

ЗА ЗНАМЕТО НА КОРАБА

*Петър Кангиларов**

На 29 ноември 2010 г. Черно море взе поредните си жертви. Корабите „Alessandro DP“ и „Karam I“ се сблъскаха до нос Емине и петима моряци изчезнаха в морските води.

Освен грижата за съдбата на моряците в хода на търсенето информационните агенции започнаха да гадаят под какво знаме плават корабите и чия собственост са. По отношение на „Alessandro DP“ нямаше съмнения – холандски кораб, плаващ под холандско знаме, собственост на регистрирано в гр. Барендрехт дружество.

„Karam I“ предизвика сериозно объркване. Някои медии издигаха на мачтата му знамето на Камбоджа, други – на Сиера Леоне. Руските сайтове „Нюз.Ру“, „Правда.Ру“, а и някои български обявиха, че собственик на кораба е „Alfamarin Shipping Company Limited“ със седалище в Новоросийск, други – „Alfamarin Shipping Co LTD“ със седалище в Тартус, Сирия¹. Двете компании реално съществуват, като съвпадението на имената може и да е случайно.

Това не е единствената трагедия, разиграла се в Черно море.

На фаталния 13 февруари 2004 г. на входа на Босфора потъва товарният кораб „Хера“. Екипажът е от 17 българи и двама украинци. Резултат от трагедията са петима загинали и 14 безследно изчезнали. Още първите проверки установяват, че оператор е варненската „Провиданс Шипинг“ и че корабът е плавал под камбоджанско знаме. За собственик се сочи офшорната фирма „Маестра“. Едва ли мъката на близките и роднините щеше да е по-малка, ако „Хера“ бе плавал под българско знаме, но поне въпросът за отговорността и обезщетенията щеше да е по-ясен.

Тези трагедии отново поставиха въпроса за връзката между кораба, собствениците му и държавата на знамето.

Думата „знаме“ произлиза от старославянския език. Тя е образувана от корена „зна“, от който произлизат и думите „знак“, „зная“, „знатен“. Първоначалното значение на думата е „белег, отличителен знак“². Освен думата „знаме“ в нашия език се използва и думата „пряпорец“ (от старобългарското „лерпер“, със значение „вея се“, „пърпоря“)³.

* Адвокат от Варна.

¹ Корабът е на сирийското дружество и плава под знамето на Сиера Леоне.

² **Хараламбиев, Ив.** Малък етимологичен речник на българския език. В. Търново: Слово, 1998.

³ **Войников, Ж.** Етимология на старобългарските названия на знамето, достъпно на <http://protobulgarians.com>.

Почти същите думи се използват и в другите славянски езици: знамя, стяг и прапор в руския; знамено, прапор – украински, vlajka, grápor – чешки.

Във френския език думите за знаме „drapeau“ (за сухоземните знамена) и „ravillon“ (за морските) водят началото си от късния латински със значение на плат, военна палатка¹.

Английската дума „flag“ е със скандинавски произход, най-вероятно през старонорвежки.

Първите сигурни данни за използването на знамена са от времето на династията Чжоу (1046–256 пр.н.е.) в Китай. Те представлявали бял плат с изписан на тях син дракон.

Според някои източници най-ранните сведения за наличието на знамена в Европа са от Древна Гърция – около V в. пр.н.е. на адмиралския кораб на атинската флота се е развявал червен флаг².

Нашите предци пристигат южно от Дунав, развели прикачена на върха на копията си конска опашка.

Византийският император Лъв V Арменец (775–820) пръв въвежда ползването на знамената в армията за обозначаване и разпознаване на бойните единици.

Държавни знамена в Европа не са познати до 12 април 1606 г. (дотогава се е използвал герб или флаг на съответния владетел.) На тази дата след обединяването на Англия и Шотландия крал Джеймс IV утвърждава използването на „Union Jack“.

В края на XII и началото на XIII век постепенно знамената навлизат за употреба и на корабите. Те стават важно средство за определяне както на националността на кораба, така и на ранга и длъжността на капитана му³.

В морското право знамето осигурява на кораба и екипажа защита – било от консулските служби и посланиците, било от военни кораби (например сега край бреговете на Сомалия). То предпоставя правото на каботажни превози и риболов в териториални води (за ЕС правото да се ловува е в териториалните води на целия Съюз, което обуслови неуспеха на референдумите от 1972 и 1994 г. в Норвегия за присъединяване към Съюза).

Защитата на знамето е толкова голяма, че Конвенцията на ООН по морско право (чл. 27) постановява, че крайбрежната държава не упражнява своята наказателна юрисдикция на борда на чуждестранен кораб, преминаващ през нейното териториално море. Крайбрежната държава не може да задържи лице и да извърши разследване във връзка с престъпление, извършено на борда на кораб по време на преминаването през нейните териториални води. Изключенията от това правило са само четири –

¹ Centre national de ressources textuelles et lexicales. <http://www.cnrtl.fr>.

² **Войников, Ив.** История на българските държавни символи. Част II. „Българското знаме през вековете“, достъпно на <http://protobulgarians.com>.

³ **Знамяевский, А.** Флаги: Всемирная энциклопедия. М.: Эксмо, 2009.

ако последиците от престъплението се разпростират върху крайбрежната държава; ако то е от такъв характер, че нарушава спокойствието в страната или добрия ред в териториалното море; ако съдействието на местните власти е било поискано от капитана на кораба или от консулско длъжностно лице на държавата на знамето; ако такива мерки са необходими за пресичане на незаконното пренасяне на наркотични средства или психотропни вещества.

Държавата на знамето може да спре наказателно преследване за замърсяване извън териториалното море, започнато от друга държава, ако тя самата предприеме разследване (чл. 228 КООНМП).

Дори военният кораб, срещнал чуждестранен търговски плавателен съд в открито море, няма право да го подлага на преглед, ако няма достатъчно основания да подозира, че се занимава с пиратство, търговия на роби или че макар на него да е вдигнат чуждестранен флаг, той има същата националност като военния кораб (чл. 22 от Конвенцията за откритото море).

В много случаи приложимият закон се определя от националността на кораба – законът на знамето.

Тези няколко примера, а може да се дадат още много, доказват голямото значение на националността на кораба – на знамето, което той ще носи на мачтата си. Отчитайки това значение, Конвенцията за откритото море изисква плавателните съдове да плават под знамето само на една държава. Тя забранява корабът да променя своя флаг по време на плаването или при отбиване в пристанище. Кораб, плаващ под знамето на две или повече държави, не може да иска признаването на нито една националност и може да бъде приравнен към плавателни съдове, нямащи националност, каквито в повечето случаи са пиратските.

Знамето на кораба и националността му са важен въпрос за **френската правна теория**. Те стават особено актуални след катастрофата на танкера „Ерика“¹.

Националността на кораба е това, което го подчинява на юридическите порядки на определена страна. Това подчинение на определената от националността юрис-

¹ Петролната компания „Тотал“ Франция решава да изпрати от Франция в Италия товар с неголяма стойност. За да постигне минимални разходи, чрез офшорното си дружество „Тотал – Бермудски острови“ (със седалище в Лондон) наема кораба за тази, както се оказва, последна мисия. За целта е използвана швейцарска корабна агенция. До този момент „Ерика“ е плавал на тайм чартър за бахамско офшорно дружество, за което се предполага, че принадлежи на „тръст“, представляван от панамски юридически офис. Оператор на кораба е италианската компания „Паншип“, която фалира веднага след корабокрушението. Персоналът е наеман от индийската фирма за окомплектоване на екипажи „Харолд“. Собствеността на кораба е малтийска, „виртуална“, съществуваща само за този кораб, записана на две фиктивни либерийски дружества, едното от които е собственост на Банк оф Скотланд, а другото – на италианския корабособственик Саварезе, който според някои източници е подставено лице.

дикция се простира върху кораба не само когато се той намира в пристанище или териториални води, но и когато е в открито море. Корабът е своеобразно продължение на френската територия.

Предоставянето на френска националност на кораб му дава, на първо място, правото на знаме. Националността предоставя права, но носи и задължения. Държавата на знамето съблюдава дали корабът е вписан в нейните регистри в съответствие с нормите и изискванията на международното и местното законодателство. Тя взема мерки да се прилагат строго изискванията към конструкцията, оборудването и мерките за безопасност на кораба и следи дали корабът, носещ френско знаме, е снабден с всички изискуеми сертификати и за верността на записаното в тях и съответствието му с реалното състояние на кораба¹.

Всеки френски кораб трябва да носи на борда си акта за националност. Този акт се актуализира ежегодно. Носенето на такъв акт е задължително за всички кораби, включително и за спортните и туристическите съдове, пътуващи в чужди териториални води.

За риболовните кораби френска националност се придобива, ако поне 50% от собствеността е на физически лица от Франция или от държава-членка на ЕС или на юридически лица, имащи седалище в държава-членка на ЕС. За търговските и туристическите кораби е дадена възможност на по-широк кръг субекти да регистрират корабите си под френска националност – такава възможност е предоставена и на физически, и на юридически лица от държави-членки на Европейското икономическо пространство.

На пръв поглед всеки би могъл да осигури френска националност на кораба си. В действителност френското законодателство въвежда определени допълнителни изисквания както към физическите, така и към юридическите лица. Физическите лица трябва да пребивават поне шест месеца всяка година във Франция или да имат местожителство в страната, а юридическите лица трябва да осъществяват постоянна дейност и да имат представителство или предприятие на френска територия.

За риболовните кораби се изисква да имат реална икономическа връзка с Франция.

Морският кодекс на **Мадагаскар** е приет със закон № 99-028 от 3 февруари 2000 г. и е един от най-новите съвременни закони в тази област. Носенето на знамето на Мадагаскар е право, което се признава след изпълнение на административна процедура. Малгашките кораби трябва да отговарят на следните условия:

1. Да принадлежат на физическо лице, пребиваващо на малгашка територия, или на дружество със седалище в Мадагаскар;

¹ Lille, Fr., R. Baumlér. Transport maritime, danger public et bien mondial. Paris: C. L. Mayer, 2005.

2. Да притежават изискуемите от кодекса документи, доказващи статуса на собственика или наемателя по бeърбуот чартър; договор за строителство или покупка; сертификати за неговия тонаж, газене и че не е вписан в регистрите на друга държава; застрахователни полици, покриващи гражданската отговорност на корабособственика; списък на екипажа и др.;

3. Да са преминали преглед за мореходност;

4. Да са с малгашки екипаж (изключения са допустими с разрешение на централата на търговския флот при доказан недостиг на малгашки офицери. В случай на неизпълнение на това условие собственикът на кораба е длъжен да заплати специална глоба (*contribution spéciale*) в полза на Националното училище за морско образование в Махаджанга).

Временно предоставяне на право да се плава под малгашко знаме е допустимо в три случая – при бeърбуот чартър, за новопостроени или закупени в чужбина кораби (за срок от шест месеца) и за физически лица или дружества, сключили специално съглашение с държавата.

Две години след Мадагаскар и **Сенегал** приема свой нов Кодекс на търговския флот. Признаването на сенегалска националност дава право за носене на сенегалско знаме. Всеки кораб, напускащ някое пристанище, е длъжен да носи на борда си документ за националност. За да плава под сенегалско знаме, корабът трябва да отговаря на следните условия:

Поне половината от собствеността да е на местни лица или на лица, произхождащи от страни-членки на CEDEAO (Икономическа общност на западноафриканските държави) или собствеността да е на дружество:

– в което най-малко 51% от капитала е собственост на такива лица;

– което има седалище в Сенегал;

– което има съвет на директорите или надзорен съвет, чийто председател и болшинството от членовете са сенегалци или от страните-членки на CEDEAO;

– което има генерален директор или управител със сенегалска националност или произхождащ от страна-членка на CEDEAO.

Руското и украинското законодателство обвързват предоставянето на знаме със собствеността на кораба.

Право да се плува под руско знаме е предоставено на кораби – собственост на държавата, граждани на Руската федерация, юридически лица, на самата Руска федерация и субектите ѝ, и на общините. Разпоредбата на чл. 15, ал. 2 на Кодекса на търговското мореплаване (КТМ) на РФ дава възможност на кораб, регистриран в чужда държава, да бъде предоставена възможността да плува под руско знаме, ако корабът е предоставен за ползване и владееене на руски наемател по договор за бeърбуот чартър.

При определяне на формата на собственост на кораба КТМ на Украйна (в чл. 16) дава следното кратко и ясно определение – „Украинските кораби могат да са

всякакъв вид собственост, ако не е предвидено друго в законодателството на Украйна. Ядрените кораби са само държавна собственост¹.

При определянето на връзката между държавата и знамето се сблъскват интересите на две основни групи държави – традиционните морски сили, като Франция, Япония, Норвегия, Русия, и държавите, предоставящи „удобни знамена“, като Либерия, Панама, Сиера Леоне, Камбоджа и дори Монголия. Противоречията между тях не са преодолени и при изготвянето на КООНМП. Стига се до компромиса в чл. 91 – „Всяка държава установява условията за предоставяне на нейната националност на кораби, за регистрация на кораби на нейна територия и за правото да се плава под нейно знаме. Корабите притежават националността на държавата, под чието знаме имат право да плават“. Все пак е записан текстът, че „между държавата и кораба трябва да съществува реална връзка“.

Това дава възможност на държавите с „удобни знамена“ да продължат политиката си и четири години по-късно се прави нов опит да се регламентират условията за предоставяне на знаме на корабите. Приетата през 1986 г. Конвенция на ООН за условията за регистрация на корабите си поставя за цел „да приеме строг текст, налагащ на държавите при предоставяне на тяхното знаме не само да осъществяват общ контрол върху корабите, но и да изискват голяма част от екипажа да е от страната на знамето и съществена част от капитала на корабната компания да е в ръцете на местни лица“¹. В конвенцията се предвиждат мерки относно регистрацията, отчетността и собствеността на корабите, състава на екипажите и др. Съществено място е отредено на ролята на държавата на флага по отношение на управлението на корабособственическите компании и корабите, на регистрите, които трябва да поддържа. Предвидени са мерки за създаване на съвместни предприятия между корабособствениците от различни страни, както и мерки за защита на интересите на страните – доставчици на работна ръка, и за свеждане до минимум на неблагоприятните икономически последици, които може да се появят в развиващите се страни в процеса на адаптиране и прилагане на условията на конвенцията.

Предвидено е, че конвенцията влиза в сила 12 месеца след датата, на която не по-малко от 40 държави, общият тонаж на които се равнява на най-малко 25 на сто от световния тонаж, са я приели. Към настоящия момент, 24 години по-късно, тя е ратифицирана от 24 държави, като между тях не са нито предоставящите удобни знамена, нито държави – инициатори и радетели на конвенцията, като Франция, Германия, Норвегия (по-късно тези и други държави създават собствени „втори знамена“ с цел да се преборят с „удобните“²).

¹ **Bonassier, P., Ch. Scapel.** Droit maritime. Paris: Librairie générale de Droit et de Jurisprudence – EJA, 2006, 123–124.

² По-подробно за „вторите“ и „удобните“ знамена вж. **Кандиларов, П.** Второто знаме. – Съвременен право, 2010, № 3, 46–55, и **Кандиларов, П.** Удобното знаме. – Клуб „Океан“, 2010, № 5, с. 143.

Българското знаме се развява на кораб още през първата година след Освобождението. През 1879 г. на страната ни принадлежат подарените от Русия 17 плавателни съда, на които с тържествена церемония е вдигнато българското знаме.

Почти 30 години по-късно е приет първият Закон за морската търговия (обн., ДВ, бр. 19 от 1908 г.), който обаче не съдържа специални разпоредби относно знамето на кораба. Единствено чл. 24 задължава корабоначалника да има на кораба си патент за народност.

В Закон за търговското корабоплаване (обн., ДВ, бр. 271 от 7.03.1931 г.) за първи път се регламентира обстойно въпросът за **националността и знамето на корабите**. На „поданството на корабите“ е отделена цяла глава.

Правото да се издигне българско знаме на мачтата е тясно свързано с българската собственост на кораба. Български физически или юридически лица трябва да притежават поне 51% от кораба. Предвид пазарните отношения, развитието на капиталовите дружества, съобразяването с международните договори и с опита на развитите морски държави нашият законодател предвижда възможността корабите да бъдат притежавани от акционерни дружества и командитни дружества с акции. И в тези случаи законът гарантира българската народност на кораба – тези дружества нямат право да издават акции на приносител за повече от 49% от основния си капитал, а останалите 51% трябва да са поименни, собственици и носители на които „могат да бъдат само физически лица български поданици“ (чл. 20).

Предвидени са и случаите на последващо придобиване на дялове или акции от чужди граждани. В тримесечен срок от придобиването чужденецът е длъжен да прехвърли дяловете си, надвишаващи 49% от собствеността на кораба, на български поданик. Това задължение за прехвърляне горницата над 49% обхваща и лицата, придобили чуждо гражданство, както и „омъжена за чужденец българска поданица“. Санкциите за неизпълнение са сериозни – по искане на началника на пристанището окръжният съд е длъжен да разреши продажбата на съответната част и да възложи извършването ѝ на надлежен съдия-изпълнител. Предвид важността, която законодателят придава на собствеността на кораба, е предвидено, че определението на съда подлежи на предварително изпълнение. Интересът на собственика е гарантиран чрез възможността за обжалване на определението пред Върховния касационен съд. С оглед постигане на максимална бързина и окръжният, и касационният съд разглеждат делото в разпоредително заседание.

За гарантиране на истинността на данните за корабите, плаващи под българско знаме, и публикуването им пред чуждите държави с оглед правата, а и задълженията, гарантирани им от международните договори и конвенции, и за вътрешния гражданскоправен и търговски оборот Законът за търговското корабоплаване въвежда задължение за вписване в специални публични книги. В тези книги се вписват прехвърлянията на кораба или част от него, промяната в характера на собствеността – от българска в чужда, и извършването на публична продан на дяловете над 49%,

„развалянето“ на кораба и др. Преди придобиване на акта за поданство корабът се измерва и му се издава акт за годност за плаване.

От задължението да притежават акт за поданство са освободени рибарските кораби, ловуващи единствено в териториални води, и тези, които не напускат пристанищата, заливите и реките.

Първият социалистически нормативен акт, уреждащ въпроса за националността и знамето на корабите, е Указът за търговското корабоплаване на Народна република България (обн., ДВ, бр. 79 от 1953 г.) Освен корабите, собственост на българската държава, на държавни учреждения, предприятия, кооперации и граждани, е оставена възможност и на кораби, собственост на юридически лица с участие на чуждестранен капитал, да плават под българско знаме; разбира се, единствено след специално разрешение на Министерския съвет. Правото на плаване под българско знаме се загубва, когато собственикът на кораба престане да отговаря на изискванията на указа, когато кооперацията бъде изключена от кооперативната система на страната, когато бъде отнето разрешението на Министерския съвет или загубено българското гражданство.

Ако кооперативни организации, включени в кооперативната система на страната, и другите юридически лица, включително и лица с участие на чуждестранен капитал, бъдат обявени в ликвидация, държавата има право в шестмесечен срок от деня на обявяване на ликвидацията да изкупи корабите им. Цената се определя по споразумение, но в случай на спор се назначава комисия в състав: представители на Министерството на транспорта и Министерството на финансите, от една страна, и на собственика, от друга. Не е предвидено единодушие при вземането на решенията.

Важна последица от загубване на българското гражданство или при наследяване от чужд гражданин е възможността съсобствениците – български граждани, в тримесечен срок да изкупят съответната част от кораба по цена, определена по взаимно съгласие, а при липса на съгласие – по цена, определена по съдебен ред. Ако българските граждани не се възползват от тези си права, е предвидена възможността държавата да встъпи в правата им и на свой ред да изкупи частта на чужденеца. В случаите, когато нито държавата, нито българските граждани съсобственици не упражняват предоставеното им право на изкупуване, правото на плаване под българското знаме се загубва.

Кодексът на търговското мореплаване (КТМ), обн., ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г., обвързва правото на кораб да издигне българско знаме с националността му, съответно с правото на държавата да упражнява суверенитета си на този кораб. Правото на собственост върху кораба е материална предпоставка за предоставяне на българска националност и за издигане на нашето знаме¹. Необходимо е поне половината от кораба да е собственост на държавата, на български кооперативни или

¹ Морско право. Авторски колектив. Варна: Офс. изд. на ВУЦ за СДК, 1982.

обществени организации, на юридически лица с минимум 50% български капитал или на граждани на страната. Издигането на националното знаме е обвързано и с регистрация на кораба в някое от пристанищата. Стойността на тази регистрация може да се разглежда в два аспекта – вътрешен и международен. Вътрешното право обвързва регистрацията с публичността – обстоятелствата, подлежащи на вписване, имат сила за трети лица само след вписването им (вж. чл. 43 и 47 КТМ). В международното право вписването в регистъра е основание за издигане на знамето, съответно за „признаване“ на кораба и предоставяне на предвидената в международните конвенции защита.

На 5.06.2002 г. Министерският съвет внесе в Народното събрание Законопроект за изменение и допълнение на Кодекса на търговското мореплаване (обн., ДВ, бр. 113 от 2002 г.) Като изключим терминологичните разлики в чл. 27 – „кооперативни и обществени организации и на български гражданин“ се заменя с „българско юридическо или физическо лице“, разликата е в т. 4, явно добавена емоционално във връзка с преговорите за членство в ЕС. Тя дава възможност под наше знаме да плава кораб, „който е собственост на физическо или юридическо лице от страна-членка на Европейския съюз, при условие че за изпълнението на техническите, административните и другите изисквания на българското законодателство по отношение на корабите са упълномощени български физически или юридически лица или физически или юридически лица от страна-членка на Европейския съюз, установени в Република България“. Този текст едва ли се нуждае от коментар – достатъчно е да се отбележи становището на проф. Ив. Лазаров:

„От неговото (на КТМ от 1970 г. – бел. авт.) приемане изминаха повече от три десетилетия, през които международното морско право отбеляза значително развитие, което не е стояло пред вниманието на българската юриспруденция. Последното десетилетие е свързано с редица изменения, допълнения и нововъведения в кодекса, които вместо да усъвършенстват и развиват неговите положителни страни, допринесоха за понижаване на неговото качество. Основните причини за това явление се свеждат до:

- епизодичност и непоследователност в законодателните промени;
- липса на синхронизация с вътрешното ни законодателство;
- абстрахиране от тенденциите в международното морско право;
- даване превес към нормите от административноправен характер за сметка на нормите от търговскоправен характер (независимо че кодексът регулира отношения в търговското корабоплаване) и др.

Най-голямата неудача с измененията в кодекса е разширяването на неговия обхват в речното корабоплаване, което няма аналог в която и да е западноевропейска държава-членка на ЕС⁴¹.

¹ Достъпно на <http://www.imll.org/page.php?8>.

Все пак включването на беърбуот чартъра между основанията за издигане на българско знаме, предвид характеристиките на този вид договор (наемане на кораб за определен срок, по силата на който наемателят получава пълни права на владение и контрол върху кораба, включително правото да назначава капитан и екипаж на кораба), е удачно. Би било добре обаче законодателят да се интересува колко български фирми са наемали кораби на беърбуот чартър.

Последните изменения, публикувани в ДВ, бр. 85 от 2010 г., едва ли помагат за привличане на чужди кораби под българско знаме. Според мен те не биха мотивирали особено и нашите корабособственици да върнат корабите си тук. Измененията, както и всичко напоследък, са мотивирани с надеждата, че „биха могли да дадат резултат в сравнително къс срок и биха имали „антикризисен характер“, така че да дадат решение на най-наболелите проблеми, които намаляват привлекателността на българското знаме¹. Това не може да се приеме безрезервно. Замяната на „морска“ с „ипотека върху кораб“, дори да е антикризисна мярка, не е със „сравнително къс срок“ за даване на резултат.

Изменението в чл. 10 КТК, предвиждащо, че спрямо правото на собственост и другите вещни права и придобиването, изменението и прехвърлянето им вече няма да се прилага „законът на знамето“, а „законът на основния регистър“, е още по-оспоримо. Много чужденци биха се изненадали от „закон на основния регистър“, но лесно биха разбрали *Lex banderae*. Изменението е в противоречие с чл. 68 от Кодекса на международното частно право, постановяващ, че „придобиването, прехвърлянето и прекратяването на вещни права върху транспортни средства се уреждат от:

1. правото на държавата, под чието знаме плава корабът“.

Трудно е да се изработи, а още по-трудно да влезе в сила международен режим за знамето на корабите. Различните страни ще продължат да създават собствени правила за предоставяне на знамето си. Все повече държави ще се ориентират към създаване на свои „втори знамена“.

Българският законодател правилно не желае да направи нашето знаме „удобно“, но може да се работи както за създаването на втори български регистър (второ знаме), така и за предоставяне на допълнителни облекчения на корабособствениците. Тези облекчения, освен в намаляване на данъци и още по-облекчен режим за регистрация, може да се изразят в създаване на морски арбитражи и специализирани морски съдилища или морски отделения към апелативните съдилища във Варна и Бургас, които значително да съкратят времето за разрешаване на морските спорове.

¹ <http://www.mtitc.government.bg/page.php?category=188&id=4228>.