
СТАТИИ

ПОНЯТИЕТО „КОРАБ“ В НЯКОИ ЗАКОНОДАТЕЛСТВА

*Петър Кандиларов**

„Корабът е личност; той се ражда, създаден от човека; корабът има име и социален ранг и разнообразието на класите е почти толкова многобройно, колкото в човешкото общество. Той е плавателен съд, предназначен за водене на война, или търговски кораб, военен или цивилен; той е повече или по-малко функционален (пощенски кораб); той е товарен или риболовен, или дори безделнически (яхти), понякога се наема на работи при други и ги обслужва. Накрая, корабът умира – погълнат от вълните или разбит на отломки – бива обявен за неспособен да плава“¹.

1. Френското законодателство не дава легално определение на понятието „кораб“. В различни закони и подзаконовни актове се дават разнообразни определения, но те са частични и за целите на дадената институция – митници, данъчни служби. Френската правна литература отбелязва необходимостта от дефиниране на понятието, защото с развитие на техниката е трудно да се определят множество новопоявили се морски превозни средства – малките скутери, джетове, водни колела, от една страна, и от друга – огромните платформи за добив на полезни изкопаеми и плуващи фабрики².

За да бъде определена дадена конструкция като кораб, тя трябва да отговаря на няколко условия.

На първо място, тя трябва да може да се класифицира като плаващ апарат, морска машина – т.е. да е създадена изкуствено и да плава.

Някои автори, като Р. Родиер, критикуват факта, че съдовете на въздушна възглавница и глисерите не се приравняват на кораби – „Не е разрешено да класифицираме като плаваща машина структура, която се издига над нивото на водата; съответно трябва да наричаме хеликоптера „камion или локомотив, който се издига в резултат на въздушно налягане спрямо земята“³. Други, като Бонасие и Скапел, считат, че

* Адвокат от Варна.

¹ **Ripert, G.** Droit Maritime. Tome 3. Paris: Rousseau et Cie, 1953.

² **Bonassier, P., Ch. Scapel.** Droit maritime. Paris: Librairie générale de Droit et de Jurisprudence – EJA, 2006.

³ **Rodier, R.** Traité général de droit maritime. V. 6. Paris: Dalloz, 1980.

някои разпоредби на морското право могат да се прилагат към съдовете на въздушна възглавница, когато са в морето, макар по съществото си те да са въздушни машини.

На второ място, тази изкуствено създадена от човека машина трябва да плава в морски води. Френското законодателство, за разлика от нашето, има отделни закони за речните и морските кораби. Регистрацията на корабите също е в отделни административни структури и се подчинява на различни правила. Основното разграничение е предназначението на кораба – дали е за плаване в река, или в море. Това обстоятелство не се променя от възможността един-два пъти месечно или по-често речният кораб да навлиза в морски води или обратно. „Способността да се сблъсква с рисковете на морето“¹ е дала основание на френски съдилища да откажат статута на кораб на джетовете, на гумени лодки с извънбордов двигател и др. подобни плавателни средства.

Третата характеристика е свързана с възможността морското превозно средство да се движи самостоятелно. Френският касационен съд в свое решение от 22 декември 1958 г. отказва да признае статут на кораб на лодка, защото е била „лишена от какъвто и да е начин за придвижване“. Възможността да плава самостоятелно е свързана с втората предпоставка – да посреща предизвикателствата на морето със собствени сили. Един плоскодънен шлеп или сонда, оставени сами в морската стихия, не биха могли да ѝ се противопоставят и най-вероятно биха били изхвърлени на брега.

Може би най-краткото и точно определение на кораб дава Р. Родьер: „Това е една машина за транспорт или за риболов (морското право мисли малко за развлеченията)... Корабът се характеризира с това, че реално се противопоставя на рисковете на морето; фактът да си в състояние да ги понасяш, не е достатъчен“².

Корабът по френското право е движима вещ. Член 531 от Гражданския кодекс (приет със закон от 25.01.1804 г., публикуван на 4.02.1804 г.) гласи: „Плавателните съдове, корабите... и изобщо всички, които не са фиксирани с колони и не са част от постройка, са движими вещи: конфискацията на някои от тези обекти може все пак, предвид тяхната значимост, да бъде подчинена на определени юридически формалности“.

Тази идея е доразвита от морското право и дава възможност на собственика или наемателя на кораба да се възползват от клаузи за ограничаване на отговорността. Самата продан на кораб или възможността той да бъде ипотектиран (предвид и високата му стойност) го приближават до недвижимите имоти. Корабът е движима вещ, но сложна, съставна. Към него са прикрепени множество други движими вещи. Немалка част от тях могат да имат самостоятелен живот, но от чисто правна гледна точка са част от кораба, тъй като без тях той би бил немореходен. Такива са кормилото, приборите за ориентация и свързка, машините, спасителните лодки...

¹ Bonassier, P., Ch. Scapel. Op. cit.

² Родьер, Р. Морско право. С.: УИ „Св. Климент Охридски“, 2008.

Въпреки тези общи характеристики корабът се различава съществено от недвижимите имоти. Неговите индивидуализационни белези го доближават до физическо лице. Корабът „може да бъде сравнен с личност, тъй като има име, националност, местожителство (неговото пристанище на домуване), но тази персонификация не представлява никакъв правен интерес. Корабът не е субект, а обект на правото. Впрочем корабът като движима вещь по своята идентификация – по-перфектна от тази на кадастъра, се разглежда в много отношения като недвижима вещь“¹.

2. Първият Кодекс на търговското мореплаване (КТМ) на СССР е утвърден от Централния изпълнителен комитет на СССР и Съвета на народните комисари на СССР с постановление от 14 юни 1929 г. При създаването му са отчетени приетите към този момент международни конвенции, унифициращи нормите на морското право, с изключение на Брюкселската конвенция за унификация на някои правила, отнасящи се до имунитета на държавните кораби от 1926 г.

В този кодекс липсва определение на понятието „кораб“. Морските съдове са класифицирани съобразно целите, за които се използват, в четири раздела:

– Кораби, използвани за превоз на товари или пътници, експлоатация на морски богатства, оказване на помощ по море или спасяване на потънало имущество;

– Кораби на специална правителствена служба – като ледоразбивачи, обслужващи пристанищните дейности, оборудвани за спасяване на човешки живот по море, гранични, митнически и карантинни;

– Кораби, използвани за научни цели;

– Кораби, използвани за спорт или за други неупоменати по-горе цели.

През 60-те години на XX век КТМ е трябвало да бъде променен, за да отговаря напълно на нуждите на плановата икономика на СССР, основана на държавната собственост. Новият Кодекс на търговското мореплаване на СССР от 17 септември 1968 г. се характеризира с добрата защита на интересите на корабособственика – социалистическата държава.

За първи път в КТМ от 1968 г. е дадено определение на понятието „кораб“. Това е всеки „самоходен или несамоходен плавателен съд“. Руският законодател не прави разграничение дали корабът е снабден с двигател, или не, има ли, или няма екипаж, в движение ли е, или е постоянно закотвен. Определящото е да е изкуствено създаден от човека обект, предназначен да плава във вода².

И в този КТМ е запазена класификацията на корабите, известна още от 1929 г., според предназначението им, като разликата е минимална – добавени са кораби с учебни и културни цели. Това разграничение на корабите е с понятийно, но не и с юридическо значение.

¹ Родьер, Р. Цит. съч.

² Жудро, А. К., Ю. Х. Джавад. Морское право. М.: Транспорт, 1974.

След разпада на СССР нормите на КТМ продължават да действат до приемането на кодексите на търговското мореплаване на отделните субекти на съюза – КТМ на Руската федерация (в сила от 1 май 1999 г.), КТМ на Украйна – приет на 21 октомври 1997 г., и КТМ на Беларус от 2000 г. Всички тези кодекси са силно повлияни от КТМ на СССР от 1968 г., който е използван като основа при създаването им.

Руският и украинският КТМ повтарят определението на понятието „кораб“ от КТМ на СССР. Разликата е, че руският кодекс въвежда изискването плавателното съоръжение да се използва „за целите на търговското мореплаване“, а украинският подробно описва целите, за които то се използва – превоз на пътници и товари, багаж, поща, добиване на полезни изкопаеми, хидротехнически работи, изваждане на потънало имущество, носене на специална държавна служба, спортни, културни и научни цели и т.н.

За разлика от много други кодекси, украинският дава легално определение на понятието „ядрен кораб“ – това е плавателен съд, оборудван с ядрена енергийна инсталация¹.

3. Като морска държава България винаги е осъзнавала необходимостта от законодателство, регламентиращо превозите по море. От възстановяването на българската държава през 1878 г. досега са действали два закона, един указ и един кодекс.

Първоначално след Освобождението се приемат няколко наредби, регламентиращи пристанищата и дейността в тях, корабите, превозите и охраната на морската граница.

Първият подробен закон, уреждащ цялостно морската материя – Законът за морската търговия, влиза в сила от 1.04.1908 г.

Законът за морската търговия не съдържа определение на понятието „кораб“. Алинея 1 на чл. 1 определя характера на кораба като „движима вещ“. В ал. 2 като съставна част на кораба се определят: „варките (*от гр. — лодка*), мачтите, ветрилата и въжетата, оръжията, военните припаси, храните и въобще всички вещи, които са предназначени за постоянно служене на кораба, макар и временно да са отделени от него“. От съдържанието на чл. 1 от закона може да се стигне до извода, че законодателят приема за кораб всеки създаден от човека самоходен или несамоходен обект, предназначен за плаване по море или река и свързващите ги водни обекти. Към него се числят и описаните по-горе принадлежности, които са част от него и му дават характеристиката на сложна индивидуално определена вещ. Съдейки по характера на тези вещи, кораби са и военните съдове, съдовете, използвани за превоз на пътници и товари, риболовните, лоцманските и т.н., независимо дали се ползват лично от собственика, отдават се под наем със или без екипаж.

През 1931 г. е приет Закон за търговското корабоплаване. Този закон не отменя, а допълва Закона за морската търговия от 1908 г. За негов първообраз е послу-

¹ Статя 15. „Понятие судна“. Кодекс торгового мореходства Украины.

жил италианският Закон за търговското корабоплаване, преведен и приспособен към българските условия от инж. Иван Радев¹.

За първи път тук законодателят дава легално определение на понятието „кораб“. Член 261 определя, че кораб е всеки плавателен съд, който се използва за търговия или риболов. Наличието или липсата на двигател, вместимостта и материалът, от който е изработено плавателното средство, са без значение.

Може да се приеме, че с определянето като „кораби“ на плавателните съдове, които извършват „търговска или риболовна служба“, от обхвата на закона се изключват плавателните съдове, използвани за развлечение, и полицейските кораби. Това действително е така предвид разпоредбата на чл. 67 – на „любителите“, които използват корабите си, без да превозват пътници, и спортните дружества се предоставя правото да командват сами корабите си през цялото пътуване. Тези кораби са освободени и от редица задължения – да са стъкмени с необходимите апарати и инструменти, да преминават ежегоден (а за дървените кораби – два пъти в годината) преглед за годност за плаване и др.

Отчитайки важността на отрасъла и необходимостта държавата да осъществява пълна юрисдикция над корабите, законодателят обръща специално място на националността и знамето на корабите. На „поданството на корабите“ е отделена една отделна глава.

Законът продължава действието си и след 9.09.1944 г., до влизане в сила на Указа за търговското корабоплаване на Народна република България (обн., ДВ, бр. 79 от 1953 г.). Още при първоначалния преглед на съдържанието на указа прави впечатление, че съществуват сериозни разлики с действалите по-рано закони от 1908 г. и 1931 г. Затова пък приликите с КТМ на СССР от 1929 г. са значителни.

В чл. 1 указът дава легална дефиниция на понятието „кораб“. За разлика от определението на „кораб“ според закона от 1931 г., тук изрично са добавени и плаващи съдове, извършващи не само транспортна дейност, а още „драгажна, спортна и друга дейност“. Указът изключително много разширява обхвата на понятието. Като се вземе предвид, че вместимостта, материалът, от който е направен плавателният съд, и видът на двигателя му са без значение, като кораби спокойно биха могли да бъдат определени и саловете, и лодките еднотръвкни.

Това се потвърждава и от класификацията на корабите според предназначението им, определено в чл. 2 от указа, а именно – морски и речни кораби, които служат за:

1. превоз на товари или пътници, за експлоатация на морски или речни рибни и други богатства, за даване на помощ на бедстващи кораби, за изваждане на потънали вещи или за влачене на други кораби;

¹ Биографична статия за инж. Иван Ц. Радев във в. „Морски вестник“ от 22.12.1999 г.

2. изпълнение на специална държавна служба;
3. научни цели;
4. спорт или други цели.

Ако сравним горния текст с този на КТМ на СССР от 1929 г., ще забележим една наистина поразителна прилика.

От 1.01.1971 г. влиза в сила новият Кодекс на търговското мореплаване (обн., ДВ, бр. 55 от 1970 г.), в който липсва определение на понятието „кораб“. Член 4 от КТМ дава рамките на понятието „търговски кораб“ описателно, което дава възможност то да бъде прилагано разширително или пък стеснително, съобразно целите или международния договор, във връзка с който се използва. „Търговски кораб“ е „всеки самоходен или несамоходен плавателен съд или плавателно съоръжение, предназначено за плаване по море и във води, свързани с море, и за извършване на дейностите по чл. 3“. Законодателят е имал предвид, че всяко изкуствено създадено от човека средство или съоръжение, което е предназначено за плаване, е търговски кораб, ако отговаря да се използва за някоя от дейностите, визирани в чл. 3. Този обект на човешкия труд трябва да се използва за плаване по море и/или по реки, езера и други водни пътища, доколкото те са свързани с море и могат да се ползват за плаване от такива кораби. Плаването по такива води следва да е свързано с превоз на товари, наемане на кораби, превоз на пътници и багажи, влачене на кораби и товари, извършване на морски услуги и други помощни операции, риболов, експлоатация на други морски богатства, както и за други стопански дейности с използване на морски кораби. Такива дейности могат да бъдат например изваждането на потънало имущество, съкровища или круизни пътувания.

Без значение е дали това плавателно средство или съоръжение е привеждано в действие от двигател, платна, или е влачено или тласкано.

Наличието на екипаж също не оказва влияние върху определянето му като търговски кораб.

Освен така определените съоръжения и средства на кораби са приравнени още два вида обекти, но при дадени условия:

1. корабите в строеж – след спускането им на вода;
2. военноморските съдове – при спасяване на човешки живот или на имущество по море.

От приемането на КТМ изминаха повече от три десетилетия, през които международното морско право отбеляза значително развитие, което не е стояло пред вниманието на българската юриспруденция. Последното десетилетие е свързано с редица изменения, допълнения и нововъведения в кодекса, които, вместо да усъвършенстват и развиват неговите положителни страни, допринесоха за понижаване на неговото качество – поради епизодичност и непоследователност в законодателните промени, липса на синхронизация с вътрешното ни законодателство, абстрахиране от тенденциите в международното морско право.

Измененията от 2002 г. в Кодекса на търговското корабоплаване не допринесоха за неговото подобряване. Бе даден превес на нормите от административноправен характер за сметка на нормите от търговскоправен характер (независимо от обстоятелството, че кодексът регулира отношения в търговското корабоплаване) и др. Обединяването на морски и речни „проблеми“ в един закон само ги разшири.

Кодексът на търговското корабоплаване (обн., ДВ, бр. 113 от 2002 г.) не допринася с нищо в насока на определяне на понятието „кораб“, но отделя огромно внимание на понятията за българско знаме, български кораб, индивидуализиране и наименование на корабите.

Член 4, даващ определението за „търговски кораб“, е изменен, като единствената разлика с предходния текст е премахването на думата „морски“ от текста.

В преходните и заключителните разпоредби са дадени определения (§ 1а) за риболовен, пътнически и специален кораб.

„Риболовен кораб“ е плавателен съд, който е оборудван и се използва с търговска цел за улов или за улов и преработка на риба или други рибни ресурси.

При определяне на понятието „пътнически кораб“ законодателят включва и високоскоростните плавателни съдове по смисъла на Международната конвенция за безопасността на човешкия живот по море (SOLAS). За да е пътнически, корабът следва да превозва повече от 12 пътници.

„Специален кораб“ се оказва едно изключително (и ненужно) широко понятие – кораб, употребяван за научни, учебни, културни, спортни, противопожарни, съобщителни, митнически и санитарни цели, за пилотаж, за упражняване на надзор, за разбиване на ледове, за търсене и спасяване, за ликвидация на последствия и щети от погинало имущество и т.н.

Тези хаотично разпръснати определения (т. 1, 2 и 3) би трябвало да са заедно с определението за „търговски кораб“. Те не дават яснота какво точно е „кораб“, а и не изчерпват видовете кораби, които съществуват – например ядрени, круизни и т.н.¹

Много законодателства (някои съвсем отскоро, предвид обстановката в Аденския залив) дават определения и за „пиратски кораб“.

Необходимо е българският законодател да даде определение на понятието „кораб“, в което да се подчертаят основните му характеристики – произведение на човешкия труд, използвано или използваемо за плаване, независимо дали е със собствен двигател, платна, или е влачено, което плава на, над или под водата, изработено е от метал, дърво или пластмаса; особена движима вещ, която може да бъде ипотекирана.

¹ Определения за ядрен и круизен кораб има съответно в Международната конвенция относно отговорността на операторите на ядрени кораби (NUCLEAR SHIPS 1962) и в Конвенцията за улесняване на международното морско корабоплаване (FAL).