

Предговор

В предлагания на вниманието на читателя труд са разгледани същността на общата авария, разграничението ѝ от частната авария, българската национална и международночастноправната уредба, практиката по прилагането на най-често предвижданата в чартърите и коносаментите редакция на Йорк-Анверските правила (ЙАП), каквато е тази от 1950 г., отделните признаци на общата авария, фактическите ѝ състави, правното положение на лицата, които решават спорове за обща авария, каквито са диспашорите, редът и сроковете за решаване на споровете, защитата срещу постановлението на диспашора за признаване или непризнаване на щети и разходи за обща авария и срещу диспаша, включително от държавен съд или от доброволен арбитраж.

Предназначението на книгата е да бъде елемент от допълнителната литература по международно частно право, което в УНСС се преподава на студентите по специалностите "Право", "Международни икономически отношения и бизнес" и "Международни отношения". Тази книга може да бъде от полза на изучаващите специалност "Застраховане и социално дело".

Стремежът на автора бе да направи труда разбираем, освен за преподаватели и студенти, и за широк кръг специалисти, включително практикуващи юристи, навигатори и икономисти, които извършват дейности при изпълнението на корабоплаването, при оказването на услуги за него и при използването на търговския флот за превоз на товари и за други потребности в корабоплавателни води. На този стремеж бе подчинено придържането от автора към език, който е разбираем не само за университетски преподаватели и студенти и за практикуващи юристи, включително съдии, арбитражи и адвокати, но и за навигатори и икономисти, из чиито среди (наред с правните среди) впрочем са подготвени и се под-

готвят лица за придобиване на правоспособност на "диспашор". Съдържанието на труда е съобразено с изискванията към такива лица.

Този труд е снабден не само с подробно съдържание, но и с предметен указател, който обхваща материи, неозначени в съдържанието. Приложения към него съставляват текстовете на най-често прилаганите редакции на Йорк-Анверските правила в превод на български език и примерен образец на диспаш. Всичко това позволява трудът да бъде използван, освен като допълнителна литература по международно частно право и по международен транспорт и застраховки, и като наръчно помагало в практиката на заинтересуваните лица.

Изложението е съобразено със състоянието на законодателството към 31 декември 2015 г.

София, март 2016 г.

От автора

Първа глава

СЪЩНОСТ НА ОБЩА АВАРИЯ

§ 1. Понятие за обща авария и обществена необходимост от нея

1. Понятие за обща авария

Терминът "авария" има твърде общ смисъл. Изобщо в икономиката той обикновено се употребява за означаването на извънредно произшествие или нещастен случай, който е повлякъл след себе си повреда на превозно средство, механизъм, съоръжение или други подобни. По-специално в морския транспорт под авария се разбират всички вреди и всякакви загуби, които могат да настъпят по време на морското пътуване, както и цялата материална загуба, претърпяна от кораба или от стоката. Такъв смисъл се влага например в Наредбата за разследване на авариите случаи в корабоплаването, издадена от министъра на транспорта през 1973 г.¹

При морските и речните превози на товари обаче понятието "авария" се употребява в съвсем друг смисъл – означава загуби или разходи, които са възникнали във връзка с някаква опасност по време на рейс за превозване на товар. В по-нататъшното изложение посоченото понятие се използва именно в такъв смисъл.

В морското търговско право отдавна се разграничават обща и частна авария. Правните последици на всяка от тях се различават помежду си.

Изразът "обща авария" има единствено смисъл, ако се противопостави на израза "частна авария". Откровено казано, изразът "обща авария" е лошо съставен, защото не съществува авария, коя-

¹ Обн., ДВ, бр. 43 от 1973 г.

то сама по себе си е обща или частна. Би трябвало на точен правен език да се говори за "общ принос в авария".

Споменатото разграничение на щетите и разходите в обща или частна авария е познато на Кодекса на търговското корабоплаване². Практическото значение на такова разграничение се заключава в обстоятелството, че щетите и разходите, признати за обща авария, подлежат на разпределяне между кораба, товара и навлото пропорционално на тяхната действителна стойност в мястото и по време на завършване на рейса (чл. 295 на КТК). Щетите, признати за частна авария, не подлежат на такова разпределяне. Те се понасят от този, който ги е претърпял, или от онзи, който е отговорен за тяхното причиняване (чл. 309 от КТК).

Обща авария се смятат щетите, извънредните разходи или пожертвувания, които са направени преднамерено и разумно за спасяване на кораба, на товара и на навлото от обща опасност за участващите в общото морско начинание (чл. 290 – изм., ДВ, бр. 113 от 2002 г., ал. 1 на КТК).

"Общо морско начинание" е налице, когато един или повече плавателни съдове влачат или тласкат друг съд. Изисква се те да извършват търговска дейност, а не спасителни операции. "Имущество, участващо в общото морско начинание", са корабът, стоката и навлото (§ 1а – нов, ДВ, бр. 113 от 2002 г., т. 29 и 30 от допълнителните разпоредби на КТК).

Посочените законови разпоредби се нуждаят от поправително тълкуване. В тях законодателят е казал по-малко, отколкото е искал да каже. Хипотезата, когато един или повече плавателни съдове влачат или тласкат друг съд при извършване на търговска дейност, не изчерпва съдържанието на общото морско начинание. Такова начинание е налице и когато капитанът на самостоятелно

² Обн., ДВ, бр. 55 и 56 от 1970 г.; попр., бр. 58 от 1970 г.; изм. и доп., бр. 55 от 1975 г., бр. 10 от 1987 г., бр. 30 от 1990 г., бр. 85 от 1998 г., бр. 12 от 2000 г., бр. 41 от 2001 г., бр. 113 от 2002 г., включително заглавието е изменено, бр. 55 от 2004 г. и бр. 42, 77, 87, 94 и 104 от 2005 г., бр. 30, 62 и 108 от 2006 г., бр. 36, 71 и 98 от 2008 г., бр. 12 и 32 от 2009 г., бр. 85 от 2010 г., бр. 92 от 2011 г., бр. 38 и 77 от 2012 г. и бр. 15, 28 и 109 от 2013 г.

плаващ кораб (без да е влачен или тласкан от друг плавателен съд), за да спаси кораба, товара и навлото от обща за тях опасност, преднамерено извърши разумни пожертвувания и разходи от извънреден характер. Общността в морското пътуване се състои от кораба, товара и навлото, които са застрашени от обща за тях опасност и за спасяването им от която са извършени общоаварийни действия. Този извод се подкрепя и от систематичното тълкуване на чл. 290, ал. 1 от КТК и на §1а, т. 29 и 30 от допълнителните му разпоредби.

Правният институт на общата авария е специален за морското право. В правото на сухопътните превози, вредите, претърпени от товарите или от превозните средства, не дават място освен на прибягване до отговорност или до застраховане. Ако такива са изключени, вредите ще бъдат обезщетени от друго лице, ако може да му бъде вменена вина или ако предположение за вина тежи върху него. В противен случай съобразно правилото, че вещта погива за собственика (лат. *res perit domino*), вредите ще останат в тежест на онзи в патримониума (имуществото), от когото те са претърпени. Застраховането е предназначено да замени тези нормални последици на рисковете на собствеността.

В морското право същите тези принципи действат, но не са единствени в действието си. Те трябва да се съчетават в правилата за общите аварии.

2. Обществена необходимост от правния институт на общата авария

Същността на правния институт на общата авария се характеризира от практическата цел, която се преследва при извършването на общоаварийно действие. Такава цел е чрез съзнателно и разумно загубване на част от товара или на принадлежности на кораба, както и чрез извършване на други разходи да се спаси "морското начинание" в неговата цялост, т.е. да се спасят корабът, товарът и навлото от обща за тях опасност. С други думи, жертвува се част, за да се спаси останалата по-голяма част от цялото. Поради това

самият принцип за разпределяне по реда на общата авария на разходите между участващите в морския превоз е практически разумен и оправдан начин за осигуряване на запазването на кораба и на товара, а именно: чрез пожертвуване на част да се спаси останалата по-голяма част от цялото.

Разумният характер на института на общата авария става особено ясен, ако си представим какво би било при неговата липса. Ако правният институт на общата авария не съществуваше, всички щети, настъпили в резултат от морските опасности, щеше да понеса винаги онзи, който ги е претърпял. А това означава във всички случаи да се прилага принципът на частната авария и щетите да се понесат от превозвача или от притежателя на товара в зависимост от обстоятелството, кой ги е претърпял.

По такъв начин би бил премахнат важен стимул за вземане на най-целесъобразни мерки за продължаване на рейса и за спасяване на кораба и на товара в условията на настъпилата морска опасност. Капитанът на кораба и другите членове на екипажа като служители на превозвача винаги биха се стремили да осигурят преди всичко, а може би изключително имуществените интереси на своя работодател. Между другото принципът на общата авария ги стимулира да се ръководят не от частните интереси на превозвача, а от общите интереси на всички участници в морския превоз. Това обстоятелство позволява да се постигне обективно разумен резултат.

По този повод в правната литература се привежда следният пример за разпределяне на извънредните разходи предвид на морската опасност. Натоварен кораб е заседнал на плитчина и го заплашва опасност. За да снесе кораба от плитчината и изобщо да спаси кораба, товара и навлото от общата за тях опасност, капитанът има възможност: а) да наеме влекач; б) да използва корабната машина; в) да изхвърли част от товара зад борда. Всеки от тези начини може да струва във валутни единици съответно: а) 500; б) 200; в) 2500. По общата авария капитанът в своя избор е съвършено свободен от каквито и да било други съображения освен едно: кое е най-доброто за спасяването на кораба и на товара от общата за тях опасност. Той знае, че страната, която пострада повече в общ