 1910, the rule of “comparative negligence” governs: if each of two colliding vessels is to blame, the total damages will be divided between their owners or operators in proportion to the respective degrees of fault. In certain countries that have not ratified the Convention, such as the United States, the law is such that, if both vessels are to blame, the total damages are equally divided, regardless of the respective degrees of fault. In certain other countries that have not ratified the Convention, including most of the Latin American states, the principle of “contributory fault” governs: if both vessels are to blame, each owner or operator bears his own damages.

Salvage and general average Salvage and general average are doctrines peculiar to maritime law. Under the law of salvage, strangers to the maritime venture who succeed in saving maritime property from loss or damage from perils of the sea or other waters are entitled to an award for their efforts and have a maritime lien on the salvaged property therefor. Several elements will be taken into account in

fixing the amount of the award, including the extent of the efforts required; the skill and energy displayed by the salvors, the amounts involved, including both the value of the vessel or other property employed by the salvors in rendering the service and the value of the vessel, cargo, or other property salvaged; the risks incurred by the salvors; and the degree of danger from which the property was rescued. General average (defined at the beginning of this article) is a principle still universally accepted, although there is some agitation for its abolition, principally because the accounting and other expenses incurred in administering a general average are often quite out of proportion to the amounts involved and because the same underwriters sometimes insure both hull and cargo. Marine insurance An appreciation of the part played by marine insurance is essential to an understanding of the shipping industry and the special law that governs it. Most shipowners carry hull insurance on their ships and protect themselves against claims by third parties by means of “protection and indemnity” insurance. Waterborne cargo is almost universally insured against the perils of the seas. It is impossible in a brief outline such as this to go into any of the special intricacies, which are many, of marine insurance law. Most cases of damage to a ship or its cargo resolve themselves into settlements between insurance carriers. Proposals for changes in the maritime law must always be evaluated against this background of insurance coverage, as the imposition of liabilities that cannot be insured against can discourage all but the wealthiest ocean carriers from engaging in the affected trades. Marine insurance is the oldest known form of insurance. Indeed, the institution of general average, under which the participants in a maritime venture contribute to losses incurred by some for the benefit of all, may itself be looked on as a primitive form of mutual insurance. Hull and cargo insurance today, in fact, is usually written on forms whose wording has changed little since the 18th century. The so-called “perils” clause, enumerating the risks insured against, customarily includes not only the natural hazards to which a vessel is exposed but man-made perils such as capture or destruction by enemy forces as well. In 1898, however, Lloyd’s of London underwriters inaugurated the practice of adding “Free of Capture and Seizure”

(F.C.&S.) clauses to the basic policy forms, the effect of which was to remove war and similar risks from coverage. The practice has since become universal, with the result that the owner of a ship or cargo must either purchase separate war-risk insurance or else pay his marine underwriters an additional premium in return for deletion of the F.C.&S. clause.

An early type of marine liability insurance was against liability for damage that the insured vessel caused to other vessels. Such insurance was effected by the addition of a “running down” or “collision” clause to the basic hull policy insuring the owner or operator of a vessel against its loss or damage. On the theory that, if given full protection, owners and operators would not be encouraged to exercise proper care in the maintenance of their vessels and the selection of their masters and crews, hull underwriters at first refused to insure against more than 75 percent of the collision liability. With the advent of steam-driven vessels of iron and steel in the 19th century, the potential liabilities of shipowners increased substantially. To protect themselves, British owners banded together in “protection and indemnity” associations, commonly known as “P. and I. Clubs,” whereby they insured each other against the liabilities to which they were all exposed in the operation of their vessels. These included liability for cargo damage, personal injury, and damage to piers, bridges, and other fixed objects, and also 25 percent of the liability for damage to other vessels against which the hull underwriters refused to insure. Foreign owners soon found the P. and I. Clubs attractive, and as of 1973 the operators of about 80 percent of the world’s ocean tonnage were insured with the British clubs and their Scandinavian and Japanese affiliates.

International regulation

Maritime law is often thought of as being a species of international law rather than a branch of domestic or municipal law. It should not be denied that the international aspect of maritime law gives it a distinctive flavour; in doubtful cases courts of one country will often look to the precedents or statutes of another country for inspiration or guidance. Except to the extent that it may have bound itself by international conventions, however, each country has the right to adopt

such maritime laws as it sees fit. Although many such laws are common to most maritime countries, others are not, though there is a growing tendency to restore the international uniformity in the maritime law achieved during the Middle Ages. In many areas, the lead has been taken by the International Maritime Committee, more commonly known by its French name, Comité Maritime International (CMI), which is composed of the maritime law associations of more than 30 nations. The work of the Comité consists principally of drafting international conventions relating to subjects of maritime law. When such a draft is prepared, it is submitted to the Belgian government, which then convenes a diplomatic conference at which the CMI draft is discussed and amended as the official delegates may decide. If the revised draft wins approval at the conference, it is then submitted to the national governments for possible ratification. Although many of these conventions have failed to be widely ratified, others have been highly successful.

The international regulations for the prevention of collisions at sea, first adopted at an international conference held in Washington in 1889 and revised at maritime safety conferences held in London from time to time since 1914, are recognized by all of the maritime countries. The regulations are, in effect, an international code of navigation. In other fields much has been accomplished to ensure international uniformity through private agreements voluntarily adhered to by affected interests; the York-Antwerp Rules of General Average, first promulgated in 1890 and most recently amended in 1950, are the best known example of such agreements; although they do not technically have the force of law, nevertheless, by incorporation in charter parties and bills of lading, they determine the rights and obligations of the parties as effectively as any statute.

Source: this article from Encyclopædia Britannica.

Морське право, яке також називають адміралтейським правом, або адміралтейством, сукупність правових норм, які регулюють кораблі та судноплавство.

В англomовних країнах «адміралтейство» іноді використовується як синонім, але в строгому сенсі цей термін стосується юрисдикції та процесуального права судів, походження яких можна простежити до посади адмірала. Хоча етимологічно морське право та «морське право» є ідентичними, перший термін зазвичай застосовується до права приватного судноплавства, тоді як останній, зазвичай із префіксом «міжнародне», став позначати морський сегмент міжнародного публічного права. З іншого боку, Конвенція з морського права є угодою ООН щодо територіальних вод, морських шляхів і ресурсів океану. Спочатку Конвенція була підписана 119 країнами 10 грудня 1982 року.

Історичний розвиток

З того факту, що стародавні єгиптяни займалися мореплавством у широкому масштабі, можна зробити висновок, що вони мали принаймні елементарні закони, які регулювали цю діяльність, хоча жодних слідів жодних законів досі не знайдено. Також нічого не відомо про будь-які морські закони фінікійців, які змінили єгиптян як лідерів торгівлі в Середземному морі. Проте те, що Родос був головним джерелом морського права, чітко вказано в двох уривках з Дигестів (533 р. н. е.) римського імператора Юстиніана. Перший цитує імператора Антоніна (правив у 138–161 рр. н. е.) у випадку пограбування після аварії корабля: «Я справді володар світу, але Закон є володарем моря. Ця справа повинна бути вирішена згідно з морським правом Родосу, за умови, що жоден наш закон не суперечить цьому». Другий – формулювання основного закону «загальної аварії», яку Дайджест приписує родосцям. «Середній» тут означає будь-які збитки, зазнані судном або його вантажем. Коли один сегмент морського підприємства приноситься в жертву заради порятунку інших, середнє значення описується як загальне, і власники врятованого майна повинні допомогти відшкодувати збитки. Таким чином,

якщо вантаж було викинуто під час успішної спроби звільнити судно, що опинилося на мілині, власники судна та врятованого вантажу зобов'язані понести пропорційні частки збитку, понесеного власником вантажу, виділеного для жертви.

Рим не став морською державою до Пунічних війн 3 століття до н. З огляду на той факт, що римляни були союзниками родосців, а також на посилення в Дигестах, логічно припустити, що римське морське право значною мірою запозичило родоське. Визнаючи Родос батьківщиною морської юриспруденції, морський кодекс пізнішої Східної імперії, що датується 7 або 8 століттям нашої ери, був названий «Родійським морським правом».

Оскільки Середземномор'я, яке перебувало під контролем Риму, було не лише центром західного світу, а й його головною торговельною магістраллю, європейське морське право розвинулося як уніфікований, наднаціональний, всеосяжний звід законів — характеристика, яка, хоча інколи була під загрозою через поширення націоналізму, ніколи не було втрачено повністю. Варвари-загарбники, які рухалися на південь, не були мореплавцями, тому головні середземноморські порти змогли зберегти свою незалежність. Крім того, підкореним народам було дозволено зберігати римське право, до якого вони звикли, і тому в галузі морської юриспруденції перехід до Середньовіччя був поступовим. Коли деякі італійські міста почали випереджати Східну Візантійську імперію в комерційному плані, вони сформулювали власні морські закони, деякі з яких датуються ще 1063 роком. Трані, Амальфі, Венеція та інші портові міста Італії пропонували власні збірки законів. Тим не менш, наступним загальновизнаним зводом морських законів був *Consolat de Mar*, або «Морське консульство», спочатку складений у Барселоні в 13 столітті. Більш складний, ніж попередні кодекси, *Consolat* використовувався в Іспанії, Провансі та італійських містах і мав значний вплив на розвиток сучасного морського права.

Найдавнішим кодом, який з'явився за межами Середземного моря, були «Згортки Олерона», названі на честь острова в Біскайській затоці і, очевидно,

датовані 12 століттям. Незалежно від того, були Роллси французького чи англо-нормандського походження, вони стали ядром морського права не лише Англії та Франції, а й Шотландії, Фландрії, Пруссії та Кастилії; і вони все ще час від часу цитуються як авторитетні, навіть суди США. Закони Вісбі, штаб-квартири Ганзейської ліги до 1361 року, чітко дотримувались Роллса.

У континентальній Європі втрата одноманітності морського права почалася в епоху пізнього Відродження і прискорилося з підйомом націоналізму в 17 столітті, що свідчило про прийняття Морського кодексу Крістіана XI зі Швеції (1667), Морських ордонансів Людовика XIV Франції (1681), і Кодекс Крістіана V Данії (1683). Найбільш значущими з них були ордонанси, підготовлені під керівництвом міністра фінансів Людовіка XIV Жана-Батиста Кольбера як частина його всебічного, хоча й нереалізованого плану кодифікації всього французького права. Встановлені морські звичаї, переглянуті відповідно до часу, стали частиною національного законодавства, яке підлягало виконанню у французькому Адміралтейському суді, який отримав морську юрисдикцію за виключенням старих консульських судів, суддів яких обирали самі моряки. .

Індивідуальність морського права — його «відокремленість» від інших видів права — була підкреслена Ордонансами, які зібрали в одному кодексі всі кримінальні, приватні, процесуальні та публічні закони, що стосуються моря. Хоча французький Адміралтейський суд не зміг пережити Революцію, яка почалася в 1789 році, матеріальне право, втілене в Ордонансах, було дуже чітко дотримано в Кодексі де Комерції, прийняття якого в 1807 році означало, що морське право згодом розглядалося просто як галузь комерційного права, з подальшим зменшенням ваги, яка раніше надавалася звичаю та звичаю. Крім того, скасування Адміралтейського суду призвело до розгляду морських справ комерційними судами, в яких у менших портах морські інтереси могли не бути представлені.

Незважаючи на те, що Торговельний кодекс був широко прийнятий у першій половині 19 століття, в одних випадках за бажанням, а в інших через завоювання, Німецький торговий кодекс 1861 року, переглянутий у 1897 році, ознаменував відхід від французького права та перегляд Іспанський та італійський кодекси показали вплив нового німецького права. Це, у свою чергу, мало вплив на країни під впливом Італії та Іспанії.

Хоча суди «Pied Poudre», створені головним чином для вирішення спорів на англійських ярмарках і ринках, також мали спеціальну юрисдикцію у справах моряків, ймовірно, що перші англійські трибунали, які застосовували морське право, на основі Rolls of Oléron, були судами П'яти Портів. Високий адміралтейський суд, який засідав у Лондоні, і віце-адміралтейські суди, створені в інших портах, були пізнішим розвитком. Вони були названі на честь адмірала, офіцера, чийі обов'язки спочатку були виключно адміністративними та військовими, але на початку 14 століття були розширені, щоб включити дисциплінарне провадження у таких справах, як піратство. Вважається, що Адміралтейський суд бере свій початок у 1360 році, коли вперше адміралу було прямо надано юрисдикцію в цивільних морських справах. До кінця 16-го століття адміралтейські суди почали здійснювати надзвичайно широку юрисдикцію, виходячи далеко за межі транспортування солоної води в багато сфер комерційного права. Але протягом першої половини XVII століття суддям судів загального права вдалося позбавити своїх конкурентів в Адміралтействі їхньої комерційної юрисдикції та обмежити їх розглядом «справ, вчинених на морі».

Адміралтейство було королівським двором із цінними винагородами. Він функціонував без допомоги присяжних, дотримуючись процедур, запозичених з континенту, які були дещо менш затягуючими та громіздкими, ніж ті, що застосовуються у судах загального права, і застосовував морські закони та звичаї до морських суперечок, які постали перед ним. З цих причин його віддавали перевагу купці та Корона, яка значною мірою залежала від оподаткування купців для своїх доходів. Тому його юрисдикція то зростала,

то слабшала разом із силою чи слабкістю правлячого суверена. Таким чином, він користувався широкою юрисдикцією за часів Тюдорів, але його повноваження були суттєво обмежені за наступних монархів та урядів і ніколи не були повністю відновлені до ухвалення першого з актів Адміралтейського суду в 19 столітті. Хоча повноваження англійського Адміралтейства сьогодні досить широкі, на практиці до нього рідко потрапляють справи, крім тих, що стосуються зіткнень на морі та порятунку. Суперечки щодо чартерних угод, океанських коносаментів і морського страхування, наприклад, зазвичай виносяться на розгляд комерційного суду. У Сполучених Штатах федеральні окружні суди відповідно до закону мають первинну юрисдикцію, «за винятком судів штатів», щодо «будь-якої цивільної справи адміралтейства або морської юрисдикції, зберігаючи для позивачів у всіх випадках усі інші засоби правового захисту, які вони мають інше право». По суті, це означає, що якщо заявник, який займається морським судом, бажає, щоб його претензія була розглянута відповідно до судової процедури, він повинен посилатися на адміралтейську юрисдикцію окружних судів. однак, він може подати позов до суду штату, якщо тільки відповідач не є громадянином іншого штату, і в цьому випадку позов може розглядатися як звичайний цивільний позов в окружному суді. Компоненти морського права. Морські застави. Незважаючи на те, що позови адміралтейства часто подаються особисто, лише проти фізичних або корпоративних відповідачів, найбільш відмінною рисою практики адміралтейства є провадження *in rem* проти морського майна, тобто судна, вантажу або «фрахт», що в судноплаванні означає компенсацію, на яку перевізник має право за перевезення вантажу. Згідно з американським морським правом, судно є персоніфікованим настільки, що іноді воно може нести відповідальність за обставин, за яких сам судновласник не несе відповідальності. Класичним прикладом персоніфікації є випадок «обов'язкового лоцманського проводу». Закони деяких штатів накладають штраф на судновласника, чиє судно не бере лоцмана під час входу або

виходу з вод штату. Оскільки лоцманська проводка, таким чином, є обов'язковою, недбалість лоцмана не закидається судновласнику. Тим не менш, саме судно звинувачують у провіні лоцмана і відразу ж вражають незавершеною морською заставою, яка підлягає виконанню в суді. Морські застави можуть виникати не лише тоді, коли персоніфіковане судно звинувачується у морському правопорушенні, такому як зіткнення через необережність або тілесні ушкодження, але також і за рятувальні послуги, за внески загальної аварії та за порушення певних морських контрактів. саме судно звинувачується в провіні лоцмана і відразу ж отримує незавершене морське право застави, яке підлягає виконанню в суді. Морські застави можуть виникати не лише тоді, коли персоніфіковане судно звинувачується у морському правопорушенні, такому як зіткнення через необережність або тілесні ушкодження, але також і за рятувальні послуги, за внески загальної аварії та за порушення певних морських контрактів. саме судно звинувачується в провіні лоцмана і відразу ж отримує незавершене морське право застави, яке підлягає виконанню в суді. Морські застави можуть виникати не лише тоді, коли персоніфіковане судно звинувачується у морському правопорушенні, такому як зіткнення через необережність або тілесні ушкодження, але також і за рятувальні послуги, за внески загальної аварії та за порушення певних морських контрактів.

У судовому розгляді *in rem* судно, вантаж або фрахт можуть бути заарештовані та перебувати під вартою суду, якщо власник не доб'ється їх звільнення шляхом внесення застави чи іншого забезпечення, яке може вимагатися відповідно до чинного законодавства або як може бути прийнятним для позивача. Однак частіше власник виставляє охорону, щоб уникнути загрози арешту, і майно ніколи не буде взято під варту. Якщо судові рішення виносяться на користь позивача у справі, то буде стягнуто заставу чи інше забезпечення, якщо власник майна не сплатить; або, якщо забезпечення не було внесено, суд винесе розпорядження про продаж майна або звільнення вантажу, щоб виконати рішення суду. Продаж судна

адміралтейським судом після судового рішення *in rem* позбавляє судно всіх попередніх застав — і не тільки тих застав, які намагалися виконати в процесі *in rem*. На відміну від цього, власник судового рішення *in personam* проти судновласника може, як і будь-який кредитор за судовим рішенням, продати судно на виконання судового рішення; але такий продаж, на відміну від продажу за судовим рішенням адміралтейства *in rem*, не позбавляє існуючих застав; покупець під час виконавчого продажу бере судно з урахуванням усіх таких застав. Таким чином, речове провадження має вирішені переваги перед провадженням *in personam* у справі, у якій судновласник є неплатоспроможним. Час від часу докладалися зусилля для підвищення вартості іпотеки суден, щоб заохотити кредитні установи фінансувати будівництво суден, але ці зусилля не були дуже успішними, головним чином через відмінності в національних законах щодо відносних пріоритетів іпотеки та морських застав. (Згідно із загальним морським правом існує складна ієрархія морських застав; тобто, у провадженні, яке передбачає розподіл неадекватного фонду кільком заявникам застави, застави вищого рангу будуть сплачені в повному обсязі в пріоритеті над заставами нижчого рангу; і в більшості країн іпотека судна має нижчий ранг, ніж ряд морських застав.) Були зроблені спроби узгодити деякі з цих конфліктів міжнародними конвенціями, підписаними в 1926 і 1976 роках, але перша не змогла отримати широку підтримку і, станом на кінець 1983 року другу конвенцію ратифікувала лише половина підписантів, необхідних для набуття конвенцією чинності. головним чином через відмінності в національних законах щодо відносних пріоритетів іпотеки та морських застав. (Згідно із загальним морським правом існує складна ієрархія морських застав; тобто, у провадженні, яке передбачає розподіл неадекватного фонду кільком заявникам застави, застави вищого рангу будуть сплачені в повному обсязі в пріоритеті над заставами нижчого рангу; і в більшості країн іпотека судна має нижчий ранг, ніж ряд морських застав.) Були зроблені спроби узгодити деякі з цих конфліктів міжнародними конвенціями, підписаними в 1926 і

1976 роках, але перша не змогла отримати широку підтримку і, станом на кінець 1983 року другу конвенцію ратифікувала лише половина підписантів, необхідних для набуття конвенцією чинності. головним чином через відмінності в національних законах щодо відносних пріоритетів іпотеки та морських застав. (Згідно із загальним морським правом існує складна ієрархія морських застав; тобто, у провадженні, яке передбачає розподіл неадекватного фонду кільком заявникам застави, застави вищого рангу будуть сплачені в повному обсязі в пріоритеті над заставами нижчого рангу; і в більшості країн іпотека судна має нижчий ранг, ніж ряд морських застав.) Були зроблені спроби узгодити деякі з цих конфліктів міжнародними конвенціями, підписаними в 1926 і 1976 роках, але перша не змогла отримати широку підтримку і, станом на кінець 1983 року другу конвенцію ратифікувала лише половина підписантів, необхідних для набуття конвенцією чинності. застави вищого рангу будуть сплачені в повному обсязі в пріоритеті над заставами нижчого рангу; і в більшості країн іпотека судна має нижчий рейтинг, ніж ряд морських застав.) Були зроблені спроби узгодити деякі з цих конфліктів міжнародними конвенціями, підписаними в 1926 і 1976 роках, але перша не змогла отримати широку підтримку і, станом на кінець 1983 року, другу ратифікувала лише половина підписантів, необхідних для набуття конвенцією чинності. застави вищого рангу будуть сплачені в повному обсязі в пріоритеті над заставами нижчого рангу; і в більшості країн іпотека судна має нижчий рейтинг, ніж ряд морських застав.) Були зроблені спроби узгодити деякі з цих конфліктів міжнародними конвенціями, підписаними в 1926 і 1976 роках, але перша не змогла отримати широку підтримку і, станом на кінець 1983 року, другу ратифікувала лише половина підписантів, необхідних для набуття конвенцією чинності.

Морські чартери Функцією суден, крім військових, прогулянкових і службових суден різних типів, є, звичайно, перевезення вантажів і пасажирів. У «епоху реактивних літаків» пасажирський сегмент судноплавства значно втратив своє колишнє значення, але кількість вантажів, що перевозяться

водою, продовжує зростати в міру розширення світової економіки. Переважна більшість договорів, які регулюють перевезення вантажів водним транспортом, засвідчуються або чартерними договорами, або коносаменами. Термін чартерна угода (перетворення латинського *carta partita*, або «розділений чартер») використовується для опису трьох дуже різних типів контрактів, пов'язаних з використанням суден, що належать або контролюються іншими. Відповідно до «демайз» або «бербоут» чартеру, судновласник передає у володіння судно фрахтувальнику, який залучає капітана та екіпаж, організовує ремонт і постачання, і, загалом, функціонує майже так само, як власник протягом терміну дії чартеру. Набагато більш поширеною угодою є чартер «на час», згідно з яким судновласник наймає капітана та екіпаж, а фрахтувальник просто отримує право, у визначених межах, керувати рухом судна та визначати, які вантажі мають перевозитися під час чартеру. період. Як за демайз-чартером, так і за тайм-чартером, фрахтувальник сплачує чартерну оренду за використання судна за визначеною денною або місячною ставкою. Третій тип - це «рейсовий» чартер, який, по суті, є договором фрахтування або перевезення. Більшість рейсових чартерів передбачає перевезення повних вантажів в одному рейсі або серії рейсів, але іноді фрахтувальник укладає контракт на використання лише частини вантажопідйомності судна, і в цьому випадку основний договір описується як «космічний» чартер. Відповідно до рейсового чартеру капітан або його агент зазвичай видає коносамент вантажовідправнику, який зазвичай є фрахтувальником, хоча між судновласником і фрахтувальником рейсовий чартер залишається основним договором перевезення; коносамент служить лише як квитанція та як документ, що підтверджує право власності на товар. Океанські коносаменти, як правило, мають ордерну форму; тобто вони вимагають доставки на замовлення вантажовідправника або іншої призначеної сторони. Такий коносамент може бути оформлений майже так само, як чек, тратта або інший оборотний документ, це означає, що сумлінний покупець коносамента отримує його без будь-яких дефектів, які

не видно на його зовнішній стороні. Таким чином, якщо вантаж має зовнішні пошкодження під час відправлення, але пошкодження не зазначено в коносаменті, перевізнику буде заборонено доводити, що вантаж був фактично пошкоджений до того, як він надійшов на зберігання перевізника. Після того, як коносамент, виданий згідно з рейсовим чартером, узгоджується з сумлінним покупцем, він стає регулюючим договором між перевізником і власником векселя. Коли судно сідає на мілину або стикається з іншим судном, це може призвести до значної втрати або пошкодження вантажу. Якщо буде встановлено, що аварія сталася через небезпеку на морі або помилку в навігації, не буде відповідальності, якщо вантажі перевозяться відповідно до законодавчого або договірної положення, заснованого на Брюссельській конвенції про обмеження відповідальності (1923 р.), яка містить так звані «Гаазькі правила». Якщо, однак, аварія стала результатом того, що перевізник не проявив належної обачності, щоб зробити судно придатним для плавання, а також переконатися, що воно було належним чином укомплектовано екіпажем, обладнанням і забезпечено, перевізник буде нести відповідальність.

Обмеження відповідальності Відмінною рисою морського права є привілей, наданий судновласнику та деяким іншим особам (таким як фрахтувальники в деяких випадках) обмежувати розмір їхньої відповідальності за певних обставин щодо делікту та деяких вимог за контрактом. У деяких країнах, у тому числі в Сполучених Штатах, лімітом, за винятком претензій щодо тілесних ушкоджень і протиправної смерті, є вартість судна та прибуток від рейсу, у якому воно було задіяне на момент аварії. З іншого боку, у Сполученому Королівстві та інших країнах, які ратифікували Брюссельську конвенцію про обмеження відповідальності 1957 року або прийняли національне законодавство, що містить її умови, обмеження становить 28 фунтів стерлінгів або його еквівалент, помножений на скоригований чистий тоннаж судна, незалежно від його фактичної вартості. Основна умова привілею полягає в тому, що сторона, яка стверджує його, не повинна мати

«таємниці чи обізнаності», за словами статуту Сполучених Штатів, або «фактичної провини чи привілею», за словами Конвенції. Ця формула, загалом кажучи, означає, що судновласник має право обмежити свою відповідальність за недбалість капітана або екіпажу, але не за власну особисту недбалість чи недбалість свого керівного персоналу. У певному сенсі обмежену відповідальність судновласників можна порівняти з обмеженою відповідальністю, якої тепер може досягти будь-який інвестор, реєструючи своє підприємство. Однак ідея обмеженої відповідальності в морському праві виникла задовго до появи або винаходу сучасної корпорації або компанії з обмеженою відповідальністю; його ранню появу в морському праві можна сприймати як визнання надзвичайної небезпеки морської торгівлі та необхідності захистити авантюрного судновласника від нищівного тягара відповідальності, тобто в дні, коли навіть найпримітивніші форми страхування стали доступні. Деякі сучасні коментатори припускають, що особливості морського обмеження відповідальності зжили себе, і що розвиток страхування та сучасного товариства з обмеженою відповідальністю радикально змінив умови, з яких спочатку виникли привілеї судновласників. Хоча жодна морська країна ще не пішла на скасування обмеження відповідальності, інтереси судновласників, схоже, занепокоєні можливістю такого розвитку подій. У більшості морських країн принцип обмеження відповідальності вважався частиною загального морського права. Розвиваючись у континентальній Європі, ідея, як правило, полягала в тому, що судновласник, який має право на обмеження, міг задовольнити свою відповідальність, залишивши судно (і його незавершений фрахт) позивачам. Оскільки привілей обмеження зазвичай використовувався і застосовується після великомасштабної морської катастрофи, теорія залишення означала, що позивачі отримали вартість судна після катастрофи. Якщо судно затонуло або було повністю знищено без очікування вантажу, позивачі нічого не отримували. Ця теорія була перенесена в законодавство багатьох країн Південної Америки. було те, що судновласник, який має право на обмеження,

міг задовольнити свою відповідальність, залишивши судно (і його незавершений фрахт) позивачам. Оскільки привілей обмеження зазвичай використовувався і застосовується після великомасштабної морської катастрофи, теорія залишення означала, що позивачі отримали вартість судна після катастрофи. Якщо судно затонуло або було повністю знищено без очікування вантажу, позивачі нічого не отримували. Ця теорія була перенесена в законодавство багатьох країн Південної Америки. було те, що судновласник, який має право на обмеження, міг задовольнити свою відповідальність, залишивши судно (і його незавершений фрахт) позивачам. Оскільки привілей обмеження зазвичай використовувався і застосовується після великомасштабної морської катастрофи, теорія залишення означала, що позивачі отримали вартість судна після катастрофи. Якщо судно затонуло або було повністю знищено без очікування вантажу, позивачі нічого не отримували. Ця теорія була перенесена в законодавство багатьох країн Південної Америки. Якщо судно затонуло або було повністю знищено без очікування вантажу, позивачі нічого не отримували. Ця теорія була перенесена в законодавство багатьох країн Південної Америки. Якщо судно затонуло або було повністю знищено без очікування вантажу, позивачі нічого не отримували. Ця теорія була перенесена в законодавство багатьох країн Південної Америки.

Велика Британія та Сполучені Штати колись були єдиними морськими країнами, які відмовилися визнати принцип обмеження частиною загального морського права. В обох країнах, однак, конкурентні потреби судноплавної галузі змусили його запровадити законом.

Загалом, закон про обмеження будь-якої країни застосовуватиметься її власними судами на користь іноземних судновласників, а також громадян. Однак, з точки зору інтересів судновласників, основним недоліком закону про позовну давність є те, що провадження позовної давності не було визнано на міжнародному рівні. Це означало, що судновласник, чиї кораблі рухалися в міжнародній торгівлі, міг опинитися під позовом у кількох

країнах у результаті однієї катастрофи та був змушений створювати обмежені фонди в кожній країні. Брюссельська конвенція 1957 року робить укази про обмеження, винесені адміралтейськими судами в країнах, що ратифікували, міжнародно дійсними; тобто судновласник зобов'язаний створити лише один обмежений фонд, з якого виплачуються всі претензії, незалежно від того, у скількох країнах проти нього може бути порушено справу. Таким чином, конвенція,

Відповідальність за зіткнення

Згідно з морським правом, відповідальність за пошкодження внаслідок зіткнення базується на принципі вини: судно, що зіткнулося, не несе відповідальності за пошкодження іншого судна або нерухомого об'єкта, такого як міст, причал або причал, якщо тільки зіткнення не викликано недоліком судна, що зіткнулося, або через недбалість або умисну дію з боку його навігаторів. Однак не завжди необхідно встановлювати провину позитивними доказами; існує презумпція вини, коли рухоме судно стикається з нерухомим об'єктом або іншим судном, яке належним чином пришвартовано чи поставлено на якір, і тягар доведення відсутності вини лежить на рухомому судні.

У країнах, які прийняли Міжнародну конвенцію для уніфікації деяких правил, що стосуються зіткнення суден, підписану в Брюсселі в 1910 році, правило «порівняльної недбалості» регулює: якщо кожне з двох суден, що зіткнулися, винне, загальна сума збитків буде розподіляються між їх власниками або операторами пропорційно до відповідного ступеня вини. У деяких країнах, які не ратифікували Конвенцію, наприклад у Сполучених Штатах, закон передбачає, що якщо обидва судна винні, загальна сума збитків розподіляється порівну, незалежно від відповідного ступеня вини. У деяких інших країнах, які не ратифікували Конвенцію, включно з більшістю країн Латинської Америки, діє принцип «вини, що вносить вклад»: якщо обидва судна винні, кожен власник або оператор несе власні збитки.

Порятунок і загальна аварія Порятунок і загальна аварія є доктринами, характерними для морського права. Відповідно до закону про порятунок, незнайомці в морському підприємстві, яким вдається врятувати морське майно від втрати або пошкодження через небезпеки в морі чи інших водах, мають право на винагороду за свої зусилля та мають морське право застави на врятоване майно. Кілька елементів будуть взяті до уваги при встановленні суми винагороди, включаючи ступінь необхідних зусиль; вміння та енергія, продемонстровані рятувальниками, залучені суми, включаючи як вартість судна чи іншого майна, яке використовується рятувальниками для надання послуг, так і вартість судна, вантажу чи іншого врятованого майна; ризики, яких несуть рятувальники; і ступінь небезпеки, від якої було врятовано майно. Загальна аварія (визначена на початку цієї статті) є загальноприйнятим принципом, хоча існує певна агітація за його скасування, головним чином через те, що бухгалтерські та інші витрати, пов'язані з адмініструванням загальної аварії, часто є непропорційними сумам, про які йдеться. і тому, що одні й ті самі страховики іноді страхують і корпус, і вантаж. Морське страхування Оцінка ролі, яку відіграє морське страхування, є важливою для розуміння судноплавної галузі та спеціального законодавства, яке її регулює. Більшість судновласників мають страхування корпусу своїх суден і захищають себе від претензій третіх сторін за допомогою страхування «захисту та відшкодування». Водні вантажі майже повсюдно застраховані від морських небезпек. Неможливо в такому короткому викладі вдатися до будь-яких особливих тонкощів права морського страхування, яких дуже багато. Більшість випадків пошкодження судна або його вантажу вирішуються врегулюванням між страховими компаніями. Пропозиції щодо змін у морському законодавстві слід завжди оцінювати на тлі страхового покриття, оскільки накладення зобов'язань, від яких неможливо застрахуватися, може перешкодити всім, крім найбагатших океанських перевізників, брати участь у зазначених операціях. Морське страхування є найстарішою відомою формою страхування. Дійсно, інститут

загальної аварії, згідно з яким учасники морського підприємства беруть участь у збитках, понесених деякими на користь усіх, сам по собі може розглядатися як примітивна форма взаємного страхування. Страхування КАСКО та вантажів сьогодні, по суті, зазвичай пишеться на бланках, формулювання яких мало змінилося з 18 століття. Так зване положення про «небезпеки», в якому перераховуються ризики, від яких застраховано, зазвичай включає не тільки природні небезпеки, яким піддається судно, але й небезпеки, створені людиною, такі як захоплення або знищення ворожими силами. Однак у 1898 році андеррайтери Лондонського Ллойда започаткували практику додавання положень про «без захоплення та конфіскації» (FC&S.) до основних форм полісу, наслідком чого було усунення війни та подібних ризиків із покриття. Відтоді ця практика стала загальною, в результаті чого власник судна або вантажу повинен або придбати окреме страхування від воєнних ризиків, або сплатити своїм морським страховикам додаткову премію в обмін на видалення FC&S. пункт. Так зване положення про «небезпеки», в якому перераховуються ризики, від яких застраховано, зазвичай включає не тільки природні небезпеки, яким піддається судно, але й небезпеки, створені людиною, такі як захоплення або знищення ворожими силами. Однак у 1898 році андеррайтери Лондонського Ллойда започаткували практику додавання положень про «без захоплення та

конфіскації» (FC&S.) до основних форм полісу, наслідком чого було усунення війни та подібних ризиків із покриття. Відтоді ця практика стала загальною, в результаті чого власник судна або вантажу повинен або придбати окреме страхування від воєнних ризиків, або сплатити своїм морським страховикам додаткову премію в обмін на видалення FC&S. пункт. зазвичай включає не тільки природні небезпеки, яким піддається судно, але й антропогенні небезпеки, такі як захоплення або знищення ворожими силами. Однак у 1898 році андеррайтери Лондонського Ллойда започаткували практику додавання положень про «без захоплення та конфіскації» (FC&S.) до основних форм полісу, наслідком чого було усунення війни та подібних ризиків із покриття. Відтоді ця практика стала загальною, в результаті чого власник судна або вантажу повинен або придбати окреме страхування від воєнних ризиків, або сплатити своїм морським страховикам додаткову премію в обмін на видалення FC&S. пункт. зазвичай включає не тільки природні небезпеки, яким піддається судно, але й антропогенні небезпеки, такі як захоплення або знищення ворожими силами. Однак у 1898 році андеррайтери Лондонського Ллойда започаткували практику додавання положень про «без захоплення та конфіскації» (FC&S.) до основних форм полісу, наслідком чого було усунення війни та подібних ризиків із покриття. Відтоді ця практика стала загальною, в результаті чого власник судна або вантажу повинен або придбати окреме страхування від воєнних ризиків, або сплатити своїм морським страховикам додаткову премію в обмін на видалення FC&S. пункт. наслідком цього було усунення війни та подібних ризиків із покриття. Відтоді ця практика стала загальною, в результаті чого власник судна або вантажу повинен або придбати окреме страхування від воєнних ризиків, або сплатити своїм морським страховикам додаткову премію в обмін на видалення FC&S. пункт. наслідком цього було усунення війни та подібних ризиків із покриття. Відтоді ця практика стала загальною, в результаті чого власник судна або вантажу повинен або придбати окреме

страхування від воєнних ризиків, або сплатити своїм морським страховикам додаткову премію в обмін на видалення FC&S. пункт.

Ранній вид страхування відповідальності морського судна був проти відповідальності за шкоду, яку застраховане судно завдало іншим суднам. Таке страхування було здійснено шляхом додавання положення про «заїзд» або «зіткнення» до основного полісу каско, що страхує власника або оператора судна від його втрати або пошкодження. На підставі теорії про те, що за умови повного захисту власників і операторів не заохочуватимуть до належної турботи про технічне обслуговування своїх суден і вибір капітанів і екіпажів, страхувальники каско спочатку відмовилися застрахувати більше ніж 75 відсотків відповідальності за зіткнення. З появою парових суден із чавуну та сталі у 19 столітті потенційні зобов'язання судновласників значно зросли. Щоб захистити себе, британські власники об'єдналися в асоціації «захисту та відшкодування», широко відомий як «Р. і І. Клуби», згідно з якими вони застрахували один одного від зобов'язань, яким вони всі були піддані під час експлуатації своїх суден. Вони включали відповідальність за пошкодження вантажу, тілесні ушкодження та пошкодження пірсів, мостів та інших стаціонарних об'єктів, а також 25 відсотків відповідальності за пошкодження інших суден, проти яких андеррайтери корпусу відмовилися застрахувати. Іноземні власники незабаром знайшли клуби Р. і І. привабливими, і станом на 1973 рік оператори близько 80 відсотків світового океанського тоннажу були застраховані в британських клубах і їх скандинавських і японських філіях. та інших нерухомих об'єктів, а також 25 відсотків відповідальності за пошкодження інших суден, від страхування яких каско страховики відмовилися. Іноземні власники незабаром знайшли клуби Р. і І. привабливими, і станом на 1973 рік оператори близько 80 відсотків світового океанського тоннажу були застраховані в британських клубах і їх скандинавських і японських філіях. та інших нерухомих об'єктів, а також 25 відсотків відповідальності за пошкодження інших суден, від страхування яких каско страховики відмовилися. Іноземні власники

незабаром знайшли клуби Р. і І. привабливими, і станом на 1973 рік оператори близько 80 відсотків світового океанського тоннажу були застраховані в британських клубах і їх скандинавських і японських філіях.

Міжнародне регулювання

Морське право часто вважають різновидом міжнародного права, а не галуззю національного або муніципального права. Не слід заперечувати, що міжнародний аспект морського права надає йому особливого колориту; у сумнівних справах суди однієї країни часто звертаються до прецедентів або законів іншої країни, щоб отримати натхнення чи вказівки. Проте кожна країна має право приймати такі морські закони, які вона вважає за потрібне, за винятком тих випадків, коли вона може зв'язати себе міжнародними конвенціями. Хоча багато таких законів є загальними для більшості морських країн, інші – ні, хоча спостерігається зростаюча тенденція до відновлення міжнародної одноманітності морського права, досягнутої в середні віки. У багатьох сферах лідерство взяв на себе Міжнародний морський комітет, більш відомий під французькою назвою, Міжнародний морський комітет (СМІ), який складається з асоціацій морського права понад 30 країн. Робота Комітету полягає головним чином у розробці міжнародних конвенцій, що стосуються предметів морського права. Коли такий проект готується, він подається до бельгійського уряду, який потім скликає дипломатичну конференцію, на якій проект СМІ обговорюється та вноситься до нього зміни за рішенням офіційних делегатів. Якщо відредагований проект отримує схвалення на конференції, він потім подається національним урядам для можливої ратифікації. Хоча багато з цих конвенцій не вдалося широко ратифікувати, інші були дуже успішними. Робота Комітету полягає головним чином у розробці міжнародних конвенцій, що стосуються предметів морського права. Коли такий проект готується, він подається до бельгійського уряду, який потім скликає дипломатичну конференцію, на якій проект СМІ обговорюється та вноситься до нього зміни за рішенням офіційних делегатів. Якщо відредагований проект отримує схвалення на

конференції, він потім подається національним урядам для можливої ратифікації. Хоча багато з цих конвенцій не вдалося широко ратифікувати, інші були дуже успішними. Робота Комітету полягає головним чином у розробці міжнародних конвенцій, що стосуються предметів морського права. Коли такий проект готується, він подається до бельгійського уряду, який потім скликає дипломатичну конференцію, на якій проект СМІ обговорюється та вноситься до нього зміни за рішенням офіційних делегатів. Якщо відредагований проект отримує схвалення на конференції, він потім подається національним урядам для можливої ратифікації. Хоча багато з цих конвенцій не вдалося широко ратифікувати, інші були дуже успішними. потім він подається національним урядам для можливої ратифікації. Хоча багато з цих конвенцій не вдалося широко ратифікувати, інші були дуже успішними. потім він подається національним урядам для можливої ратифікації. Хоча багато з цих конвенцій не вдалося широко ратифікувати, інші були дуже успішними.

Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі, вперше прийняті на міжнародній конференції, що відбулася у Вашингтоні в 1889 році та переглядалися на конференціях з безпеки судноплавства, що час від часу проводилися в Лондоні з 1914 року, визнаються всіма морськими країнами. По суті, правила є міжнародним навігаційним кодексом. В інших сферах було зроблено багато для забезпечення міжнародної одноманітності через приватні угоди, яких добровільно дотримуються зацікавлені особи; найвідомішим прикладом таких угод є Йорксько-Антверпенські правила загальної аварії, вперше оприлюднені в 1890 році та останні зміни внесені в 1950 році; хоча технічно вони не мають сили закону, тим не менш, шляхом включення до чартерних партій і коносаментів,

Джерело: ця стаття з Британської енциклопедії.