

ЧАРТЪРИ И КОНОСАМЕНТИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНИЯ ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ ПО МОРЕ

Диана Маринова¹
e-mail: dmarinova@unwe.bg

Резюме

В настоящото научно изследване се посочват и анализират основните документи, свързани със сключването и изпълнението на договорите за международен превоз на товари по море – чартърите и коносаментите. Направено е сравнително проучване на техните правни особености с цел разграничаването им. Това служи за постигане на основната задача на труда – правилно дефиниране на двете понятия, за да могат да бъдат използвани пълноценно в теорията и практиката.

Анализът на правната природа на чартърите и коносаментите води до изводи, въз основа на които са представени предложения de lege ferenda за изменения на законодателството в изследваната област с цел неговото усъвършенстване.

Използваният метод е един от най-ефективните в правото – сравнително-правният.

Ключови думи: чартъри, коносаменти, договор за международен превоз на товари по море, договори за фрахтоване, правна уредба, легално (законово) определение, стандартни форми на чартъри, предложения de lege ferenda

JEL: K2

Увод

Основните документи, свързани с договорите за международен превоз на товари по море, са чартърите и коносаментите.

Независимо от дългото историческо развитие на превозните документи и наличието на известни проучвания в тази област, макар и не многобройни, правната им същност не е достатъчно изяснена и това създава затруднения особено в практиката. Заставането на различни позиции на представители на доктрината води до често объркване сред морските среди и главно сред корабовладелците, фрахтователите, морските посредници за наемане и продажба на кораби – агенти, маклери, танкерни брокери и др. Поради това настоящото изследване си поставя нелеката задача да установи съществе-

¹ Доцент, доктор по право, катедра „Международно право и право на ЕС“, Юридически факултет, УНСС

ните различия между чартърите и коносаментите, но и да изтъкне техните допирни точки.

Следва да се подчертае, че предметът на труда се ограничава до изясняване на правната същност на чартърите и коносаментите и представяне на основните им правни характеристики, както и до посочване на по-важните стандартни форми (проформи) на чартърите. Подробното изучаване на всички чартъри, стандартни и нестандартни, които се прилагат в световната практика на морските превози, както и на всички видове коносаменти, не е нито възможно, нито необходимо, за да се постигне целта на изследването. Важният резултат, който се очаква, е дефинирането на правната природа на тези два толкова често използвани документа в международните морски превози чрез тяхното съпоставяне да допринесе за правилното им съставяне и използване. От особена важност е посочването и анализирането на основните стандартни форми (проформи) на чартъри, тъй като тяхното прилагане е препоръчително, за да се гарантират до голяма степен интересите на договарящите страни. Следва да се има предвид и фактът, че чартърите и коносаментите като превозни документи са свързани с различни договорни отношения – отношения по договор за международен превоз на товари по море и отношения по договор за наемане (фрахтоване) на кораб. Разграничаването на тези правоотношения също е посочено в настоящото изследване.

Накрая, в резултат на извършения правен анализ, предимно сравнително-правен, са представени някои предложения *de lege ferenda* за изменения на законодателството в изследваната област с цел неговото усъвършенстване.

Правна природа и функции на коносамента

Коносаментът е стоковоразпоредителен документ, който дава право на държателя на неговия оригинал да поиска от корабовладелеца да му предаде посочения в него товар в пристанището на назначението. Той служи и като разписка за изпращането на стоката и за приемането ѝ за превоз. При липса на чартър или друг договор за морски превоз коносаментът е и доказателство за условията на договора за превоз на товара, който е обозначен в него. Отгук е видно, че за разлика от чартъра, който е не само документ, но и договор, коносаментът е само превозен документ. Той не е договор за морски превоз на товари, тъй като договорите са двустранни или многостранни правни сделки, изискващи съвпадане на волеизявленията на две или повече страни, а коносаментът е едностранен акт. Подписва се от капитана или от друг упълномощен представител на превозвача, например корабен агент. Следва да се обърне внимание обаче, че макар и коносаментът да не е договор по своята правна същност, в него, по подобие на договорите, се съдър-

жат съществените условия на договора за превоз. Поради това той изпълнява функцията на доказателство за сключването и съдържанието на договора за морски превоз на товари. При липса на чартър договорът се оформя с помощта на два документа – писмен ордер за натоварване и коносамент за товара, подаден на кораба за превоз. Писменият ордер се подписва от изпращача или от упълномощено от него лице – товарач, и се подава преди натоварването. Въз основа на писмения ордер превозвачът издава коносамент. С подписването на коносамента и връчването му на изпращача превозвачът потвърждава съгласието си да превози товара. От този момент договорът се счита за сключен. Коносаментът проявява своето действие в отношенията между превозвача и легитимирания получател на товара.

Следователно, от горепосоченото може да се направи изводът, че правната природа на коносамента не може да бъде разглеждана отделно от неговите функции – да представлява разписка за получаването на товара, да съставлява стокоторазпоредителен документ и да бъде доказателство за сключването и съдържанието на договора.

Договорите за международни превози на товари по море по коносамент (коносаментни превози) се уреждат от многостранната Международна конвенция за унификация на някои правила относно коносаментите от 1924 г. – Брюкселска конвенция. Тази конвенция е известна като „Хагски правила“ поради продължителната подготовка на нейния проект в Хага (така наречените с френския израз „Travaux préparatoires“ („Подготвителни работи“)). Република България не е страна по конвенцията, но е възприела основни разпоредби от нея в КТК и чрез тази рецепция се постига преодоляване на евентуални стълкновения на национални и еднообразни конвенционни норми. Прилагането на конвенцията за конкретен договор за международен превоз на товари по море е резултат от приемане на коносамент с клауза за предимство от българско лице. Този клауза се нарича Клауза за предимство – Paramount Clause, и предвижда прилагане на конвенцията.

От гледна точка на международното частно право най-важното, което е уместно да се посочи тук, е свързано с приложимото право по договора. При превоза на товари само по коносамент в линейното корабоплаване отговорността на превозвача се определя от императивни норми на приложимия закон, който за държавите членки е конвенцията. Това е едно от съществените разграничения от чартърните превози, при които страните имат възможност да си изберат приложим закон.

Отношенията по договорите за международен морски превоз на товари може да се уреждат и от норми на националното международно частно право. В тези случаи приложимият закон често се урежда с отпращащи норми. Типичен пример в това отношение са именно чартърните превози.

При тях правилото е прилагане на избрания закон (*lex voluntatis*), а при липса на избор – прилагане на правото на държавата, с която договарят се намира в най-тясна връзка (*lex proxima*). Предполага се, че това е законът на държавата, в която страната, която следва да изпълни характерната престация, е имала своето обичайно местопребиваване или главно управление към момента на сключване на договора. В случая страната с характерната престация е превозвачът. Понастоящем правната уредба на въпроса за приложимото право се съдържа в Регламент 593/2008 (Регламент Рим I), който се прилага с приоритет пред Кодекса на международното частно право (КМЧП). По-специално, в регламента се предвижда специална уредба за някои отделни видове договори поради тяхната специфика, сред които са и договорите за превоз, вкл. за международен морски превоз на товари.

Видове коносаменти

Линейни и чартърни коносаменти

Разграничаването на коносаментите на чартърни и линейни зависи от вида на договора за международен превоз на товари – дали става въпрос за превоз на отделни пратки или за чартърен превоз на товари с цял кораб, с част от него или част от корабно помещение.

В първия случай – при превоза на отделни пратки, се извършват т. нар. „коносаментни превози“, характерни за линейното корабоплаване, при което превозът се извършва по разписание. Коносаментите, които се издават за линейни превози, се определят като линейни коносаменти. Поради липсата на чартърен договор, те са единственото доказателство за съществуването и съдържанието на договора за превоз и от това произтича необходимостта от по-детайлно описание в тях на всички изискуеми данни, общи условия и специални уговорки, които при чартърните договори се съдържат в чартъра. Примери за такива уговорки са условията за освобождаване от отговорност, защитните уговорки с цел избягване на проявлението на действието на принципа на номинализма, както и условия, свързани със спецификите на пътуването или на товара. При линейните коносаменти договарят се сключва посредством издаването на два документа – писмен ордер за натоварване и коносамент за товара, приет за превоз на борда на кораба. Писменият ордер се подписва от изпращача или от натоварено от него лице (товарач). Той съдържа данни за вида и естеството на товара, неговото количество и състояние, броя на пратките или колетите, знаците върху тях, потвърждение за изпълнението на всички изисквания за износ, превоз и внос. Изпращачът отговаря спрямо превозвача за всички последици от неправилното, невярното или непълното посочване на данните в ордера. В българското законодателство тези изисквания са установени в чл. 109 от КТК. Втори-

ят документ – коносаментът, се издава въз основа на писмения ордер за натоварване. Превозвачът го подписва и връчва на изпращача, с което потвърждава съгласието си да извърши превоза. От този момент договорът за международен превоз на товар се счита за сключен.

Коносаментът дава на легитимирания получател на товара право да се разпорежда с товара (включително да го залага за обезпечаване на акредитив) и да иска от превозвача да му предаде товара. Предаването на коносамента има силата на предаване на товара в отношенията между получателя и лицето, на което той го е прехвърлил (чл. 118, ал. 1 и ал. 2 от КТК). Следва да се отбележи, че получателят може да бъде легитимиран или чрез поименното му посочване в коносамента, или чрез джиро, или чрез притежаване на коносамента.

За разлика от линейните коносаменти, т. нар. чартърни коносаменти са характерни за случаите, при които се сключва чартърен договор за превоз на еднородни товари¹ с кораби, които не плават по разписание, а се наемат за съответния превоз (трампови кораби). Този вид коносаменти са документи, които, предвид наличието на чартър, съдържат обикновено само обозначение, че товарът е приет на борда на кораба в добро състояние и че капитанът го приема въз основа на описанието на изпращача. В текста си коносаментът трябва да съдържа изрично позоваване на чартъра за всички останали условия и изключения, които не са описани в коносамента. Всички тези условия в чартъра се считат за неразделна част от коносамента.

Чист коносамент

Чистият коносамент е документ за удостоверяване от страна на капитана на приемането на стоката във видимо добро състояние. Изпращачът предоставя данни за товара. В случай че товарът се предава в явно недобро състояние или в неподходяща опаковка, това се отбелязва в коносамента и той вече няма качеството на чист коносамент. От това произтичат неблагоприятни правни последици, изразяващи се главно в отказ на банките и на други лица да го приемат срещу плащане. В тази връзка може да се посочат правилата в Еднообразните международни търговски обичаи относно документарните акредитиви, разработени и кодифицирани от Международната търговска камара (МТК), съгласно които чистият коносамент не съдържа добавена бележка за повреденото състояние на товара и/или за неподходящата му опаковка.

В практиката съществуват случаи, при които се издават чисти коносаменти по настояване на изпращача, при положение че товарът не е предаден

¹ Такива товари са обикновено зърнени храни, въглища, рудни изкопаеми и други, които се определят като масови товари.

за превоз в добро състояние. При наличието на такива обстоятелства изпращачът предлага на превозвача гаранционно писмо, че ще покрие неблагоприятните за кораба последици от издаването на коносамента в този му вид.

В българското законодателство липсва специална правна уредба на разглеждания тук въпрос. Поради тази причина съгласно чл. 1, ал. 2 от КТК следва да се обърнем към общата гражданскоправна уредба, според която при преценката за гаранционното писмо следва да се вземе предвид законосъобразността или незаконосъобразността на споразумението за издаване на антидатиран или чист коносамент срещу гаранционно писмо. Ако това споразумение цели измама на получателя на товара посредством съставяне на документ с невярно съдържание, това деяние е наказуемо по Наказателния кодекс (НК), а гаранционното писмо се обявява за нищожно като противоречащо на закона съгласно чл. 26, ал. 1 от Закона за задълженията и договорите (ЗЗД). Това означава, че превозвачът не може да се позове на него пред съд или арбитраж, за да реализира гаранцията, в случай че изпращачът откаже доброволно да го обезщети.

Тук не може да не се отбележи, че практиката на английските съдилища, която безспорно е най-богатата в тази област, достига до извода, че приемането на такова гаранционно писмо представлява измама, поради което гаранцията следва да бъде обявена за нищожна.

Поименен коносамент

Поименен коносамент е превозен документ, издаден на името на получателя на товара. Неговото прехвърляне се извършва с договор за прехвърляне на вземане – цесия. Следователно, за него се прилагат всички правила за цесията, съдържащи се в общото гражданско право (чл. 99 и чл. 100 на ЗЗД). Получателят е длъжен да предаде коносамента на неговия нов получател и да уведоми превозвача за прехвърлянето му. Прехвърлянето има действие по отношение на превозвача и третите лица от момента на обявяването му. Поради сложната процедура по прехвърлянето този вид коносамент се използва по-рядко в търговското корабоплаване в сравнение с коносамента на заповед и коносамента на приносител, които ще анализирам накратко по-долу. Поименният коносамент се използва обикновено в случаите, когато се превозват особено ценни товари с оглед по-голямата сигурност, която по дефиниция е характера за този вид коносамент.

Коносамент на заповед

Коносаментът на заповед също се характеризира с начина на своето прехвърляне – с пълно или с бланково джиро. Предвижда се възможност приобретателят по бланковото джиро да прехвърли коносамента с предаване или с ново джиро.

Пълното джиро съдържа данни за лицето, на което се прехвърля коносаментът, посочване на датата и мястото на джиросването и подпис на първоначалния притежател – джиранта. По този начин лицето, на което е прехвърлен коносаментът (джиратарят), се превръща в легитимиран получател на товара. От своя страна това лице може отново да джирова коносамент на друго лице. Последното джиро при непрекъснат ред на джирата дава право на получателя да иска от превозвача да му предаде товара, както и да се разпорежда с него.

Бланковото джиро се обозначава върху обратната страна на коносамент. За разлика от пълното джиро то съдържа само подписа на легитимирания от него получател, без да посочва името на новия получател. Всеки негов предявител става легитимиран притежател на коносамент. По този начин коносаментът на заповед става идентичен с коносамент на приносител.

Този вид коносаменти често се прилага в практиката, тъй като прехвърлянето им е лесно, а от друга страна, наличието на поименно джиро защитава интересите на получателя.

Коносамент на приносител

Коносаментът на приносител се прехвърля чрез простото му предаване на друго лице. Срещу представянето му превозвачът е длъжен да предаде товара. Следва да се подчертае, че този вид коносамент се отличава с най-голяма несигурност, тъй като товарът може да се окаже в разпореждане на лице, което не притежава законни права върху него, например при загубването или открадването му.

Други видове коносаменти. Корабна разписка

Наред с коносаментите за приемане на товари за превоз на борда на кораба, за които като цяло става въпрос в настоящото изложение, в търговското корабоплаване, макар и рядко, се прилагат и коносаменти за приемането на товара в склад в пристанището с цел извършване на последващо натоварване. Те имат доста ограничено приложение, тъй като не се приемат от банките за плащане по документарни акредитиви.

Бордов (бордови) коносамент е този, върху който е отбелязано наименованието на кораба и датата на натоварването. Нарича се още коносамент за натоварен товар.

Директен коносамент е налице, когато превозвачът поеме задължение да извърши превоз, в който участват и други превозни средства, които превозват по различни видове транспортни пътища. По искане на изпращача в тези случаи превозвачът издава коносамент за целия превоз до местоназначението на товара. В него се посочват пристанищата или местата за прето-

варване, както и всички останали видове превоз. Първият превозвач е длъжен да сключи или да осигури сключването на договорите със следващите превозвачи. Изпращачът се освобождава от задължението от етапно приемане и следващо предаване на товара в претоварните пунктове, тъй като за това е длъжен да положи грижи първият превозвач.

Накрая, считам за уместно да се направи разграничение между коносамента като превозен документ и корабната разписка. Тя се издава на изпращача от превозвача и може да се прехвърля чрез просто предаване. За разлика от коносамента разписката не е стокоразпоредителен документ, но пък подобно на него представлява доказателство за състоянието на товара. Най-важната роля на корабната разписка е, че дава на посочения в нея изпращач право да получи въз основа на нея коносамент, подписан от превозвача.

Съдържание на коносамента

Коносаментът съдържа някои задължителни елементи (реквизити), както следва: наименование на превозвача и на изпращача, както и на легитимирания получател на товара; крайно местоназначение; вид на коносамента; наименование на кораба; вид на товара – вид на колетите, тегло на товара, тегло, обем и размери на пратките; данни за външното състояние на товара и опаковката му; марки (знаци) за установяване на идентичността на товара; уговорка за навлото и други вземания в полза на превозвача, както и отбелязване дали те са платени или следва да бъдат платени съобразно с условията на чартъра; място на натоварването; брой на екземплярите на коносаментите; дата и място на издаване на коносамента; подпис на превозвача, на капитана или на друг представител на превозвача.

В българското законодателство тези реквизити са установени в КТК (чл. 110). В случай на липса на уговорка за вида на коносамента, както и ако коносаментът се издава на заповед без посочване на получател, той се счита за издаден на заповедта на изпращача.

Ако датата на издаване на коносамента не е изрично посочена в него, счита се, че това е датата, на която е завършено натоварването на пратката върху кораба. Съгласно друга презумпция, ако броят на екземплярите не е изрично посочен, счита се, че на изпращача е издаден само един оригинален екземпляр. Липсата на някои от другите реквизити на коносамента не го лишава от качеството на превозен документ, а само от качеството на стокоразпоредителен документ.

От особено значение е датата на издаване на коносамента, особено при документарните акредитиви, поради което нерядко в практиката е възможно да се стигне до антидатиране на коносамента, за което изпращачът се

задължава да обезщети превозвача за претърпените вреди посредством гаранционно писмо (letter of guarantee).

Датата има важна роля и при продажба на товар по време на превоза, тъй като подпомага купувача на товара да прецени последиците от сключването на сделката, като например цената на стоката към момента на пристигането ѝ в местоназначението или продължителността на рейса. Датата на коносамента има съществено значение и за определяне на момента на преминаване на товара на риск на застрахователя при договора за морска застраховка. Като взема предвид важната роля на датата, българският законодател не допуска предварително издаване на коносамента – преди натоварването на стоката на борда. Поради това в чл. 112 от КТК е установена законната презумпция, че ако датата на издаването не е изрично посочена, счита се, че това е датата, в която е извършено натоварване на пратката върху кораба. Ако броят на екземплярите не е изрично посочен в коносамента, счита се, че на изпращача е издаден само един оригинален екземпляр. Изпращачът следва да посочи писмено данните за товара, които подлежат на проверка от капитана и членовете на екипажа. В случай на предаване на товара в повредено състояние или в неподходяща опаковка, това трябва да се посочи в коносамента чрез забележка. С вписването на забележката коносаментът вече не е чист (clean bill of lading).

Правна същност на чартъра

Чартърът е исторически най-рано възникналата форма на договор за морски превоз на товари. Той се появява в периода на късното Средновековие. Първоначално тези договори са били удостоверявани с два документа, представени от двете страни по договора, които представлявали части от един и същ лист хартия, разрязан на неравни части. По този начин само частите на конкретен договор е било възможно да се съединят успешно. Такива споразумения се обозначавали с латинското наименование „carta partita“ (лат. букв. „разделен документ“), което впоследствие се запазва от международния търговски обичай и понастоящем е в основата на съвременния правен термин „чартър“. Още по-осезателна е приликата в английския език, където чартърът се обозначава като „charter-party“.

Чартърът е договор за превоз на товари, по силата на който превозвачът се задължава да превози товар с цял кораб, с определена част от товарното му пространство или в определено корабно помещение, а другата страна – изпращачът се задължава да предаде товара за превоз. Необходимо е корабът или част от него да бъде специално нает за извършване на този превоз, по което той се отличава от линейните превози на отделни пратки, извършвани по разписание и известни още под условното наименование „коноса-

ментни превози“⁴. Следва да се направи важното уточнение, че в българското законодателство чартърният договор не е ясно разграничен от договора за фрахтоване на кораб. Така, съгласно чл. 184, ал. 1 от КТК „с договор за наем на кораб за определено време (тайм-чартър) наемодателят се задължава да предостави на наемателя цял кораб срещу определена наемна цена“. Очевидно е, че наемът на кораб и тайм-чартърът се възприемат като идентични договори. Разликата между тях обаче следва да се вземе предвид, тъй като договорът за наемане на кораб има друг предмет, други страни и друго съдържание. Договорът за фрахтоване обикновено се сключва с цел именно да бъде превозен определен товар, но е възможно да бъде сключен и за друга цел – извършване на риболов, за научни изследвания, различни дейности в областта на корабоплаването и др. (Страшимирова, 2012, с. 113). До известна степен чл. 184 от КТК е съобразен с това, тъй като установява, че наемателят на кораба може да извършва през уговореното време „превози на товари или пътници или да го използва за друга дейност съобразно с този кодекс“. Следва да се отбележи обаче, че тези други дейности не са уточнени в закона, което представлява правна празнина и е необходимо тя да бъде запълнена. В арбитражната практика също обикновено не се прави разлика между чартърния превоз и наема на кораб. Такъв е случаят например с решение по вътрешно арбитражно дело (ВАД) на Арбитражния съд (АС) при БТПП от 2001 г. по предявен иск на корабособственика за обезщетение за разходите за поддръжка на кораба, издръжка на екипажа и разходите по осъществяването на кораба и връщането му в България.

Макар че от функционална гледна точка има сходство на целите на двата договора, осезаема е разликата между тях и от гледна точка на правилата на международното частно право, според които за двата договора се прилагат различни формули на привързване.

По мое мнение от горепосоченото следва, че в закона е уместно да се направи изменение в смисъл, че чартърният превоз и наемът на кораб са два различни вида договори (Маринова, 2015, с. 33-38; Страшимирова, 2010).

Чартърният договор може да бъде в писмена или в устна форма. За него не се изисква по закон специална форма за действителност, поради което договорът се определя като неформален. В практиката се предпочита писмената форма, тъй като тя служи за доказването му.

В чартъра се уреждат отношенията между превозвача и изпращача. Той има действие за получателя на товара, само ако коносаментът изрично възпроизвежда уговорките му или изрично препраща към него.

За разлика от коносамента, който е едностранен акт и представлява стокоразпоредителен документ и доказателство за съществуването и съдържанието на договора, чартърът е както документ, така и договор за превоз.

Структура на чартъра

Първата уговорка на всички чартъри съдържа определяне на страните и на чартирания кораб. Това е преамбюлт. Той включва и основните условия на договора. Посочва се годността на кораба за плаване, обозначава се товарът с описание на всички негови характеристики, определят се поименно пристанищата на натоварване и разтоварване.

Следващата уговорка обикновено е за заплащане на превозната цена (навлото). Тя съдържа данни за размера на навлото и за единицата товар, за която този размер се отнася, както и уточнение как, къде и кога се заплаща. С тази уговорка често се свързват уговорки за извършване на други плащания – възнаграждения за пилотаж, данъци върху навлото и др., както и заплащане на товаро-разтоварните работи, ако то се извършва от фрахтователя. Ако разходите по натоварване и разтоварване се поемат от корабовладелеца, това се вписва в отделна уговорка.

Навлото може да бъде уговорено във валутата на една държава, а плащането му – във валута на друга държава. В тези случаи е препоръчително в чартъра да се съдържа клауза за извършване на плащането въз основа на междуправителствени валутни споразумения. В тази уговорка може да бъде включено изискване за предварително плащане на навлото, което означава плащане на навлото на корабовладелеца, преди той да е извършил превоза. Искането за предварително плащане е оправдано в случай на съмнение относно финансовото положение на фрахтователя, както и за определени групи и видове стоки, които са предмет на спекулативни сделки, от които може да произтекат големи загуби за товародателите и товарополучателите. Предварителното плащане на навлото следва да се разграничава от т. нар. условие за аванс на навлото. За разлика от традициите в миналото, в съвременното развитие на чартърните превози това е по-скоро изключение, а когато съществува, фрахтователите настояват в договора да се включи съответна уговорка за закрила на техните интереси. Става въпрос за случаите, при които капитаните изискват аванс от навлото в пристанището на натоварването с цел заплащане на основни разходи.

В уговорката за навлото се включват и условията за отбив. Това се налага, тъй като по правило теглото на разтоварения товар е по-малко от натоварения. Загуби на теглото се дължат главно поради изпаряване, разсипване на товар по време на превоз и на товарни операции и др. Ако в чартъра се изисква претегляне на товара, навло се дължи само за действителното количество, получено от предявителя на коносамента. В практиката обаче се предпочита отбивът, тъй като претеглянето често е трудно и скъпо, а и би могло да доведе до забавяне на разтоварването, което не е в интерес нито на корабовладелеца, който би загубил време, нито на товарополучателя, който

би загубил диспач (сума за разтоварване преди изискуемото време). Възможно е в проформа на чартър да има компромис, като се включва едновременно възможност за заплащане на навло въз основа на претегляне или съобразно коносаментното количество с отбив (както е например в проформата „Фосфо“ за износ на фосфати).

В случай на неплатено навло или на част от него то следва да се заплати от получателя. В негова тежест са и плащанията поради закъснение в натоварването, разтоварването и приемането, както и разходите, извършени от превозвача за сметка на товара.

Други важни уговорки от структурата на чартъра са тези за прекратяване на отговорност и за право на задържане. Те са тясно свързани с плащането на навлото и поради това често представляват част от уговорката за навлото.

Прекратяването на отговорността цели освобождаване на фрахтователя от отговорност след изпълнение на задълженията му по договора, а правото на задържане предвижда правна възможност на корабовладелеца да задържи или да продаде товара в пристанището по разтоварването, като по този начин получи полагащата му се сума, в случай че фрахтователят не заплати навлото и останалите дължими от него плащания. Наред с това, както се предвижда в проформата на чартър „Дженкон“, ако при упражняване на правото на задържане и продажбата на товара корабовладелецът не получи цялата полагаща му се сума, фрахтователят следва да заплати останалата част.

Правото на задържане е право на превозвача да задържи товара като средство за обезпечаване на заплащането на навлото. Това е специфичен израз на правото на задържане, но като цяло се характеризира с общото понятие за право на задържане. Превозвачът може да упражни това право само до предаването на товара. Задържането следва да бъде прекратено след заплащане на навлото и демюрейджа или при предоставяне на гаранция, която най-често е банкова гаранция. Правото на задържане обезпечава и сумата за т. нар. „мъртво навло“. Това е случаят, при който фрахтователят не може да представи за превоз пълен товар, корабът отплава в рейс с недотоварване и той следва да заплати навло за недостигащото количество товар.

На следващо място следва да се посочи, че в чартъра може да има отделна уговорка относно разходите за товарните операции. Независимо от факта, че навлото е цената на морския превоз на товар, разходите по неговото натоварване и разтоварване съгласно обичай или по споразумение между превозвача и изпращача или фрахтователя често се заплащат от корабовладелеца и се вземат предвид в размера на навлото. Такива договори се отличават от превозните договори при „чисти условия“, които се обозначават като условия „ФИО“ („FIO“ – free in and out – корабът е свободен от разходи по натоварване и разтоварване). При договорите с условия „ФИО“ фракто-

вателят плаща разходите по натоварване и разтоварване. Не са редки случаите, при които фрахтователят или изпращачът на товара понася разходите за натоварването му („FOB“ – free on board – корабът е свободен от разходи по натоварване) и при които фрахтователят или получателят на товара понася разходите по разтоварването („FD“ – free discharge). Ако фрахтователят заплаща и разходите по подреждане на товара, договорът се счита за сключен при условията „FIOS“ („FIOS“ – free in and out stowed), а ако фрахтователят заплаща и разходите по подравняване на товара, договорът се счита за сключен при условията ФИОТ („FIOT“ – free in and out trimmed). В някои чартъри вместо тези уточнения се посочва, че договорът се сключва при „пълни условия ФИО“ („clean FIO“), което е със същото значение.

Друга уговорка в чартъра, която се включва, когато корабите се фрахтоват при условия ФИО, е уговорката за стивидори. Това са лица, които фрахтователите назначават за натоварване, разтоварване, подреждане и подравняване на товара. В практиката фрахтователите често предпочитат свои стивидори и когато разходите за товарните операции се поемат от корабовладелците. Важно е да се уточни, че независимо от това кой наема стивидорите капитанът носи отговорност за качеството на извършената от тях работа. Понастоящем за извършване на този вид работи се наемат специализирани компании, а не отделни лица.

В чартърите обикновено се включват уговорки за сталийно време, демюрейдж, детеншън и диспач.

Сталийното време е периодът, с който разполага фрахтователят за натоварване или разтоварване. В практиката най-често възникват спорове във връзка с начина на изчисляване на сталийното време. Поради това е от особено важно значение в чартъра да се предвидят ясно задълженията на фрахтователя, както и да се определи точно началото на броеето на този период. Изключения представляват случаите, при които товародателите и получателите на товара са длъжни да изпълняват задълженията си по подаване, и респективно, по приемане на товара, съобразно с възможностите на кораба и в съответствие с обичаите на пристанището („f.a.c.o.p.“ – fast as can according to custom of the port). Тези условия обаче са подходящи в линейното корабоплаване, докато при чартърните превози биха могли да доведат до засягане на интересите на корабовладелците от прекомерно забавяне на кораба за товарене или разтоварване от страна на фрахтователя.

При спазване на сталийното време фрахтователят дължи само уговореното навло, докато в случай на просрочване се дължи демюрейдж. Това е фиксирана парична сума за обезщетение на корабовладелеца, която той има право да получи за единица контрасталийно време – време на престой след изтичане на сталийното, изчислявано обикновено на денонощие. По смисъл-

ла на т. 8 от Допълнителните разпоредби на КТК „демюрейдж“ е „парично възмездяване за престоя на кораба при товарно-разтоварни операции повече от времето, предвидено в договора за превоз по море“.

Уговорката за демюрейдж е често прилагана в практиката и почти изцяло съдържанието ѝ се основава на морскоправни обичаи.

След изтичане на контрасталийното време корабовладелецът има право на общо основание да потърси обезщетение за вреди, които не са покрити от демюрейджа. Това обезщетение се нарича детеншън.

За разлика от демюрейджа и детеншъна, които представляват суми за обезщетение на корабовладделеца при нарушаване на задълженията на фрахтователя да спази установения срок на товарене и разтоварване, уговорката за така наречения диспач е за заплащане на сума от корабовладделеца на фрахтователя, с която той се възнаграждава за предсрочното извършване на товарните операции. По такъв начин диспачът се превръща в стимул за фрахтователя да положи усилия за предсрочно освобождаване на кораба от натоварване и разтоварване.

Тук е мястото да се подчертае фактът, че независимо от сравнително ясното определяне на горепосочените суми – демюрейдж, детеншън и диспач, било като фиксирани суми или като процент на ден, тяхната правна природа остава неясна. Нито в теорията, нито в законодателството, нито в практиката се прави опит те да се определят например като такси или пък демюрейджа и детеншъна като глоби или санкции. По мое мнение е уместно да се предложи включването на тяхната правна природа в легалните определения в КТК, откъдето би започнало и по-доброто боравене с тях в практиката, и по-задълбоченото им изследване в морскоправната теория. Към настоящия момент до голяма степен те са съобразени с обичаите в морското право.

Важна уговорка в чартърите е тази за назначаване на агенти (агентско обслужване). Задълженията на корабния агент са с широк диапазон. Основното му задължение е защита на интересите и оказване на съдействие на корабособственика (или корабовладделеца). В последните години обаче тенденцията е агентите, които обслужват кораба, да се назначават от фрахтователя и съответно, те осъществяват дейността си в защита на неговите интереси. Възможно е при проява на недобросъвестност от страна на агентите корабовладелецът да назначи допълнително свой агент, в резултат на което да плаща две агентски възнаграждения. Честа практика е агентското обслужване да се осъществява съгласно утвърдените обичаи.

В чартърите се отделя място и на уговорки за брокери и за брокерско възнаграждение. Наред с понятието „брокерско възнаграждение“ в чартърите често се употребява понятието „брокерска комисиона“, което е идентично по правно съдържание. Това възнаграждение се изразява в процент върху навлото, освен

в случаите, когато се заплаща като отделна сума. Тези случаи са по-редки и тогава посредникът не извършва типичен брокераж, а действа като агент.

Съществува възможност уговорката за брокерско възнаграждение в чартъра да бъде зачеркната и вместо това брокерът да получи от корабовладелеца гаранционно писмо, с което той му гарантира плащането на комисиона. За предпочитане е тази уговорка да бъде предвидена изрично в договора с оглед по-сигурната защита на брокера. Поради тази причина гаранционното писмо се среща рядко в практиката.

В чартърите може да се съдържат доста различни по съдържание уговорки за брокерско възнаграждение. В едни случаи е предвидено комисионата да се заплаща след натоварването, а в други – след разтоварването. Възможно е да се посочи плащането на комисионата да се извърши след подписването на чартъра. Следва да се вземе предвид, че е разумно брокерът да застрахова комисионата си веднага след сключване на чартърния договор. Това е от особено важно значение при погиване на кораба. Тук е уместно да се отбележи, че чартърната уговорка за брокерско възнаграждение включва и отчисляване на комисиона не само от навлото, а и от мъртвото навло и от демюрейджа.

Следва да се обърне внимание на правото на брокера да иска арест на кораба (морски арест) с цел заплащане на брокерската комисиона. Тази правна възможност възниква едва в края на миналия век, когато Международната конвенция за арест на кораби от 1999 г. (по която Република България е страна) предвижда, че всякакви такси за брокерска дейност, плащани по отношение на кораб от корабособственика или от беърбоут чартъра, или от тяхно име, съставляват основание на морски иск. Съгласно чл. 2, ал. 2 от конвенцията кораб може да бъде арестуван само по отношение на морски иск, но не и по отношение на друг иск.

Преди това е битувало схващането, че право на морски иск има само корабособственикът, който е страна по чартъра или е издал коносамента. По време на действието на предходната Международна конвенция за унификацията на някои правила относно ареста на морски кораби от 1952 г. (Брюкселска конвенция, по която Република България не е страна) се установява френска съдебна практика по тълкуване на чл. 1, ал. 1 от конвенцията, съгласно която основание на морски иск е споразумение за експлоатация или наемане на кораб с чартър или по друг начин.

Брокерът може да поиска арест на кораб преди завършването на рейса и разтоварването на товара в случай на влошено финансово състояние на корабособственика и опасност от неговото изпадане в неплатежоспособност.

От гледна точка на международното частно право от първостепенна важност е определянето на приложимия закон относно ареста на кораб. Съгласно конвенцията това е законът на държавата, в която е извършен или

поискан арестът (чл. 2, ал. 4). Ако е приложим българският закон, уредбата се съдържа в КТК. В т. 42 на §1 от Допълнителните разпоредби на КТК е дадено легално определение на понятието „арест на кораб“ като „обезпечителна мярка, състояща се в задържане или ограничаване преместването на търговски кораб за обезпечаване на предявен или бъдещ морски иск“ по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби, съответно на иск по чл. 365, ал. 1“.

По отношение на възможността за арест на кораб с цел обезпечаване на заплащането на брокерска комисиона следва да се подчертае, че това е крайна мярка, тъй като е важно брокерът да поддържа добри взаимоотношения с корабособственика, но най-вече поради факта, че размерът на комисионата може да бъде твърде висок или пък арестът на кораба да се окаже незаконен или неоправдан. В тази връзка чл. 365 от КТК предвижда, че в случай на неоснователно задържане отговорност носи лицето, по чието искане е станало задържането.

Заслужава да се посочи и уговорката за извънреден труд. Нейното включване в чартъра като самостоятелна клауза е за препоръчване с оглед избягване на спорове или поне по-успешното им уреждане. Най-справедливото решение е стойността на извънредния труд да бъде заплатена от страната по договора, която го е поръчала. Независимо от това следва да се отбележи, че по начало плащането на извънреден труд на командния състав и на екипажа се извършва от корабовладелеца. Не така стои въпросът обаче, когато корабът е на деморейдж, т.е. когато срокът за натоварване или разтоварване не е изтекъл. В тези случаи плащането на извънреден труд е задължение на фрахтователя.

В чартърите често се включва и уговорка за т. нар. екстразастрахователна премия. С цел да се изключи възможността за предявяване на иск за повишена (екстразастрахователна) премия от застрахователя, обикновено се ограничава отговорността на корабовладелеца до определена сума, която се фиксира в съответната чартърна уговорка. Такава повишена премия може да се изисква поради възрастта на кораба, липсата на клас, знаме, репутация на корабовладелеца. Тя се обезщетява от последния и фрахтователят има право да я приспадне от навлото. В този смисъл са уговорките в най-често употребяваните проформи, например „Фосфо“.

Една от специалните уговорки в чартърите се отнася за палубния товар. Превоз на товари върху палуба е допустим, ако това е изрично уговорено или ако се предвижда в правилата на пристанището по натоварването, както и ако не се забранява от императивни правила на такова пристанище. В частност, такъв е случаят с възпламенителни и други опасни товари, както и живите животни, които обичайно се превозват на палубата. Освен тях съществуват и други товари, които се превозват на палубата със съгласието на

фрахтователя – дървени материали, целулоза и др. В случай че се превозва товар върху палубата, това следва да бъде изрично уговорено в чартърния договор или в коносамента.

Съдържание на чартъра

В чартъра се съдържа подробно описание на условията на превоза – наименование на страните, обозначение на кораба и на товара, време и място на подаване на кораба и на предаване на товара, размер на навлото (превозната цена), местоназначението на товара и др.

Условията (уговорките) на чартърния договор се подразделят на основни и специални.

Основните условия представляват неразделна и съществена част от всеки договор за международен морски превоз. По-важните от тях са следните: дата и място на сключване на договора; име на корабовладелеца, седалище/местоживеене и адрес; описание на кораба – наименование, флаг, вид на кораба (моторен кораб или параход), регистров тонаж, клас, товароподемност и др.; наименование и адрес на изпращача; наименование на товара и начин на превозване, както и минимално и максимално количество товар, което следва да бъде предадено за превоз; пристанища на натоварване и разтоварване; уговорка за плащане на навлото; форсмажорни обстоятелства; уговорка за агентиране и за брокерско възнаграждение; уговорки за демюрейдж и за диспач; уговорка при отклонение от курса; уговорка за обща авария; уговорка за освобождаване от отговорност; арбитражна уговорка или уговорка за избор на съд; защитни уговорки.

Специалните условия се включват като клаузи в чартърния договор, за да отговорят на специфичните изисквания на превоза на различни товари и на особените нужди на страните. Такива мога да бъдат уговорките за екстрастрахователна премия, за палубен товар, за конкретен маршрут, за изхвърляне на товар зад борда и др.

По правило чартърите не съдържат уговорки за отговорност за нарушаването им. Вместо това те включват условията за изключване на отговорността на страните и преди всичко на превозвача, който е носител на характерната престация. Чартърните проформи най-често включват уговорка за освобождаване от отговорност за навигационна грешка поради небрежност.

Отговорност на страните по договора

Условията, включени в чартърните уговорки, така както бяха разгледани по-горе, предвиждат задължения и за двете страни по договора – и за корабовладелеца, и за фрахтователя. Сред основните и най-важни задължения на

корабовладелеца са предоставянето на надежден, годен за плаване кораб на определено място и за определен срок, както и да не допуска отклонение от курса на кораба. Фрахтователят е длъжен да подаде товара за превоз и да извърши натоварването и разтоварването в уговореното в чартъра сталийно време.

Предоставянето на годен за плаване кораб е известно още като осигуряване на мореходност на кораба. За мореходността не може да се даде общовалидно определение, тъй като тя зависи от кораба, от рейса/рейсовете и от техните етапи, от стандартите и практиките, установени на съответното място. Най-обстойно и детайлно са посочени характеристиките на мореходността в английското прецедентно право. Съгласно това право мореходен е корабът, когато е в плаващо състояние, снабден с подходящ компетентен екипаж и необходимите съоръжения, складове и документация, пригоден за товара, който ще превозва. В законодателствата на държавите от системата на Общото право като цяло (не само във Великобритания) мореходността се възприема като подразбираемо условие, с което корабовладелецът е обвързан, освен ако чартърът изрично не предвижда друго.

Следва да се подчертае, че независимо от невъзможността да се даде абсолютно важаща дефиниция за мореходност, в съвременните законодателства съществува тенденция за даване на легални определения на това понятие, която според мен е положителна. Законовата установеност на мореходността, макар и в по-общи рамки, което е неизбежно, е за предпочитане пред липсата на определение, тъй като би улеснила изхода от евентуални спорове.

Считам, че тук е уместно да се посочи, че в българското законодателство също има легално определение на понятието „мореходност“. Съгласно т. 16. на §1а (нов – ДВ, бр. 113 от 2002 г.) от допълнителните разпоредби на КТК „мореходност“ е комплексно качество на кораба по отношение на корпуса, стъкмяването и екипажа, позволяващо му да плава в райони и метеорологични условия в съответствие с класа му, когато има такъв, както и да извършва дейността, за която е предназначен, без да се излага на опасност превозваният товар или животът на екипажа и пътниците“.

За изпълнението на всички задължения на страните по договора се изисква полагане на дължимата грижа, която е лично задължение. Страната, възложила на други лица дължимата грижа, носи отговорност за неполагането ѝ или за небрежното ѝ полагане от тяхна страна. Такива лица са например агентите на превозвача, за чието неполагане на грижа отговаря превозвачът. Той носи отговорност и за неполагането на дължимата грижа по осигуряване на мореходността на кораба от страна на корабособственика или управителя, или на капитана, ако са му възложени задълженията по осигуряване на мореходност.

Следва да се обърне специално внимание и на отговорността за отклонение от курса (девиация). Има се предвид обичайният курс, за какъвто се

счита най-краткият. Допустими са изключения, когато морският обичай или обичаят в практиката допуска това само при някои изключителни обстоятелства, каквито са спасяването на човешки живот, избягване на неминуема опасност, бездействие на фрахтователя и случайно отклонение. Тези изключения са установени за първи път в английското общо прецедентно право, след което са възприети в съвременните законодателства. Според английското право, както и според системата на Общото право като цяло, задължението за недопускане на незаконно отклонение на кораба от надлежния курс е подразбираемо условие, макар и да не се съдържа изрично в чартъра (по подобие на изискването за мореходност).

Друго подразбираемо условие, ако не е изрично уговорено, е изпълнението на договора с разумна бързина.

Нарушаването на тези условия води до лишаване на корабовладелеца от предимствата на изключените рискове.

Освобождаване от отговорност. Изключени рискове

Независимо от добронамереността и положените грижи обаче нерядко се стига до обективна невъзможност за изпълнение на договора. Най-честите случаи на невиновно неизпълнение са предизвикани от обстоятелства, представляващи непреодолима сила – природни бедствия или човешки действия (актове на компетентни държавни органи), които не биха могли да бъдат предвидени и предотвратени. Към тях следва да се прибавят и нещастни случаи, войни, народни въстания, карантинни ограничения и др. С цел да се освободят търговците от отговорност за загуби и вреди, настъпили вследствие на такива обстоятелства, в чартъра и респективно, в коносамента, следва да се включат клаузи за изключени рискове. Следва да се подчертае и безспорният факт, че в съвременните законодателства съществува изрична уредба на освобождаването от отговорност за загуби и вреди от невиновно неизпълнение на договора. Факт е също, че в много чартъри се съдържат сложни и прекалено подробни уговорки за освобождаване от отговорност поради непреодолима сила или поради други обстоятелства, които се излагат подробно и поотделно.

Тук е уместно да се направи разграничение между уговорките за изключване на отговорността в коносаментите и чартърите. Когато се съдържат в коносамент, тези уговорки защитават само интересите на корабовладелеца и се отнасят само за рейс, посочен в коносамента. Не така стои въпросът при чартърите, където и двете страни по договора могат да бъдат освобождани от отговорност за неизпълнение посредством такива уговорки. Нещо повече, ако не е уговорено друго, те се прилагат и за предходен рейс, когато корабът пътува към пристанището на натоварване.

Следва да се отбележи, че не съществува общовалиден предел на случаите, които могат да бъдат признати за обстоятелства, изключващи отговорността на страните за неизпълнение. Уговорките за изключени рискове варират в различните чартъри както по отношение на вида на обстоятелствата, така и по отношение на определенията на тези изключени рискове. Причината за това е, че тяхното съдържание се е развивало чрез възприемане на съдебна практика, най-вече английска, както и въз основа на правните обичаи като неписани закони и обичаите в практиката. Тук следва да се уточни, че обичаите в практиката, за разлика от правните обичаи, се прилагат от страните по договора без изискване за тяхната задължителност.

Що се отнася до английската съдебна практика, може да се посочи, че по правило изключенията на отговорността по системата на Общото право (правото на Великобритания и на нейните бивши и настоящи доминиони) са проявление на непреодолима сила, действия на врагове на короната, вътрешни недостатъци на натоварената стока, недостатъци на опаковката и изхвърляне на товар зад борда или други пожертвувания, извършени при условията на обща авария. Непреодолимата сила се определя винаги като природно бедствие, без човешка намеса. Под „врагове на короната“ се разбира действие на враждебно настроена чужда държава или чуждестранни държавни органи.

Тежестта на доказване на наличието на горепосочените обстоятелства лежи върху корабособственика/корабовладелеца.

Интересно е според мен да се дадат някои примери за уговорки за изключени рискове в често прилагани чартъри. Такъв е например случаят с уговорка (клауза) 29 на чартър „Цетрокон“, който се прилага за превоз на зърнени храни от Ла Плата, Аржентина. В нея се посочват детайлно обстоятелствата, изключващи отговорността на корабовладелеца – непреодолима сила, морски рискове, карантинни ограничения, пожар и т.н., дори т. нар. „баратрия“ – загуба или повреда на кораба или товара от умишлени действия на капитана и/или екипажа. За разлика от тази уговорка, в някои редакции на чартър „Дженкон“, който се прилага за превоза на всички товари, за които няма одобрени чартърни форми, липсва изрична уговорка за изключване на отговорността, а съществува само уговорка за стачка, която взаимно освобождава страните от отговорност. Всъщност и в този чартър се съдържа подобна уговорка, но подходът е различен. В клауза 2, определена като „отговорност на корабовладелеца“, се предвижда неговото освобождаване от отговорност, ако загубата, повредата или забавата се дължи на неподходящо или небрежно поддръждане на товара, небрежност или грешка на капитана, екипажа или друго лице. С други думи, тук няма разлика по същество, а само в начина на формулиране. Наред с това, в чартър „Дженкон“

се съдържа отделна уговорка за отклоняване от курса (девиация), съгласно която корабът има право да се отбива в друго пристанище/пристанища, да влачи или да оказва помощ на кораб, както и да се отклонява от своя курс с цел спасяване на живот и/или на имущество. Очевидно подобна уговорка противоречи на общоприетия принцип, че отклонението може да се извърши само в рамките на обичайния курс, с който принцип са се съобразили повечето чартъри.

Най-важната уговорка за изключен риск, която винаги се съдържа в договорите, безспорно е тази за непреодолимата сила. Следва обаче да се обърне внимание на факта, че по правило в договорите се включват уговорки, според които при наличие на непреодолима сила се освобождават от отговорност и двете страни или само корабовладелеца. Съществуват обаче и чартъри, разработени въз основа на проформи, създадени предимно от частни търговски компании, в които се включва форсмажорна уговорка, която ограничава отговорността на фрахтователите, изпращачите и получателите на товара. Такава уговорка например се съдържа в чартъра „Хелко Е“ за превоз на руда от остров Кипър.

Като цяло сред по-често визираните в чартърите изключени рискове, наред с непреодолимата сила, която винаги се включва, може да бъдат посочени още следните: арести или задържания от власти (но не и арест на кораб в рамките на съдебно производство с цел обезпечаване на дълг или за нарушение на нормите на гражданското или наказателното право); карантина (често включвана в предходното обстоятелство – задържане от власти); военни рискове (обявена или водеща се война, в която е участник държавата на флага), нападение на пирати или разбойници по суша или по море, както и крадци; морски опасности; сблъскване и засядане на плитчина; изхвърляне на товар зад борда; баратрия на капитана и/или членове на екипажа; пожар; действия или бездействия и небрежност на капитана при воденето или при управлението на кораба; стачки, въстания и граждански вълнения; ледова уговорка.

Някои от тези изключени рискове се нуждаят от известни уточнения, които е уместно да бъдат направени.

Арестите или задържанятията от власти обхваща действия на всички правителства и държавни органи, а не само на тези, с които държавата на флага се намира във война. Очевидно, съвременното разбиране на този изключен риск съществено се различава от определянето му по общото и в частност, по английското право. Включват се случаите на неизпълнение поради наложено ембарго, блокада, отказ да се даде разрешение на кораб за натоварване или разтоварване.

По отношение на военните рискове, с цел да бъдат избягнати спорове дали е налице обявена или необявена война и как да се постъпи в случай

на заплаха от война, са разработени специални уговорки. Най-широко прилаганите сред тях са уговорките, разработени от Камарата по корабоплаване в Лондон. Съгласно тези условия, ако пристанището по разтоварване се окаже блокирано, корабовладелецът следва да извърши разтоварването по инструкция на фрахователя в друго пристанище, предвидено в чартъра, и запазва правото си да получи навлото

По отношение на налагането на карантина преобладаващото мнение е, че това е риск, който се обхваща от задържането от властите, но съществуват и схващания, че това е отделен изключен риск и често се посочват отделно. Според мен по-правилен е вторият подход поради спецификата на карантинните ограничения.

Пиратските действия следва да бъдат разглеждани в традиционния смисъл – като действия на морски разбойници, които извършват грабежи с цел лично забогатяване, а не действия на революционери срещу правителството на държавата, в която следва да бъде доставен товарът. Крадците се дефинират по сходен начин като пиратите и са външни за кораба лица.

С понятието „морски опасности“ се обозначават случайности или несчастни случаи, които са в резултат на буря, сблъсквания с потънали и плаващи предмети, с айсберги и с подводни скали. Поради значимостта на този изключен риск в чартър „Зернокон“, приложим за превоз на зърнени храни от Черно море, както и в други чартъри, уговорката за морски рискове е с разширена редакция и се определя като „рискове, опасности и несчастни случаи на море и в други води“.

Корабовладелецът се освобождава от отговорност за вредите от сблъскване и от засядане на плитчина, в случай че не са допуснати по небрежност. Това може да се предвиди в отделна уговорка, но в повечето случаи се включва в уговорката за морски опасности.

Що се отнася до изхвърлянето на товар зад борда, тук следва да се направи уточнението, че като правомерно действие, признато за обща авария, то се обхваща от уговорката за обща авария, която се включва във всеки чартър.

Както беше споменато по-горе в изложението, сред изключените рискове се посочва и баратрията – преднамерено неправомерно действие на капитана или екипажа във вреда на кораба и/или на товара. Такива са например случаите на умишлено потопяване на кораба, бунт на екипажа и умишлено отклоняване от курса за лично обогатяване на капитана и/или членове на екипажа и др.

В уговорката за пожар като изключен риск следва да бъдат подробно описани причините и мястото на възникване на пожара.

Уговорката за действия или бездействия на капитана, както и за проявена от него небрежност при воденето и управлението на кораба обичайно се

включва в чартърите, но ползите за корабовладелеца не са толкова големи. Тя се прилага по отношение на кораба като мореходен обект.

Стачките, въстанията и гражданските вълнения обикновено се вписват в чартърните уговорки за изключени рискове в такава последователност, макар че всъщност по този начин се следва установен обичай, а не каквато и да било връзка от правна страна между трудовите спорове, водещи до стачки, от една страна, и въстанията и гражданските вълнения, от друга страна. Посочената последователност се обяснява с факта, че често стачките прерастват в безредици. Следва да се уточни, че в уговорките може да се включва или не локаутът – трудов конфликт, който е свързан със спиране на работата, но няма характер на стачка. При морските превози на товари такива са например случаите, при които наемателите отказват да дадат работа на докери, предявяващи определени искания. Също така, за да се обхванат като изключен риск и неофициалните или неразрешени стачки, уговорката следва да включва всякакъв спор, водещ до преустановяване на работата.

Най-сетне, в чартъра е препоръчително да се включи специална „ледова“ уговорка предвид нередките случаи, при които изпълнението на рейса става невъзможно поради усложнена ледова обстановка, която затруднява корабоплаването и може да доведе и до затваряне на пристанища за по-кратки или за по-продължителни периоди от време. Такава уговорка се предвижда във всички проформи на чартъри на БИМКО и на Британската камара по корабоплаване, които се прилагат за превоз на дървен материал от пристанища на Балтийско море и на Северна Канада.

Според мен тук е мястото да се обърне внимание и на тълкуването на уговорките за изключените рискове. Най-общо може да се каже, че тези уговорки се тълкуват от съдилищата въз основа на три правила – *eiusdem generis* (вещи, които по същество са сродни от същия вид), *contra preferentem* (против онзи, за когото това би било изгодно) и *causa proxima non remota spectatur* (непосредствената, а не отдалечената причина се взема предвид). Това не са законови правила, а ръководни принципи, изведени от многобройни съдебни прецеденти. Илюстрация на първото правило е дело, образувано по иск за освобождаване от задължение поради стачка. В уговорката се е посочвало, че ако корабът се забави по причини, настъпили не по вина на фрахтователите – карантина, лед, ураган и др., демюрейдж не се дължи. Относно второто посочено правило може да се обобщи, че страната, върху която лежи тежестта на доказване на наличието на изключен риск, е тази, която иска освобождаване от отговорност за неизпълнение на договора. Последното, трето правило, посочено по-горе, предвижда, че ако в уговорката за изключен риск не се посочва непосредствена причина за загуба или повреда, искът за освобождаване от отговорност следва да бъде отхвърлен,

независимо от факта, че първоначалната причина за неизпълнението на договора е изключен риск.

Не може да не се отбележи, че в Брюкселската конвенция от 1924 г. (Хагските правила) са посочени изрично основанията за освобождаване от отговорност. В последната точка на чл. IV – т. „q“, се установява и „всякаква друга причина“, стига тя да не е по вина на превозвача или неговите агенти или служители. Това изискване се възприема от съдилищата като общо, а не от същия вид (*eiusdem generis*). Уредбата по Хагските правила се прилага за държавите членки на конвенцията, както и за държавите, които са я възприели.

По мое мнение е удачно да се посочи, че от особено важно значение е включването в чартъра на защитни уговорки, сред които могат да се открият уговорките за участие в обща авария и за смесена отговорност при сблъсквания.

Тясно свързан с отговорността за неизпълнение на договора и с изключените рискове е въпросът за възможността да се упражни право на преотстъпване на чартъра. По правило след сключване на договора фрахтователят не може да преотстъпи чартъра на друг фрахтовател без съгласието на корабовладелеца. При някои превози обаче (на зърнени храни, въглища и др.) в чартърите обикновено се съдържа подобна уговорка. Такъв е например случаят с ползване на проформата „Балтимор форм си“.

Видове чартъри

Видовете чартъри са разнообразни, поради което ще се посочат и анализират накратко само най-важните от тях, по които има по-подробна правна уредба и по-честа съдебна и арбитражна практика, а именно – тайм-чартър, рейсов чартър, беърбоут чартър, димайз-чартър.

Тайм-чартър

Тайм-чартърът е една от най-често срещаните разновидности на чартърния договор. Същественият елемент при него е времето, откъдето произтича и неговото наименование – time (англ. време) charter. При този вид чартърен договор корабособственикът (корабовладелецът) предоставя на чартъра кораба за определен период от време, който може да бъде за извършване на един рейс – чартър за едно пътуване („trip charter“) или за повече пътувания (отиване и връщане – „round charter“) – от едно пристанище до друго/други и връщане в пристанището по заминаването. Корабособственикът е длъжен да предвиди и плати всички разходи и да поддържа кораба през целия период на действие на договора. Наемната цена (*hire*), дължима на корабособственика, обикновено се изчислява въз основа на мъртво навло (вреди, настъпили в резултат на неуспешно натоварване на целия товар от чартъра) и корабен тонаж. Тази сума по правило се заплаща авансово, като

в чартъра се съдържа клауза за връщане на наема в случай на изгубване на кораба (например при потъване).

В българското законодателство материята относно чартърите и по-специално, тайм-чартъра, се урежда в КТК – в Раздел първи на Глава седма. Този договор се определя като „наем на кораб за определено време“. В чл. 184, ал. 1 се съдържа легално определение, съгласно което това е вид чартър, при който „наемодателят се задължава да предостави на наемателя цял кораб срещу определена наемна цена, за да извършва той през уговореното време превози на товари или пътници или да го използва за друга дейност съобразно с този кодекс“. В ал. 2 на същия член се посочва, че сключването и съдържанието на договора за наем на кораб за определено време се доказва само с писмени доказателства. Следователно, изискваната в закона писмена форма е само за доказване, а не за действителност на договора.

Договорът следва да съдържа уговорки относно наименованието на кораба, техническите и експлоатационни данни, дейностите, за които ще се използва корабът, районите на плаване, размера на наемната цена и начините за нейното плащане, срока на наемането, мястото и времето на получаването и връщането на кораба (чл. 185).

Допустимо е пренаемане на кораба в границите на правата на наемателя по договора, като първоначалният наемател има правата и задълженията на наемодател спрямо пренаемателя и продължава да отговаря за изпълнението на договора за наем на кораба спрямо наемодателя и след сключването на договора за пренаемане.

При прехвърляне на собствеността върху кораба наемното правоотношение не се прекратява, включително и в случаите, когато договорът за наем на кораб подлежи на вписване в корабния регистър на страната, където ще има седалище наемодателят, макар такова вписване да не е извършено. Новият собственик на кораба встъпва по право в отношенията по наема на кораб на мястото на първоначалния наемодател.

Наемодателят е длъжен да предаде в уговорения срок на уговореното място на наемателя кораба в състояние на мореходност, годен за използване с оглед на целите (видовете дейности, предвидени от договора), заедно с необходимите документи, надлежно снабден със съоръжения и комплектуван с необходимия екипаж. Наемателят от своя страна е длъжен да поддържа кораба в състояние на годност за нормално ползване по време на целия срок на действие на договора, както и да заплаща трудово възнаграждение на членовете на екипажа. Разходите за повреди и погиване на кораба, съоръженията и снабдяването му, когато те са причинени виновно от наемателя, не са задължение на наемодателя. Разходите за дребни и текущи поправки на кораба и на съоръженията се понасят от наемателя.

След предаването на кораба на наемателя капитанът и другите членове на екипажа са длъжни да изпълняват нарежданията на наемателя, независимо че трудовите отношения между капитана, членовете на екипажа и наемодателя продължават да съществуват. Наемодателят може да отправя нареждания до капитана само във връзка с техническата експлоатация на кораба, вътрешния ред, състава и дисциплината на корабния екипаж. Това е основна отлика между тайм-чартъра и беърбоут-чартъра, който ще бъде анализиран по-долу.

Основното задължение на наемателя е плащането на наемната цена, което по този договор съгласно закона следва да се извърши преди началото на периода от време, за който се дължи. Този период е месечен, освен ако страните не са уговорили друго. Наемателят не е длъжен да плаща наем за периода, през който корабът се е намирал в състояние на негодност за експлоатация поради немореходност, липса или некомплектност на екипажа. През този период от време наемателят не отговаря и за разходите по експлоатацията на кораба. Ако обаче корабът е станал негоден за експлоатация по вина на наемателя, наемодателят има право да иска пълно заплащане на наемната цена независимо от обезщетението за вредите, причинени от наемателя. Ако корабът погине, наемната цена се дължи до деня на погиването, а ако този ден не може да се установи – до деня, в който е получено последното известие за него.

Рейсов чартър

Договорът за рейсов чартър е разновидност на чартърния договор, при който се уговаря извършване на определен рейс (пътуване) или няколко рейса за превоз на товар с цял кораб, част от кораб или отделно корабно помещение. Пристанищата са поименно определени или се определят въз основа на списък на пристанища на натоварване и на разтоварване. Превозната цена (навло), платима от чартъра на корабособственика (корабовладелеца), се изчислява на превозен тон. Може да се договори заплащане на навло въз основа на пълната товароподемност и товаровместимост. В танкерните чартъри е обичайна практика навлото да се определя като процент от установената стандартна скала. Ако не е предвидено друго, се взема предвид големината на кораба, а не количеството превозван товар, макар че по правило този вид чартър предвижда превоз на пълен товар. В някои случаи е възможен и превоз на частичен товар и корабовладелецът може да дотовари по негова преценка в същото пристанище или в други пристанища.

В българското законодателство липсва изрична уредба на този вид чартър.

Беърбоут чартър

Беърбоут чартърът е една от разновидностите на чартърния договор, която, за разлика от рейсовия и димайз-чартъра, е изрично уредена в българското законодателство. Правната уредба се съдържа в Раздел втори на Глава седма на КТК и по-специално – от чл. 199а до чл. 199м.

Съгласно чл. 199а от КТК това е „договор за 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 за целия период на наемане“. Идентична е и легалната дефиниция на този договор, посочена в т. 17 от допълнителните разпоредби на КТК, като единствената разлика е в изказа – вместо „определен срок“ е употребен изразът „уговорен период от време“.

Дадено е и легално определение на понятието „беърбоут чартър“ – „лице, наело кораб за определен срок по договор за беърбоут чартър“ (т. 25).

Договорът се сключва между корабособственика (наемодател) и беърбоут чартъра (наемател) в писмена форма. Той следва да съдържа клаузи относно страните по договора, името на кораба, неговия клас (ако има такъв), знамето, техническите и експлоатационните данни на кораба, разхода на гориво, района на плаване, целта на наемането на кораба, мястото и времето на предаване и приемане на кораба, наемната цена и срока, за който се наема корабът. Законът допуска пренаемане на кораба на трето лице при условията на беърбоут чартър. Корабособственикът е длъжен да предаде кораба в мореходно състояние, а наемателят – да го поддържа в такова състояние през целия срок на действие на договора. Наемателят комплектова кораба с екипаж и следователно, капитанът и другите членове на екипажа са му подчинени. В закона се урежда и възможността за изкупуване на кораба, като в този случай собствеността се прехвърля от корабособственика на наемателя, при условие че наемателят е изпълнил задълженията си по договора и е платил последната вноска. Наемодателят отговаря за скрити недостатъци на изкупения кораб, ако наемателят докаже, че тези недостатъци са съществували или са възникнали преди прехвърлянето на собствеността върху кораба.

По своето правно естество беърбоут чартърът е сходен с димайз-чартъра, тъй като и при него наемателят става фактически владеец на кораба за срока, за който е нает с цел извършване на превоза. Следва да се уточни обаче, че за разлика от димайз-чартъра, при който корабособственикът има известна, макар и минимална възможност да осъществява контрол върху служителите, независимо че те се считат за служители на чартъра, при беърбоут чартъра не съществува такава възможност за упражняване на контрол.

Димайз-чартър

Този вид чартър е сходен по своето естество с обикновения тайм-чартър, който се сключва за извършване на един рейс. Поради тази причина вместо отделен димайз-чартър, в практиката се предпочита в тайм-чартъра да се предвиди „димайз-уговорка“. Двата вида чартъри често се сравняват образно, като тайм-чартърът се определя като наемане на оборудван кораб, докато димайз-чартърът се обозначава като наемане на необорудван кораб.

Основната прилика между тези договори е, че времето е съществен елемент и за двата. При димайз-чартъра се наема кораб за срок, през който наемателят става фактически владеец на кораба.

В българското законодателство липсва правна уредба на този вид чартър.

Стандартни образци (проформи) на чартъри

Стандартните образци (проформи) на чартъри са типови образци на договори за чартърни превози. Те се създават, за да облекчат сключването на най-важните и вай-често срещаните договори за чартърни превози. Целта е да се предвидят типови договорни клаузи, които да не накърнят баланса на интересите на двете страни по договора, макар и често тези интереси да си противоречат. Чартърните проформи отразяват и спецификата на рейса и на товара.

Стандартните форми на чартъри се разработват от специалисти и се одобряват и препоръчват от авторитетни национални и международни неправителствени организации. Сред международните основно място заемат Балтийският и международен морски съвет (преди известен под наименованието „конференция“) – БИМКО (BIMCO) – Baltic and International Maritime Council) със седалище Копенхаген, учреден през 1905 г., и Английската камара по корабоплаване, учредена през 1877 г. През последните няколко десетилетия се наблюдава устойчива тенденция в БИМКО да членуват български корабособственици и морски брокери.

Стандартните форми са се доказали във времето със своята ефективност, тъй като са съобразени с интересите и на двете страни по договорите за чартърни превози. Понастоящем прилагането на стандартните образци следва да бъде в съответствие със съвременното развитие на превозите, с новите методи на обработване на товарите и с новите законови изисквания като цяло, в резултат на което може да се направят съответните изменения. Съдържанието на чартъра е резултат от сложен процес на взаимодействие между професионалисти – юристи и други компетентни лица.

Достатъчно е при несъгласие със съдържанието на някоя от типовите уговорки тя да бъде зачертана в образаца и по този начин да не се прилага за конкретния договор, без това да води до недействителност на договора.

Възможно е и вписване на допълнителни условия, които имат предимство пред съществуващите в образца.

Чартърните проформи обичайно се съставят на английски език и това е логично, като се има предвид в рамките и под егидата на какви организации се създават. Това не означава, че приложимото право по договора ще бъде английското право. Същото се отнася и за образци на консаменти, съставени предимно на английски език от корабособственици (Wildiers, 1961, p. 26; Владимирова, 2014, с. 278).

Сред чартърните образци най-често се прилагат тези за превоз на въглища, дървен материал, торове, зърнени храни, ориз, фъстъци, плодове (в т.ч. цитрусови плодове).

Стандартните образци на рейсови чартъри са два вида – специализирани и универсални. Специализираните образци са предназначени за превоз на определени товари по определени направления. Примери за такива са формите „Африканфос“, „Фертикон“, „Зернокон“ и др. Универсалните чартърни образци са предназначени за морски превоз на всякакви товари по всякакви направления, за които няма специални форми. Примери за такива са формите „Дженкон“ и „Нювой“, които са най-разпространени и най-широко прилагани и у нас.

След подписването му от страните по договора или от техните представители (брокери, маклери, агенти), стандартният образец става конкретен договор за чартърен морски превоз на товари.

По прилагането на стандартните образци има значителна съдебна практика, предимно чуждестранна (Владимирова, 2009), както и арбитражна практика.

Решаване на спорове по чартъри

В по-голямата си част споровете по чартърни договори за превоз на товари се решават извънсъдебно, чрез постигане на спогодби. В чартърите по правило рядко се посочва изрично съдебен ред за решаване на спора, а се установява, че при непостигане на успех чрез водене на преки преговори се предпочита арбитраж. Основното предимство на арбитража пред съдилищата е, че спорът се решава едноинстанционно, т.е. решението не подлежи на обжалване. То придобива сила на пресъдено нещо. Наред с това, арбитражното производство до голяма степен е уеднаквено, тъй като Ню Йоркската конвенция от 1958 г. за признаване и допускане до изпълнение на чуждестранни арбитражни решения има универсално действие.

Примери за международни арбитражи за решаване на морски спорове, включително спорове в резултат на неизпълнение на договори за морски превоз на товари, са Морската арбитражна камара в Париж, Лондонският международен морски арбитраж, Морският и речен арбитраж в Гдиня и др.

Заклучение

Въз основа на направения анализ на основните документи, свързани със сключването и изпълнението на договорите за международен превоз на товари по море – чартърите и коносаментите, се дава отговор на най-важния изследователски въпрос – установяването на връзката между правното им дефиниране и практическото им прилагане. Може да се направят някои изводи относно техните правни особености, както и да се предложат изменения в действащото законодателство с цел неговото усъвършенстване. Това безспорно би помогнало за по-правилното и безпроблемно правоприлагане по поставените в изследването проблеми.

Правната същност на чартърите и коносаментите все още не е достатъчно добре изяснена в доктрината, а в практиката страните по договорите и другите заинтересовани лица често смесват характеристиките на двата вида документи и това води до проблеми в прилагането им. Неминуемо възниква и необходимостта от тяхното тълкуване поради нередките случаи на неяснота в законодателството както на национално, така и на международно ниво.

В тази връзка един от основните изводи е, че чартърите и коносаментите се отнасят за различни правоотношения – отношения по договор за международен превоз на товари по море и отношения по договор за наемане (фрахтоване) на кораб.

Важен е и изводът, че чартърът освен документ е и договор, докато коносаментът е едностранен акт.

От гледна точка на международното частно право най-важният извод е за определянето на приложимото право по договора за международен превоз на товари по море. Докато за линейните превози само по коносамент за отговорността на превозвача се прилагат императивните норми на приложимия закон (за държавите членки на Брюкселската конвенция от 1924 г., анализирана в изложението, това е конвенцията) и избор на приложим закон е недопустим, то за чартърните превози по правило страните могат да си упражнят автономията на волята и да си изберат приложим закон.

Наред с изводите, както в повечето правни изследвания, и тук ще се посочат някои предложения „*de lege ferenda*“, които би било уместно да се вземат предвид при бъдещи промени в законодателството с цел неговото усъвършенстване.

Първо, в българското законодателство чартърният договор не е ясно разграничен от договора за наем (фрахтоване) на кораб. В КТК договорът за наем на кораб е установен като идентичен с един от видовете чартъри – тайм-чартъра. Разграничаването им е важно, тъй като те имат различен предмет, страни и съдържание и това най-осезаемо проличава в областта на международното частно право, защото за двата договора се прилагат различни формули на

привързване. Макар и в закона да е предвидено, че фрахтоването може да се извършва и за други дейности освен за превоз, тези дейности не са уточнени. Считаю, че това е правна празнина, която следва да се запълни. Това се отнася и за арбитражната практика, в която също не се прави посоченото разграничение.

На следващо място, за разлика от коносамента, който е едностранен акт, чартърът е както документ, така и договор. За предпочитане е това разграничение да намери изрична уредба в законодателството.

Трето, посочените и анализирани в изложението парични суми – демюрейдж, детеншън и диспач, дължими при нарушаване на сталийното време, нямат ясно определена правна природа като такси или някакъв вид санкции, например глоби. Макар и да имат легални определения в КТК, считаю, че е уместно в тях това да се определи ясно, тъй като към момента те се прилагат предимно въз основа на обичаите в морското право.

Четвърто, по мое мнение в българското законодателство следва да се даде легално определение на някои от видовете чартъри, които нямат такова, като например рейсовия чартър и димайз чартъра. По такъв начин би се постигнала равностойност в правната уредба, тъй като за тайм чартъра и за беърбоут чартъра в КТК съществува сравнително подробна и ясна правна регламентация.

Пето, не на последно място, в българското законодателство липсва специална правна уредба на гаранционното писмо, което изпращачът предоставя на превозвача за покриване на неблагоприятни последици за кораба от предаването на нечист коносамент, представен като чист. В случая, за да не се прибягва до общото гражданско право по ЗЗД, което не съответства изцяло на този специален случай, следва да се установи специална уредба в КТК.

Независимо от направените предложения „*de lege ferenda*“ обаче, следва да се подчертае, че в повечето случаи изследваната материя намира адекватен законов израз както в българското законодателство, така и в международноправни източници, сред които са няколко многостранни международни конвенции, посочени и анализирани в изложението. Следователно, проблемите, които възникват, се проявяват предимно в доктрината и в съдебната и арбитражната практика. Поради това по-нататъшните ми изследвания в тази област ще се насочат към посочването и анализа на особеностите в прилагането на чартърите и коносаментите.

Използвана литература

Владимиров, И. (2009). Съдебна практика по тълкуване на Конвенцията от 1924 г. за коносаментите в първоначалната редакция (Хагските правила) и в редакцията според протоколите от 1968 и 1979 г. за изменени-

ята и допълненията ѝ (Хагско-Висбийските правила), Ромина, София. (Vladimirov, I., 2009, Sadebna praktika po talkuvane na Konventziata ot 1924 g. za konosamentite v parvonachalnata redactzia (Hagskite pravila) i v redactziata spored protokolite ot 1968 i 1979 g. za izmeneniyata i dopalneniyata i (Hagsko-Visbiiskite pravila)), Sofia, Romina).

Владимиров, И. (2014). Международно частно право. Обща и специална част, Пето преработено и допълнено издание, ИК-УНСС, София. (Vladimirov, I., 2014, Mejdunarodno chastno pravo. Obchta i spetsialna chast. Peto preraboteno i dopalнено издание, ИК-UNSS, Sofia).

Кодекс на търговското корабоплаване. // Обн. ДВ, бр. 55 от 14 юли 1970 г., изм. и доп. ДВ, бр. 52 от 10 юли 2015 г. (Kodeks na targovskoto koraboplavane. // Obn. DV, br. 55 ot 14 yuli 1970 g., izm. i dop. DV, br. 52 ot 10 yuli 2015 g.).

Маринова, Д. (2015). От Хага до Ротердам. Отговорност за неизпълнение на договора за международен превоз на товари по море, Нова звезда, София. (Marinova, D., 2015, Ot Haga do Rotterdam. Otgovornost za neizpalnenie na dogovora za mejdunaroden prevoz na tovari po more, Nova zvezda, Sofia).

Страшимирова, А. (2010). Договор за наем на кораб, ВСУ „Черноризец Храбър“, Варна. (Strachimirova, A., 2010, Dogovor za naem na korab, VSU „Tchernonrizez Hrabar“, Varna).

Страшимирова, А. (2012). По някои въпроси относно правоотношенията, които възникват между страните по договора за наем на кораб за определено време (тайм-чартър) и трети лица, Морско право и арбитраж, ВСУ „Черноризец Храбър“, Варна, с. 113-118 (Strachimirova, A., 2012, Po niakoi vaprosi odnosno pravootnocheniata, koito vaznikvat mejdou stranite po dogovora za naem na korab za opredelleno vreme (taim-charter) i tretii litza, Morsko pravo i arbitraj, VSU „Tchernonrizez Hrabar“, Varna, s. 113-118).

Wildiers, P. (1961). Le connaissement maritime, Antwerpen.

**CHARTER-PARTIES AND BILLS OF LADING
IN THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS
BY SEA CONTRACTS**

Assoc. prof. Diana Marinova, PhD
Department of International Law and EU Law
Faculty in Law
University of National and World Economy
e-mail: dmarinova@unwe.bg

Abstract

In the scientific research here presented two fundamental documents dealing with formation and execution of the international carriage of goods contracts – charter-parties and bills of lading – have been analyzed. A comparative study of their legal characteristics has been realized in the aim to distinguish them. This is the way to achieve the main goal of this paper – to define these two terms. Thus, they could be completely used in theory and practice.

The analyze of legal nature of charter-parties and bills of lading helps to make conclusions on the ground of which some suggestions de lege ferenda to change and improve the legislation have been made.

The method used is one of most effective in law – a comparative method.

Key words: charter-parties, bills of lading, international carriage of goods by sea contract, freight contracts, legal regulation, standard forms of charter-parties, suggestions de lege ferenda

JEL: K2