

ЗА ПРАВНИЯ ХАРАКТЕР НА РЕПАТРИРАНЕТО НА МОРЯЦИТЕ

*Тодор Ефремов**

От дълбока древност един от основните начини, по който хората са използвали моретата и океаните, е за осъществяването на транспорт – обстоятелство, което въпреки последващото многообразие в разработването на морските ресурси хилядолетия по-късно представлява основен стълб на глобалната търговия. С времето търговското корабоплаване, макар еднакво по същността си на стопанска инициатива през вековете, получава своето развитие и превръща някогашните умения и кауза за избрани мореплаватели до сегашната и вероятно единствена по своето естество истински международна индустрия, която въпреки консервативния си и специфичен характер е станала основна и носеща част за планетарната икономика на днешния ден. В линията на развитие на корабоплаването обаче, въпреки техническия напредък и фокусирането върху ефективността и качеството на извършваните услуги, един фактор остава неизменно еднакъв и необходим през времето – човешката сила и внимание, или нуждата от хора, работещи в морето.

Закрилата на труда на моряците не е изключение от общия фокус върху породените от европейската индустриална революция на XVIII и XIX век идеи за постигане на социална справедливост и признаване на правата на работещите – в историческия план на новото време вероятно един от първите застъпници за ценността на човешкия живот и работа на моряците е британският общественик и социален реформатор Самюел Плимсол, чието идейно наследство и до днешни дни е част от международната нормативна уредба за безопасност на мореплаването на търговските съдове¹. Началните опити за всеобхватно и „интернационално“ регламентиране на социалната страна на моряшкия труд обаче идват със създаването на Международната организация на труда (ILO) през 1919 г. Още с първите предприети действия по изработване на нормативната уредба, наред с отчитането на спецификите на работата на моряка, МОТ поставя основен акцент върху един сравнително нов въпрос на моряшкия статут, който става основа за издаването на няколко специално посветени на него конвенции на МОТ, а в последните години се превръща и в неизменна част от стандартите за безопасност на плаването по море – въпроса за репатрирането на моряците.

* Адвокат от Бургас.

¹ Става дума за Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. – международен акт, определящ максимално допустимото натоварване на търговските кораби при определен район на плаване, соленост на водата и годишен сезон с оглед запазване на конструктивната сигурност на плавателния съд и неговия екипаж.

С настоящото ще бъде направен опит за разкриване на правната природа на репатрирането. Макар и вероятно да няма съвременен моряк, който да не знае какво означава за него репатриране от кораб, непосредственото юридическо обяснение на този институт се оказва не толкова лесно. Това се дължи най-вече на обстоятелството, че в позитивното право се наблюдава тенденция за изменение на характера на репатрирането – от началното конвенционално признато субективно право на моряка към скорошните MLC2006¹ норми и последващите редакции, вече все по-ясно разглеждани като част от комплексен правен институт със смесен публично-частен характер.

Няма да сгрешим, ако кажем, че репатрирането е право – правото на моряка да бъде транспортиран от кораба, на който служи, до мястото на обичайното му пребиваване, което възниква във връзка с трудовото му правоотношение. Макар и опростено, на този етап поставеното определение ни позволява да видим две основни негови черти – преди всичко репатрирането представлява субективното право на моряка, което възниква по повод на сключен трудов договор за служба на мореходен кораб с неговия работодател. Упражненото право от страна на моряка следва да доведе до възникването на благоприятни за него последици от преимуществено фактическо естество – той трябва да бъде транспортиран не за своя сметка от кораба, на който е полагал своя труд, до мястото, с което е свързано неговото обичайно пребиваване. Транспортирането тук обаче не включва само осигуряването (в смисъл на организиране) на превоза от едно географско място до друго (обикновено две пристанища), но и грижата за всички свързани с него основни нужди на репатрираното лице – например получаване на храна и почивка по време на периода, в който се извършва този превоз. На следващо място, правото на моряка обхваща и обстоятелството, че всички разноски по извършване на посочените по-горе дейности не може да бъдат за негова сметка – обикновено това настъпва след постигане на определен период служба (в рамките на срока на трудов договор) на съответния плавателен съд.

Правото на репатриране възниква по повод съществуването на трудов договор, сключен между работодател (корабособственик, чартьор, корабен мениджър, оператор и др.) и определен моряк, т.е. морякът трябва да упражнява труд на борда на мореходен търговски съд и в рамките на съществуващо договорно правоотношение. Във времетраенето на този договор обаче конкретните основания, при настъпването на които репатрирането следва да се извърши, са различни. Най-честото основание за репатриация представлява край на упражняване на трудовата дейност на борда на кораба от страна на моряка – поради изтичане на срока на договора, изтичане на срока на заетостта в рамките на безсрочен договор, заболяване, злополука, прекратяване на договора от моряка поради неизпълнение на договорни задължения

¹ Maritime Labour Convention, 2006 – вж. текста по-долу.

на работодателя, невъзможност за продължаване изпълнението на сключен договор поради пълна или конструктивна загуба на кораба и др. При подобни предпоставки работодателят е длъжен изцяло на свои разходи да осигури репатрирането на моряка до мястото на неговото обичайно пребиваване.

Репатрирането има своите източници във вътрешното законодателство на много държави (предимно тези с активна морска политика), но най-вече на международно ниво – чрез кодификационната и нормотворческа дейност на МОТ. Не са изключения и случаите, в които първоначален източник се оказват и сключваните в областта на търговското корабоплаване колективни трудови договори между представители на корабособственици и морски работнически синдикати. В наши дни последното положение се възприема вече по-скоро като принцип на добра морска практика и сключването на такива договори представлява неизменно изискване към всички работодатели в областта на морския транспорт, които имат заявки за добро търговско име и развитие.

Първият опит за международно нормативно уреждане на репатрирането на моряците е свързан със създаването и приемането на Конвенцията за репатриране на моряците от 1926 г. на МОТ (или известна като C23 Repatriation of Seamen Convention, 1926). Този акт е създаден в първото десетилетие на работа на организацията и представлява резултат от ясно оформилата се вече към този момент тенденция за придаване на самостоятелно правно значение на репатрирането и установяването му като право на моряците. Конвенцията е кратка в своите повели, като текстовете, създаващи същинската уредба на репатрирането, са първите 6 от общо 14 конвенционални разпоредби. Обхватът на действие на C23 е очертан дупластово – чл. 1 установява, че правилата ѝ се отнасят до всички мореходни съдове, регистрирани в която и да е страна-членка на конвенцията (с посочени изрични изключения по повод на плавателните съдове в т. 2 на същия член), както и към собствениците, капитаните и моряците на тези съдове. Така още в своето начало правилото указва лицата, които следва да бъдат засегнати от действието на международните норми – собственици, капитани и моряци. Безспорно това поставя границите на правоотношенията, които C23 следва да засяга и по повод на които трябва да се прилага – това са отношения на полагане на труд и обикновено възникващи между моряк (работник) и корабособственик (работодател) на търговски плавателен съд. В тези рамки капитанът, бидейки също нает на работа от корабособственика, е засегнат от разпоредбите, но единствено в качеството му на лице, разполагащо с правната и фактическа власт на борда на кораба да изпълни всички императивни повели, които са възникнали по силата на нормите в тежест на корабособственика (и в никой случай като моряк на самостоятелно основание), т.е. само като представител на корабособственика¹. Член 2 дава точното

¹ През 1926 г. към вече приетата C23 Repatriation of Seamen Convention, 1926, МОТ съставя и приема нов акт – R27 Repatriation (Ship Masters and Apprentices)

значение на използваните в конвенцията и за нейните цели понятия за кораб, моряк, капитан и кораб, плаващ при условията на каботажна търговия. Фокусът на С23 обаче идва с правилото на чл. 3, т. 1 – всеки моряк, който е свален от служба на сушата по време на своя договор или при неговото изтичане, **има правото** да бъде върнат до (1) страната на своето местожителство или (2) до пристанището, до което той се е качил на кораба с цел изпълнение на своите задължения, или (3) до пристанището, от което е започнал конкретният търговски рейс, за който той е бил нает – избор, който ще бъде направен от националното право на конкретната държава-членка. Особеността тук е в използвания законодателен подход – нормативно закрепено е субективното право на моряка да бъде репатриран – обстоятелство, което поставя два въпроса от основно значение за нашето изследване – на кого принадлежи кореспондиращото задължение за репатриране и какъв е правният характер на това задължение.

С оглед на формулировката на посоченото правило („морякът има право“), без особен проблем може да установим неговия вид – то представлява самоизпълняема (*self-executing*) норма на международна трудовоправна конвенция. Тук е мястото, на което да отчетем обстоятелството, че самоизпълняеми международноправни норми имат своето битие единствено в рамките на монистичните национални конституционни системи – тези, при които ратификацията и влизането в сила на международната норма са достатъчни за скрепване на същата норма с обвързваща националните ѝ адресати сила и непосредствено действие (без необходимост от специални реципиращи закони във вътрешния позитивен правен ред¹). Правото на моряка на репатриране е ясно и недвусмислено изразено, но без да се посочва кой е кореспондиращият субект, задължен за извършване на репатрирането. Няма съмнение, че идеята на създателите на конвенцията е била една – това трябва да е този, който е използвал на кораба труда на моряка, подлежащ на репатриране, или това е страната по договорното правоотношение. Към момента на приемане на С23 обаче – 1926 г., търговското корабоплаване, макар и развита стопанска дейност (най-вече в рамките на Западна Европа и САЩ), все още не е достигнало пролиферацията и усложняването на отношенията при извършване на морски превоз, познати при днешното състояние на морската глобална индустрия. В годините след Първата световна война основните работодатели са все още самите корабособственици – конвенцията държи сметка за

Recommendation, 1926, в незадължителната форма на препоръка. Тук към всички страни-членки на конвенцията пожелателно е отправена препоръката да предприемат действие по уреждане във вътрешното си законодателство на репатрирането на корабни капитани и кадети (т.е. лица, които се ползват със специален статут на борда на кораба), дотолкова, доколкото същото положение не се покрива от разпоредбите на С23.

¹ За повече информация относно самоизпълняемите норми при монистичните конституционни системи вж. **Мръчков, В.** Международно трудово право. С.: Сибир, 2000.

това обстоятелство при определянето на лицата, които следва да бъдат засегнати от нейните разпоредби – в чл. 1, ал. 1. Формално погледнато обаче, ако задължението за осигуряване на репатриране е вменено единствено на собствениците (и техните представители – капитаните), от една страна, в случай на несъвпадение между корабособственик и работодател в конкретен казус, то възниква въпросът срещу кого трябва да бъде отправено искането за извършване на репатрирането от страна на засегнатия моряк. Следва да бъде отбелязано, че правото на моряка да бъде репатриран има непосредствено приложение към правния му статут по силата на действието на самоизпълняемата, ратифицирана и влязла в сила норма на чл. 1, ал. 1. Вярно е, че същият текст дава изричната възможност на всяко вътрешно законодателство да установи свои собствени правила в изпълнение на конвенцията относно избора на крайна точка на репатрирането, както и да определи този, за чиято сметка ще бъдат разносните по репатрирането (т.е. предвидена е възможност за разграничаване на лицето, носител на задължението за осигуряване (организиране) на физическото репатриране, и лицето, задължено за разносните по него), но уреждането на правото на моряка остава пряко и недвусмислено, без възможност ратифициращата държава да изменя неговото съдържание. Така сложена, правната рамка води към единствено възможното положение от С23, в което само корабособственикът във връзка с качеството си като страна по договора за работа е носител на задължението за осигуряване на репатрирането на моряка, в случай че правото на последния бъде упражнено. Аргумент в полза на това разбиране е и съдържанието на чл. 3, ал. 2 – всеки моряк ще бъде считан за надлежно репатриран, ако му бъде предоставена подходяща заетост (по договор) на борда на плавателен съд с курс към едно от местата, до които следва да бъде репатриран (по смисъла на чл. 3, ал. 1, посочен по-горе). Отново трябва да се отбележи, че двадесетте години на миналия век не са предполагали извършването на масов и бърз пътнически транспорт посредством авиолинии – поради тази причина транспортиране на моряк с кораб, изначално плаващ до местожителството на моряка например, е било приемано за разумно решение. Още повече, когато с оглед оползотворяването на труда на последния (обстоятелство, изгодно и за двете страни) морякът получава допълнително възнаграждение за работата си на път за дома. Важното обаче за нас обстоятелство е друго – конвенцията не указва кой следва да предостави и заплати тази последна заетост на моряка, а само посочва, че това би бил допустим начин на репатриране. От друга страна, не би следвало конвенционалните текстове да бъдат приложими за корабособственици – трети лица, които не са били свързани с вече приключилия договор на моряка, т.е. не са били негови работодатели по договора, по отношение на който е възложено задължението по репатриране (в такъв случай третите лица биха били считани за работодатели на самостоятелно основание, а не за такива, изпълняващи свое задължение за репатриране чрез осигуряване на заетост – това задължение не би могло да възникне поради липсата на самостоятелно правоотношение за полагане на работа от страна на моряка с третото лице). В този

смисъл корабособственикът (и първоначален работодател по приключилото правоотношение) не би могъл да се ползва от извършеното случайно транспортиране (и заетост) на моряка от кораб на трето лице собственик, защото това няма да представлява изпълнение на неговото задължение. Така поставените граници дават и единствения мислим за уреден от конвенцията случай – този, в който задължено лице е корабособственикът (положение, отговарящо на предписанията на чл. 1, ал. 1), който по повод на предходен договор с моряка му е осигурил заетост върху друг свой плавателен съд от флота си, плаващ с непосредствено назначение, съвпадащо с мястото за край на репатрирането на същия моряк (отговарящо и на изискванията на чл. 3, ал. 1). При все че С23 изрично посочва лицата, чиито отношения урежда (както беше споменато по-горе – собственик, капитан и моряк), то работодателят, който сключва договора за работа с моряка и последващо е задължен за репатрирането му, не може да бъде различен от корабособственика.

Въпрос се поражда и по отношение на правната природа на задължението за репатриране. Както споменахме, в чл. 3, ал. 1 е установено само правото на моряка да бъде репатриран. Конвенцията не поставя каквито и да било изисквания, свързани с упражняването на това право от неговия носител – единственото изискване за пораждането му е съществуването на договор за полагане на работа с корабособственик. Никъде в текстовете на С23 обаче не намираме изначално изискване уреденото право да бъде и задължителна част от съдържанието на този договор¹ – по силата на самоизпълняемия си характер (при монистичните правни системи) и липсата на конвенционална уредба в обратния смисъл основателно би могло да се направи заключение за принцип на пряко установен (извъндоговорен) характер на това право, възникващо неопосредено за моряка. Уместно е да се спомене и обстоятелството, че местата, в които конвенцията указва непряко действие на специална законова уредба от вътрешното законодателство (или уредба с договорен характер, създадена въз основа на вътрешното законодателство) на страна-членка, са изрично посочени – чл. 3, ал. 1, чл. 3, ал. 4, чл. 6. Отделно от това, като вземем предвид характера на уредените правоотношения (по повод възмездното полагане на труд – изцяло в рамките на гражданското право) и поставим фокуса на нормативните текстове върху закрепяне на субективното право на моряка срещу неговия работодател, съвсем логично е да отнесем репатрирането в този му вид като институт към полето на гражданското право – такъв, който съдържа в себе си и отговарящото на субективното право и принадлежащо на корабособственика задължение за репатриране, чието принудително изпълнение се осъществява по исков път. В този смисъл единственото уредено от С23

¹ Чл. 3, ал. 4 от С23 предписва, че условията, при които моряк, работещ извън собствената си страна, ще има правото да бъде репатриран, ще се определят с националното законодателство и само при отсъствие на такива норми (т.е. по изключение) – в договора с моряка.

задължение е това в чл. 6 – това на администрацията на държава, в която плавателният съд е регистриран (флаговата администрация), да наблюдава репатрирането на моряк в случаите на приложение на конвенцията, без значение на неговата националност, както и когато е необходимо, да му дава разноските в аванс. Видно е, че това задължение не е кореспондиращото задължение срещу моряшкото право по чл. 3, ал. 1 и е с преимуществено административен характер.

Втората международна конвенция на МОТ с предмет репатрирането на моряците е създадена доста по-късно от своя предшественик – през 1987 г., и е известна с номерацията и пълното си заглавие C166 Repatriation of Seafarers Convention, 1987. Този международен акт е изготвен и приет с оглед на няколко обстоятелства: отразяване на новите развития в морската индустрия, коригиране на недостатъците на C23 и регламентиране на положенията, които са останали извън нея. Като непосредствено свързано с предмета на тази статия веднага следва да бъде открито съдържанието на чл. 2, ал. 1 и чл. 4, ал. 1 и 2. Първата разпоредба гласи, че моряк ще **има правото** на репатриране в изрично изброени 7 отделни и независими една от друга хипотези. Отново акцентът е поставен върху субективното право на моряка, но вече ограничено от рамките на сложените случаи – положение, което не е толкова всеобхватно в сравнение с първата уредба на C23. В този смисъл субективните права (или т.нар. *entitlements*¹ на моряците, които са били създавани или потвърждавани от актовете на МОТ, включително в материята на репатрирането) са били предпоставка за немалко възражения и противопоставяния от страна на корабособствениците – C166 представя един по-балансиран поглед върху съществуващите отношения. Така в чл. 2, ал. 2 конвенцията за пръв път поставя изискване спрямо вътрешните законодателства или колективните трудови договори да уредят максималната продължителност на заетост на борда на кораб, след която **правото на репатриране се придобива**, т.е. до определен по време момент от своята служба морякът не притежава това право изобщо – за разлика от C23, където правото беше изначално уредено в полза на моряка, а разлика в разпределението на тежестта се правеше само по въпроса за кого да бъдат разноските за репатриране (чл. 4 от C23). По силата на тази бланкетна норма вътрешните законодателства или КТД ще могат да уреждат каква продължителност да има този период, но с ограничението той да бъде по-малък от 12 месеца.

Съществено новото обаче идва в чл. 4 – ал. 1 изрично указва, че отговорността за организиране на репатрирането чрез уместни и бързи средства ще принадлежи на корабособственика, а нормалният начин за транспорт ще е по въздух. Алиянея 2 допълва, че разноските по репатрирането ще бъдат за корабособственика. За разлика от своя предшественик, C166 **възлага задължението за репатриране (като органи-**

¹ Имат се предвид субективни права, които са създадени единствено по силата на позитивното право и които нямат своя първообраз в естествените субективни права (или т.нар. *rights*).

зация и разности) изрично на корабособственика. Изключение единствено в разпределянето на разностите поставя следващият чл. 3 – при виновно неизпълнение на договорните задължения от страна на моряка корабособственикът може да възстанови разностите си от последния съгласно повелите на вътрешните законодателства или КТД. По този начин конвенцията поставя съвсем ясно границите на отношението по репатриране – срещу вече условното субективно право на моряка стои насрещното задължение на корабособственика. Нещо повече – с оглед (вероятно) на развитието на индустрията и стопанските отношения чл. 6 поставя и разлика между фигурите на корабособственик и работодател – положение, което не беше отграничено в С23. Цитираният текст постановява, че вътрешното законодателство не може да ограничи правото на корабособственика да възстанови направените разходи по репатриране на моряци, които не работят за корабособственика, от техния работодател. Причината за това е пролиферацията на стопанските отношения в индустрията – развитието на фигурата на беърбоут чартъра (или познат още като *disponent owner*), който, макар и да няма юридическа собственост върху кораба, за всички трети лица се явява като действаш собственик, който самостоятелно от свое име и за своя сметка наема екипаж, както и тази на корабните мениджъри, които в зависимост от отношенията си с корабособственика на самостоятелно основание могат да бъдат и работодатели на моряците, служещи на борда на менажирания (но не собствен) кораб. Положението е формално непроменено спрямо редакцията на С23, но въпреки това ново – макар и задължението винаги да бъде уреждано в тежест на действителния корабособственик (който ще е и ответник в евентуална защита на моряка по исков път), в подобни на този случаи полагането на труд е възможно да става и въз основа на трудов договор с трето лице – истинския работодател. Тук е мястото да се спомене и обстоятелството, че и в двете досега разгледани конвенции липсва дефиниция на „корабособственик“ – при липса на нарочно сложено съдържание и обхват на тази фигура за такъв следва да бъде смятан единствено реалният носител на вещните собственически права върху кораба.

При изрично уредената възможност задълженото спрямо моряка лице да бъде различно от неговия работодател може да се направи интересно наблюдение и върху правното естество на репатрирането. Очевидно при условие, че страната по трудовото правоотношение е възможно да не е отговорна (за сметка на неизменната отговорност на корабособственика), то не е необходимо субективното право на моряка да е част от неговия индивидуален договор, за да съществува и да бъде изпълняемо. От друга страна обаче, чл. 9 от конвенцията ясно посочва начина, по който текстовете ѝ следва да намерят действие към уредените от тях отношения – доколкото конвенционалните разпоредби не са получили сила чрез колективни договори или по друг удачен начин (по национални общи условия, приложими към колективно договаряне), действие следва да им бъде придадено чрез националното законодателство. С тази норма за принципно положение С166 установява регулирането на засяганите об-

ществени отношения да се осъществява чрез въвеждане на правата и задълженията не като част от пряко действащо законодателство, а чрез задължителен инструмент на свободното договаряне – колективните трудови договори. В сравнение с повелите на предшествашата С23 тук нормотворците са възприели значително различен подход – принципът е, че правото на моряка наложително ще съществува, но на основание задължително постигната **уговорка** (като част от КТД или приложими към подобни правни инструменти национално уредени общи условия – проявление на т.нар. **договорна принуда**). Във всеки случай обаче е ясно, че конвенцията поставя като пръв (и желателен) носител на правата на моряка и задълженията на корабособственика правен инструмент, създаден по общата воля на договарящите страни – значимо различие от метода на регулация на С23. В потвърждение на това положение се явява и съдържанието на чл. 11 от конвенцията, което поставя в задължение на страните-членки да установят начин за упражняване на адекватно наблюдение върху корабособствениците, регистрирани на тяхната територия, относно спазването на разпоредбите на С166, както и осъществяването на обратна връзка и предаване на информация на МОТ. Наличието на тази норма не е случайно – поради идеята задължени лица по силата на договорно съгласие срещу правото на моряка да са юридическите собственици на кораби, контролът на публичната власт върху изпълнението на това задължение е възложен в границите на държавата по корабна регистрация – нейните институции биха имали най-добрата позиция за проверка на изпълнението на задължение, което не е „обявено“ за съществуващо *a priori* от закон или международен договор, а следва да бъде „установяемо“ от тези институции във всеки отделен случай.

При действието на С166 за пръв път се наблюдава и своеобразно „усложняване“ на репатрирането – израз на постепенната промяна от единично конвенционално субективно право до комплексен правен институт. Отделна разпоредба с няколко хипотези е предвидена да уреди отношенията, които може да се породят, в случай че корабособственик не изпълни задължението си, в т.ч. не организира репатриране на моряк, който има това право, или да поеме разходите за това за своя сметка. Точка „а“ на чл. 5 указва, че компетентният държавен орган на страна-членка, на чиято територия е регистриран корабът, следва да организира и заплати за репатрирането; ако това не стане, държавата, от която морякът следва да бъде репатриран, или държавата, определяща неговото гражданство, могат да организират репатрирането и да възстановят разходите си от държавата по регистрация на кораба. Последователно държавата по корабна регистрация има право да възстанови своите разходи от корабособственика, а отделно същите не може да бъдат за сметка на моряка (с изключение на случаите по чл. 4, ал. 3 – когато репатрирането е в резултат на прекратяване на трудовия договор по вина на моряка). Усложняването е очевидно, но поставя въпроса от какъв правен характер са отношенията, които е възможно да се случат, съгласно посочената уредба. За да отговорим на този въпрос, следва да се върнем към съдържанието на чл. 9 от конвенцията. В случая на първоначалната отговорност на ре-

гистриращата държава мислимият и вероятен инструмент, чрез който нормата би могла да получи приложение, е чрез директно действие, предвидено в националното законодателство като правомощие на административен орган. От една страна, съгласно условията на чл. 9 подобно положение се явява в съгласие с конвенционалните разпоредби (дотогкова, доколкото същото положение не може да бъде регулирано чрез договорна връзка между моряка и регистриращата държава), а от друга страна, е и сравнително лесно за осъществяване – това е държавата, по чието вътрешно законодателство собственият на неизпълнилия корабособственик плавателен съд е бил регистриран. Националното законодателство на държава, за която конвенцията е влязла в сила и е държава по корабната регистрация, трябва да предвижда предпоставките и реда, по които конвенционалното задължение на държавата за репатриране следва да бъде извършено. Последващото възстановяване на разходите на държавата от неизпълнилия корабособственик обаче следва да се осъществи по исков път – С166 не предвижда неизпълнението на корабособственика да представлява административно нарушение на норма от вътрешното национално право и поради това няма предвиден конвенционален режим (самостоятелно установяване на такъв обаче е възможно), по който това може да стане посредством административна принуда. Това положение намира своеобразно свое допълване в приложимите разпоредби на новата MLC2006 (вж. по-долу).

Ако описаното по-горе е мислимо за приложимо към отношенията държава – моряк, то е трудно да си представим (без допълнителни нарочни „уточняващи“ двустранни международни споразумения) по какъв начин суверенната държавна институция на страната, която е извършила (по желание) репатрирането (в хипотезата на държава, от която морякът е бил репатриран, или държава, чието гражданство морякът има), е възможно да иска своите разходи от държавата по регистрация.

Видно е, че в рамките на наложената от С166 регулация репатрирането започва да се превръща в сложен институт, който включва в себе си не само признатото субективно право на моряка и кореспондиращото задължение на корабособственика, но и роля и участие на суверенната публична власт в конкретни хипотези на репатрирането – както като страна по административно правоотношение, развиващо се в пределите на националното право, така и като субект на междудържавни отношения. Това е положение, което ще получи още по-голямо значение в най-новия международен акт, който засяга материята на репатрирането – Maritime Labour Convention, 2006. Тази конвенция е комплексен международен договор – в себе си той се стреми да включи изчерпателната уредба на всички правни институти, приложими към трудовото правоотношение на моряците. Изключение не прави и репатрирането – на него е посветена Регулация 2.5 от конвенцията.

На първо място, MLC2006 поставя ново определение за корабособственик. С оглед на комплексния характер на конвенцията това определение се отнася за цялото нейно съдържание, в т.ч. и за репатрирането. Определението вече изрично указва, че

това е собственикът на кораба или друго лице или организация – като корабния мениджър или бърбоут чартъора, които са **поели отговорността** за оперирането на кораба от собственика му и които по този повод са се съгласили да носят задълженията на корабособственика по конвенцията, без значение дали друга организация или лица изпълняват конкретни задължения от името на корабособственика. Прави впечатление, че обхватът на дефиницията е разширен още повече – тук се включват всички фигури, които по една или друга причина са изразили свободната си воля да поемат оперирането на кораба (вкл. отделни специфични части от него, като търговска, менингова, техническа и др.), т.е. да се задължат към юридическия собственик и да поемат вместо него отговорностите, произлизащи от осъществяването от тях дейност, изрично или като имплицитна отговорност, следваща упражняването на тази дейност. Без съмнение конструкцията на това определение е наложена от усложнените съвременни стопански отношения в търговското корабоплаване – с оглед оптималното използване на тонажния ресурс различните страни от оперирането и поддръжката на плавателните съдове все по-често биват поотделно възлагани на корабни мениджъри или други субекти, специализиращи в професионалното извършване на подобен вид услуги. Така основна разлика може да наблюдаваме в концепцията за корабособственика като задължено лице срещу правото за репатриране по смисъла на С166 и по смисъла на МLC2006 – ако в предходната конвенция от 1987 г. (вероятно с оглед постигане на недвусмислена яснота) задълженото лице е винаги юридическият собственик, то тук това лице може да бъде и различен субект – този, който е поел (чрез договор) от собственика съответната дейност по опериране на кораба, ще носи и свързаните с това отговорности към третите лица, т.е. за тях той ще има приравнено на корабособственика правно положение. По този начин конвенцията вече изрично признава не само възможността работодателят да бъде отделна фигура от юридическия корабособственик, но и установява правното положение, в което за всички трети лица (моряци) работодателят ще бъде асоцииран с фигурата на корабособственика и в този смисъл **ще бъде носител на задължението за репатриране**. Ако в допълнение към това вземем предвид и разпоредбата на чл. 4, б. „i“ от Регулация 2.1, и по-точно включването на правото на моряка като част от задължителното съдържание на индивидуален трудов договор, сключен съгласно националното право на страна-членка, то може да заключим, че за пръв път носителят на задължението за репатриране е **само работодателят** (приравнен по статут на корабособственик), дори и в случаите, когато той не съвпада като фигура с юридическия корабособственик. Това разбиране на конвенцията е диаметрално противоположно на досега уреденото положение (в С23 и С166), при което страна срещу правото на моряка винаги е реалният носител на вещните собственически права върху кораба. Мислима е например хипотезата, в която корабният мениджър може да бъде отговорен за извършване на репатрирането спрямо моряка, ако той е сключил трудовия договор не в качеството си на пълномощник, а като страна по правоотношението – при наличие на постигната

изрична уговорка в този смисъл между мениджъра и юридическия корабособственик. Въпреки това в чл. 4 от Регулация 2.5 конвенцията установява възможността работодателят (*de facto* мениджър, но виждан като корабособственик от третите лица – моряци) да търси възстановяване на разходите по репатриране от трето лице въз основа на договорни отношения с него – например корабен мениджър, който е извършил репатриране, може да иска възстановяване на разходите за това от реалния собственик, в случай че между тях съществува подобна уговорка в договора за корабен мениджмънт.

Както споменахме, чл. 4, т. „i“ от Регулация 2.1 изрично указва необходимостта от включване на правото на репатриране на моряка като задължителна част от съдържанието на вече **индивидуалното трудово правоотношение** между работодателя и моряка. Това означава, че макар и конвенционално признато, правото ще бъде изпълняемо единствено в случай че същото е част от договорната връзка – изричността на разпоредбата и липсата на противостояща конвенционална уредба ясно водят до този извод, при това без необходимостта от задължително наличие на предходно сключен КТД, в който правото на репатриране да е било признато (арг. от чл. 4, т. „j“ от Регулация 2.1). Подобна уредба поставя преди всичко яснота – всеки моряк би могъл самостоятелно да предяви претенции спрямо своя работодател на основание собствения си трудов договор. Така в рамките на MLC2006 правото на репатриране е вече недвусмислено разглеждано като **договорно субективно право**, което може да бъде упражнено чрез съдебна претенция в юрисдикция, установяема по приложимите към договорите привръзки на международното частно право.

Като цяло MLC2006 запазва духа на предходната конвенция, като обаче е доста по-подробна в своите повели. Член 5 от Регулация 2.5 възпроизвежда съдържанието на чл. 5, т. „a“ от C166, и по-точно разпоредбите, свързани с резултата от неизпълнение на задължението за репатриране на корабособственика. Различията тук са две – на първо място, „държавата по регистрация“ вече е заместена от „флаговата държава“, но конструирането на отделните отношения остава идентично с това, описано при разглеждането на C166 по-горе. По-същественото различие обаче откриваме в обстоятелството, че настоящата конвенция предвижда и инструмент, посредством който в случай на подлежащо възстановяване на разходите по репатриране на флаговата държава от неизпълнилия корабособственик държавата може да използва приложими международноправни инструменти (включително Конвенцията за арест на кораби от 1999 г.) за постигане на **обезпечение** на своето вземане – чрез задържане или упражняване на искане за задържане на кораби на длъжника корабособственик до момента на уреждане на вземането. Това е изцяло ново положение, което представлява интереса на изпълнителната държава и определя характера и начина на реализация на това право. С оглед на идеята за осъществяване на възстановяване на платена сума посочването на Конвенцията за арест на кораби, както и поради правната природа на обезпечението преди всичко като фигура на частното право, може да

бъде направен извод за отново гражданския характер на тази разпоредба и реализацията ѝ посредством исков път (доколкото обаче този резултат е постижим и с административна принуда, съществуването на подобни специални вътрешни норми не следва да се изключва като несъобразно под действието на MLC2006). При всички случаи обаче реализирането на обезпечението не би могло да представлява самоцел, без успоредно с него да бъде проведено и (исково) производство по удовлетворяване на главната претенция – тази за заплащане на направените и дължимите разnosки по репатрирането. Конвенцията не указва точния ред за предявяване на подобни претенции и в този смисъл запазва изцяло предходната редакция на C166, т.е. новостта при MLC2006 се изразява единствено в конвенционалното и изрично посочване на начина, по който може да бъде упражнено обезпечението на вземанията. Удовлетворяването на самите вземания следва да бъде отнесено към вътрешните граждански (административни) правила, създадени с националното законодателство на държавите-членки или с приложими към тези случаи *ad hoc* допълнителни международни споразумения.

Интерес представлява и един друг аспект на репатрирането, който, макар и да има стара история, едва в последните десетилетия получава по-остро внимание на нормотворците, и по-точно – връзката между отказ от репатриране и изоставяне на моряк на борда на кораб (или т.нар. *abandonment*). Работното определение на изоставянето може да бъде поставено като едностранното скъсване от корабособственика (разбиран като фигура в рамките на дефиницията на MLC2006) на връзките с моряка или липсата на оказване или организиране от страна на корабособственика на необходимата на моряка поддръжка. Безспорно в съдържанието на това определение се включва и неизпълнението на задължението на работодателя за репатриране на моряка, т.е. липсата на изпълнение на репатриране би могло да бъде разглеждана като изоставяне на моряк на борда на кораб (но не като безусловен принцип, а при извършване на самостоятелна преценка на фактическата съвкупност на всеки отделен случай). През юли 2009 г. в Женева е съставен крайният акт, отразяващ работата на специално сформирана експертна работна група към Международната морска организация и Международната организация на труда, натоварена със задачата да предложи проект на адекватна правна уредба (с оглед бъдещо допълване на MLC2006) на въпросите за отговорността и компенсиранието по искове, свързани със смърт, трудова злополука и изоставяне на моряци¹. В същия акт основно място заемат препоръките, направени от участващите в конференцията правителствени представители от-

¹ По-подробно вж. Final Report of the Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers (ILO/IMO/WGPS/8/2008/5), както и Examination of the issue of financial security for crew members/seafarers and their dependants with regard to compensation in cases of personal injury, death and abandonment (IMO/ILO/WGLCCS 9/3).

носно създаването на международен инструмент във формата на специален финансов ресурс, който да предостави финансова защита на моряците в случай на изоставянето им на кораб – както покриване на разходите по фактическото организиране на репатрирането, така и поддръжката на моряка от момента на изоставянето до момента на приключване на репатрирането. По направените предложения финансиране следва да бъде осигурено по начини, уредени от националните законодателства, които включват социални осигуровки, допълнителни застраховки, създаването на специални национални фондове и др., т.е. средствата са предвидени като финансова тежест на самите моряци, която се реализира посредством инструментите на националните системи за социално осигуряване. Задължението на страна-членка е единствено по отношение на поставяне на регулация за съществуването и действието на подобен инструмент, в т.ч. издаването на удостоверения на името на всеки кораб, плаващ под флаг на национален корабен регистър, и доказващи наличието на такъв вид осигуреност на корабния екипаж. Що се отнася до достъпа до натрупаните средства, предвидането е това да става директно по искане на засегнатия моряк – характерът на това право е от административен характер, като не е предвидено специално исково производство, чрез което подобни претенции да бъдат доказвани и удовлетворявани.

По този начин репатрирането вече бива адресирано отвъд класическото разбиране за субективно право и съответстващото му задължение от страна на корабособственика (работодател) – право, чиято реализация получава своеобразна административна „гарантия“ от страна на държавата. Въпреки че репатрирането остава като принадлежащо на моряка гражданско право, същото вече се разглежда все повече като част от комплексен правен институт със смесен договорно-административен характер, който включва и публичното задължение на държавата да създаде и организира ползването на специален финансов фонд, осигуряващ защита, компенсираща евентуално неизпълнение от страна на работодателя. Промяната във времето е съпроводена от промяна в идеята за по-справедливия и социално оправдан начин за защита на моряка срещу липса на репатриране – от първоначално признатото абсолютно моряшко право в С23, през придаването на водещо значение на волята на страните при уреждането на репатриацията в С166, до положението, поставено от МLC2006, и предложенията за евентуално допълване и „усложняване“ на конвенцията – осезаемо развитие, което следва както обективните изменения на правоотношенията в морското дело, така и тенденцията за засилено регулиране и защита на труда на моряците.

България и ратифицираната в нашия вътрешноправен ред международна уредба не правят изключение от поставените и описани по-горе конвенционални правила – С166 е ратифицирана със закон, приет от 39-ото Народно събрание на 21.05.2003 г, обнародвана в ДВ, бр. 77 от 3.09.2004 г., в сила от 30.07.2004 г. Поради липсата на икономическа и регулационна атрактивност на българския морски търговски флаг обаче, както и поради почти неосезаемото присъствие на български корабо-

собственици в рамките на европейския пазар на превоз на стоки по море, съдебната и административната практика по прилагането на репатриционните разпоредби е оскъдна – България е преди всичко „страна на моряка“ и в много малко случаи „страна на кораба“. През 2009 г. е ратифицирана и обнародвана на свой ред и MLC2006, която обаче все още не е влязла в сила поради липса на необходимия брой ратификации – тепърва предстои да бъде проверена ефективността на повелите на суперконвенцията, включително и по отношение на репатрирането, и то не само за България. При всички случаи обаче едно ще остане сигурно – докато съществува необходимост от работа на хора в морето, всички моряци следва да бъдат по един или друг законодателен начин сигурни в своето завръщане у дома.

Използвана литература

- Мръчков, В.** Международно трудово право. С.: Сиби, 2000.
Christodoulou-Varotsi, I., D. A. Pentsov. Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers. Berlin Heidelberg: Springer-Verlag, 2008.
Fitzpatrick, D., M. Anderson. Seafarers' Rights. Oxford: Oxford University Press, 2005.