

## МЕЖДУНАРОДНОПРАВЕН РЕЖИМ НА СИГУРНОСТТА ПО МОРЕ

доц. д-р Диана Маринова

Университет за национално и световно стопанство – София

Assoc. Prof. Diana Marinova, PhD

University of National and World Economy – Sofia

**Abstract:** *The subject of the scientific study here presented is the international legal regime of maritime security, the assistance and the salvage at sea. The issues of interest to the author in this area are considered and analyzed both from the point of view of international maritime public law and from the point of view of international maritime private law, outlining the differences in legal regulation in one and the other case.*

**Key words:** *maritime security, international legal regulation, International Public Maritime Law, International Private Maritime Law*

### Увод

Един от най-съществените въпроси с особена значимост за международното морско право, който е свързан с всички аспекти на съвременните морски дейности, е морската сигурност.

Международноправният режим на сигурността по море обхваща уредбата с норми както на международното морско публично право, така и с норми на международното морско частно право. Уреждат се отношения, които се регулират от различни клонове на правото. Свообразието на морското право и в частност, на уредбата на въпросите на морската сигурност, се изразява в това, че то в немалка степен се основава на правните обичаи и морска практика, а не само на писаното законодателство.

В настоящия доклад се определя правната същност на морската сигурност, като за целта се посочват основните ѝ характеристики според уредбата в международните актове.

Морската сигурност се разглежда в тесен и в по-широк смисъл, като се обособяват и анализират поотделно и свързани едни с други понятията „сигурност“, „безопасност“, „оказване на помощ по море“, „търсене и спасяване“, „международно сътрудничество срещу морската престъпност“, „безопасност на корабоплаването“ и др.

Анализът на правната уредба се съсредоточава върху международни универсални, регионални и субрегионални актове, но са посочени и някои норми на националното законодателство и правото на ЕС. Това се прави главно с цел да се сравни правната уредба и да се направят някои обобщени изводи относно нейната ефикасност.

Най-напред в изложението се прави общ преглед на международноправния режим на морската сигурност, след което се посочват по-важните норми на международното морско публично право и на международното морско частно право. За международното морско частно право е характерно, че под „морска сигурност“ се разбира предимно спасяването и оказването на помощ по море. Нормите на международното морско частно право са както преки, така и отпращащи и в изложението са прави кратък анализ на тези норми. Отделя се специално внимание на уредбата на спасяването и помощта по море с отпращащи норми в българското национално законодателство.

## **1. Правна същност на морската сигурност. Етимологични и терминологични бележки**

В науката и практиката се приема, че основният субект на обществената сигурност и безопасност е както отделният човешки индивид, така и принадлежащото към региона общество, околна морска среда и способността ѝ за производство [6]

„Морска сигурност“ е термин, който се употребява предимно в актовете на Международната морска организация, които се отнасят до сигурността на морските превози и обекти на терористични и други форми на насилие.

В морското право понятията „сигурност“ и „безопасност“ са свързани по правило с търговското корабоплаване и се прилагат в морската практика в съответствие с универсалните и регионални международни актове. В материята – предмет на настоящото изложение, се употребяват и терминологично сходните понятия „оказване на помощ“ и „търсене и спасяване“, които също ще бъдат анализирани, но те имат някои съществени различия от правно естество. „Оказване на помощ“ съгласно определения в международноправни източници означава предоставяне на стоки, материали, персонал и услуги от държавите, оказващи помощ на поискалите я държави. „Търсене и спасяване по море“ са операции, при осъществяването на които важно значение оказват различни фактори – информация за вълнението, вятъра, морските приливни течения, метеорологични условия и др.

Морската сигурност в по-широк смисъл обхваща и сътрудничеството между държавите в борбата срещу трансграничната престъпност и нейните организирани форми – терористични актове, незаконно отглеждане, производство и трафик на упойващи и психотропни вещества, незаконна търговия с оръжие, легализация на доходи от престапна дейност, контрабанда, престъпни дейности, свързани с миграцията и незаконен трафик на хора, подправяне на документи, незаконна търговия с културни ценности и др.

Международното осигуряване на безопасността на корабоплаването е сред най-значимите морски действия по опазване на живота и здравето на екипажите на корабите, пътниците и безопасността на корабите и техния товар.

Правната същност на понятията в изследваната област се извежда и от определения, дадени от съдилища в техни тълкувателни решения.

## **2. Международноправен режим.**

### **2.1. Уредба на сигурността по море от норми на международното морско публично право**

Наред с международните договори, които установяват международноправния режим на сигурността по море, към правната уредба в тази област и особено в областта на търговското корабоплаване, важно значение имат и националните законодателства. Следва да се има предвид, че и тук, както и в правото като цяло, важи принципът, че международните договори, ратифицирани, влезли в сила и обнародвани по надлежния в дадената държава ред имат приоритет пред националните източници, в случай че последните им противоречат. По правило националните норми следва да бъдат хармонизирани с ратифицираните от съответните държави международни договори или да им съответстват, макар и да има изключения в разглежданата материя. Така например, в българския Кодекс на търговското корабоплаване (КТМ, обн. ДВ, бр. 55 от 14 юли 1970 г., загл. изм. – ДВ, бр. 113 от 2002 г., посл. изм. и доп. ДВ, бр. 108 от 22 декември 2020 г.) не гарантира напълно сигурността и безопасността на морските пространства на Република България по отношение на търговското корабоплаване, риболова, проучването и разработването на континенталния шелф, развитието на морския туризъм подводните дейности, полагането на

търбопроводи на морското дъно и на сухопътна територия и др. [2], Уредбата и прилагането на международните и националните правни норми на крайбрежните на Черно море държави предстои, тъй като към настоящия момент се наблюдават доста проблеми и несъвършенства.

С цел постигане на оптимално ниво на морска сигурност и безопасност в черноморските пространства държавите-членки на Организацията за Черноморско икономическо сътрудничество (ОЧИС) сключват международни споразумения. Най-значимото от тях е Споразумението от Сочи от 1998 г. (ратифицирано от Република България на 31 юли 2002 г. (ДВ, бр. 77 от 2002 г.), в сила от 11 март 2003 г. (обн. ДВ, бр. 104 от 28 ноември 2003 г.). за сътрудничество при оказване на помощ при извънредни ситуации, настъпили вследствие на природни и технологични действия. През 2007 г. е подписан Допълнителен протокол към Споразумението. Държавите членки подкрепят усилията на ООН и други международни организации за оказване на международна помощ по море. Това би подпомогнало разработването на национална законодателна рамка в тази област.

При търсенето и спасяването по море държавите уреждат отношенията си чрез сключване на двустранни и многостранни международни споразумения. Един от основополагащите многостранни международни актове е Брюкселската конвенция за унифициране на някои правила относно оказване на помощ и спасяване по море от 1910 г., ревизирана от сега действащата Международна конвенция за спасяване от 1989 г. (т. нар. Salvage convention).

След потъването на „Титаник“ през 1912 г., през 1914 г. в Лондон се провежда конференция, по време на която се приема първата конвенция за опазване на човешки живот на море при морски катастрофи SOLAS (Safety of Life at Sea). Впоследствие се приемат поредица конвенции от 1928 г., 1947 г. и 1986 г., с които се внасят изменения и допълнения на първата конвенция. Съгласно Конвенцията на ООН за откритото море от 1958 г. всички крайбрежни държави следва да съдействат за организиране и поддържане на ефективна спасителна служба за осигуряване на морска безопасност, както и да сключват за реализиране на тази цел регионални споразумения за взаимно сътрудничество крайбрежните държави.

През 1974 г. е приета Международна конвенция за спасяване на човешки живот на море – SOLAS – 1974, съгласно която всяка държава се задължава да предприеме необходимите мерки за координация на действията при бедствие в своя район, както и за спасяване на бедстващите хора на море в близост до своите брегове.

С приемането на Международна конвенция за морско търсене и спасяване през 1979 г. – SAR – 1979, държавите членки се задължават да осигуряват оказването на помощ на всяко лице, търпящо бедствие в морето, независимо от неговата националност или статус, както и от обстоятелствата, при които то е било открито.

Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г. (КООНМП), известна в морскоправните среди като „конституцията на моретата и океаните“ [7], съдържа разпоредба, съгласно която крайбрежните държави следва да насърчават създаването, дейността и поддържането на адекватна служба за търсене и спасяване с цел осигуряване на безопасността по море и да си сътрудничат чрез взаимни регионални споразумения. В тази конвенция се предвижда и задължение за държавите, граничещи със затворени и полузатворени морета, да си сътрудничат при осъществяването на своите права и изпълнението на задълженията си по конвенцията (чл. 123). Това в пълна степен се отнася за крайбрежните на Черно море държави, които са държави членки на конвенцията.

Съвременните международни актове следва да отчитат следните фактори: нови технологии за строеж на високоскоростни кораби; съвременни брегови системи за информация и управление на корабоплаването; наличие на електронни карти и спътникови системи а определяне на местоположението на корабите; съвременна морска наука.

Според учените в тази област анализът на резултатите от проведените през последните години операции по спасяване показва, че морската наука, включително морскоправната наука, не е достигнала до успешно теоретично решение на проблемите, свързани с морския суверенитет.[3], Наред с универсалните международни актове са сключени и множество регионални международни двустранни и многостранни споразумения. Примери за това са сключените споразумения между Република България и Република Турция (2004 г.) и между Руската федерация и Република Турция (2004 г.) за сътрудничество при оказването на помощ по море и морско търсене и спасяване. През 1998 г. в Анкара е подписано многостранно Споразумение за сътрудничество относно морското търсене и спасяване между морските крайбрежни държави. Съгласно тези международни актове осъществяването на операция от някоя държава в дадена зона не ѝ дава каквито и да било права по отношение на тази зона в бъдеще.

Държавите следва да допускат, при условие че се спазват техните национални норми, влизане в тяхното териториално море или прелитане над него, или на нейната сухопътна територия на спасителни единици за търсене на местоположението на морски произшествия и спасяване на оцелелите от тях.

Във връзка с осъществяването на международно сътрудничество в борбата с морската престъпност също са приети международни актове [1]. Сред тях важно място за нашия регион заема Споразумението от 1998 г. между държавите-членки на ОЧИС за сътрудничество в борбата срещу престъпността и особено срещу нейните организирани форми. Съгласно това споразумение държавите членки следва да си разменят информация и опит за предотвратяване и пресичане на транснационалните прояви на морска престъпност. През 2002 г. в Киев е подписан Допълнителен протокол към споразумението, в изпълнение на който държавите участнички се споразумяват за създаването на Мрежа от служители за борба с престъпността. През 2004 г. в Атина е подписан нов Допълнителен протокол към споразумението предвид засилващата се организирана престъпност и преди всичко тероризма. По смисъла на Допълнителния протокол „тероризъм“ включва престъпленията, предвидени в актовете на ООН за борба с организираната престъпност. Тук е уместно да се посочи, че в тази област са приети и се прилагат и някои субрегионални споразумения. Така например, през 1998 г. в София между България, Румъния и Гърция е подписан Протокол за засилено сътрудничество в борбата срещу престъпността и особено трансграничната престъпност, Една от най-важните причини за приемането на подобни междуправителствени актове в нашия регион е фактът, че поради географското си положение тези държави са част от Балканския път, свързващ Изтока и Запада и това обуславя все по-нарастващата престъпност, включително морска престъпност във всичките ѝ форми – морски измами, съвременни прояви на пиратство и др. Друг подобен регионален международен акт е подписаната през 1998 г. в Анталия Спогодба между България, Румъния и Турция за сътрудничество в борбата срещу тероризма, организираната престъпност, трафика на наркотици и психотропни вещества, прането на пари, трафика на оръжия и хора и други тежки престъпления, Сред основните въпроси, предмет на спогодбата, е осигуряване на безопасността на различните видове транспорт, като важно място се отделя на морския транспорт.

Международноправният режим на морската сигурност включва и международноправното уреждане на безопасността на корабоплаването. Едни от първите уни-

версални международни актове е Международната конвенция за опазване на човешкия живот на море от 1914 г. През 1929 г. е приета друга Конвенция за опазване на човешкия живот на море, преразглеждана и изменяна няколко пъти през годините. Понастоящем действащата международна конвенция в тази област е Конвенция СОЛАС – 74, в която са внесени значителни изменения и допълнения с Протокол от 1988 г. През 1971 Международната морска организация (ИМО) приема Ръководство за търсене и спасяване на търговски съдове (MEPCAR), а през 1978 г. приема Международно авиационно и морско наставление за търсене и спасяване (ИАМСАР. По-късно, през 1993 г. Асамблеята на ИМО приема Международен кодекс за уреждане на безопасната експлоатация на съдовете и предотвратяване на замърсяването. Той е включен в Глава IX на СОЛАС – 74 „Уреждане на безопасната експлоатация на съдовете“, за да придобие правна сила. През 1998 г. Комитетът за безопасност по море на ИМО приема поправки с цел привеждане на Конвенцията за търсене и спасяване в съответствие с разпоредбите за търсене и спасяване, приети от ИКАО през 2004 г. За координация на дейността по осигуряване на безопасността по море и въздушното пространство над него през 1989 г. приета Международна конвенция за спасяване, която установява нов режим на международното спасяване. Други международни актове в областта на морската безопасност са Международната конвенция относно предотвратяването на замърсяването на съдове от 1973 г. (МАРПОЛ) от 1973 г., Международната конвенция за товарната марка от 1966 г., Международният кодекс за провеждане на разследване на аварии и инциденти по море от 1997 г., Римска конвенция от 1988 г. за преследване на незаконни посегателства и престъпления, оказващи влияние върху безопасността на корабоплаването, Протокол от Рим от 1988 г. за преследване на незаконните действия, насочени срещу сигурността на неподвижни платформи, разположени върху континенталния шелф и др. Следва да се има предвид, че и в тази област основополагащата международноправна уредба се съдържа в КООНМП. Съгласно горепосочените международни актове превантивната дейност следва да бъде насочена към осигуряване на безопасност на корабоплаването срещу сблъскване на кораби, засядане на плитчини, морски инцидент, който нанася материални щети на плавателния съд или на товара. Наред с международноправните актове от различно естество – конвенции, спогодби, споразумения и др., съвременното международно морско публично право разполага и с други възможности за гарантиране на безопасността на международното корабоплаване. Във връзка с въпросите, свързани с морската сигурност, смятам за уместно да се посочи и важното значение на така наречения лоцмански режим [4]. Лоцманското провеждане на морски съдове е оказване от морския лоцман на помощ на капитана за минаване през най-безопасните места за корабоплаването. Следва да се подчертае обаче, че лоцманският режим и правният статус на лоцмана се регулират предимно от норми на националните законодателства, а не от норми на международноправни актове. Тази тенденция се потвърждава от ИМО. Националните законодателства се развиват и усъвършенстват под влияние на националните особености на тази дейност в дадената държава. На съвременния етап на развитие на международните отношения няма заинтересованост на държавите за разработване и приемане на универсален международен акт относно лоцманското провеждане, отношенията капитан-лоцман, отговорността и др. Тясно свързана с морската безопасност е и така наречената баратрия [4] на капитана и/или на членове на екипажа на кораба. Това е преднамерено неправомерно действие, извършено съвместно или от едно лице във вреда на кораба и/или на товара без съгласието или без съучастието на корабовладелеца.

## **2.2. Уредба на сигурността по море от норми на международното морско частно право**

Както вече беше отбелязано по-горе, международноправният режим на морската сигурност се установява както с норми на международното морско публично право, така и с норми на международното морско частно право. Това уточнение е важно с оглед съществуването на особености в единия и респективно, в другия случай. Тук ще обърна внимание на международночастноправната уредба.

На първо място следва да се определи правната същност на морската сигурност, като в международното частно право под „морска сигурност“ се разбира предимно спасяването и оказването на помощ по море.

Дейността по спасяване по море е специфична. Тя не се характеризира с особеностите на познатите в правото услуги. Може да се каже, че има известна близост с воденето на чужда работа без поръчка, но фактическият състав е различен. Спасяването по море се характеризира както с договорни, така и с извъндоговорни елементи. Съществен проблем е невъзможността да се определи предварително цена за услугата. Трудно се определя и размерът на опасността и на риска, както и естеството на риска. Основното задължение на получилия помощта – да заплати възнаграждение, съдържа алеаторен елемент.

В чуждестранната правна литература по-сериозни изследвания в тази насока са извършени от френския юрист Шово [8].

Първата многостранна международна конвенция относно спасяването и помощта по море е Брюкселска конвенция за обединяване на някои правила относно оказването на помощ и спасяване по море от 23 септември 1910 г. Приложното поле на конвенцията не е било универсално независимо от големия брой държави-участници. Независимо че България не е била страна по конвенцията, е имало възможност български кораб да се окаже субект на правоотношение, уредено в конвенцията.

Методът на правно регулиране, възприет в конвенцията, е регулиране посредством преки норми. В нея се съдържа и една отпращаща норма – към решение на съда относно определяне на възнаграждението. Това обаче не е същинско отпращане – към правна система, а рядък случай на наличие на бланкетна норма в международното морско частно право и в международното частно право като цяло, при която няма невъзможност за нормално разгръщане [5]. Няколко десетилетия след първата многостранна конвенция, в края на миналия век се създава нова международноправна уредба относно спасяването по море – Международна конвенция за търсене и спасяване по море от 1979 г. и Международна конвенция по спасяване от 1989 г., по които Република България е страна. Международната конвенция по спасяване от 1989 г. заменя Брюкселската конвенция от 1910 г. Конвенцията не пречи на кодификацията на морското право от КООНМП. Тя предвижда сътрудничество между държавите и техните организации за търсене и спасяване и при необходимост координиране на техните операции по търсене и спасяване с тези на съседните държави.

Международната конвенция по спасяване от 1989 г. е най-важният, основополагащ акт в областта на спасяването по море към настоящия момент. Тя се прилага винаги, когато в държава-страна по нея се заведат съдебни или арбитражни дела, свързани с въпросите, предмет на конвенцията. Приложното ѝ поле обхваща всички спасителни операции дотолкова, доколкото договор не предвижда друго.

Погасителната давност по Конвенцията от 1910 г. е уредена чрез комбинирано прилагане на пряк и косвен способ за правно регулиране. Исковете за заплащане на възнаграждение се погасяват с 2-годишна погасителна давност, която започва да

тече от деня на приключване на действията по оказване на помощ. За разлика от тази пряка норма, спирането и прекъсването на давността се уреждат с отправяща норма, която отправя към закона на съда (*lex fori*). Това се обяснява със схващането на Общото право за процесуален характер на погасителната давност, което е имало превес при създаването на конвенцията.

В Конвенцията за спасяване по море от 1989 г., за разлика от предишната конвенция, уредбата е с преки норми. Сроктът на погасителната давност е две години, както по предишната конвенция. С пряка норма се дава възможност и за удължаване на погасителната давност с декларация на длъжника до ищеца. Възможно е и допълнително удължаване на срока по същия начин, както по предишната конвенция.

Искът за обезщетение може да бъде подаден и в по-дълъг срок – след изтичане на погасителната давност, ако в законодателството на държавата на съда е предвидена по-дълга давност. Тук всъщност има отправяне към закона на съда за разлика от останалата пряка уредба на давността. Независимо от конвенцията заинтересуваната крайбрежна държава има право да предприема мерки съгласно общоприетите принципи на международното право на защита на нейното крайбрежие. Съгласно чл. 9 от конвенцията „никоя разпоредба на тази конвенция не засяга правото на заинтересуваната крайбрежна държава да взема мерки съобразно общите принципи, признати от международното право, да защити своето крайбрежие или свързаните с него интереси срещу замърсяването или заплахата от замърсяване, произтичащи от морска злополука, или действия, свързани с такава злополука, от която може разумно да се очакват вредни последици, и особено правото на крайбрежната държава да даде нареждания относно спасителните действия“. В чл. 11 се установява изискване „във всички случаи, когато издава нареждания или взема решения по въпроси, отнасящи се до спасителни действия, като допускане в пристанищата на кораби в беда или снабдяването на спасителите със средства, държавата-страна да взема под внимание необходимостта от сътрудничество между спасителите, другите заинтересувани страни и публичните власти, с цел да се осигури резултатно и успешно изпълнение на действията по спасяване на живота и имуществото в опасност, както и за предотвратяването изобщо на щетите на околната среда“.

Един от специфичните въпроси, свързани със спасяването и оказването на помощ по море, е предоставянето от крайбрежната държава на убежище на кораб в бедствено положение. Още в Конвенцията и Статута за международния режим на морските пристанища от 1923 г. се отделя подобаващо място на този въпрос. Международният статут на морските пристанища е приложим за пристанищата, които са специално пригодени за убежище. Тази приложимост е изрично предвидена в чл. 1 на Протокола за подписване на Конвенцията за международния режим на морските пристанища.

Правото на убежище на кораб в бедствие е считано за абсолютно. Това правно разрешение господства до края на 50-те години на 20-ти век. Едва след края на 60-те години на миналия век настъпват постепенно правни промени на международно равнище, предизвикани от няколко големи морски катастрофи с танкери в бедствено положение, довели до замърсяване на морската среда. Един от най-красноречивите примери е катастрофата на танкера „Тори Кениън“ в открито море, недалеч от крайбрежието на Великобритания, в резултат на която през 1967 г. изтича огромно количество нефт, замърсило британското крайбрежие. Този проблем придобива сериозни измерения и се поставя с особена острота при съвременното развитие на корабоплаването. Той е актуален не само в областта на международното морско публично право, но и в областта на международното морско частно право. Необходима

е специална правна уредба относно корабите в бедствие и местата на убежище за тях. Тя се обуславя не само от обобщени изводи в тази насока, а и от някои конкретни случаи на бедстващи танкери. Бедствието на танкера „Кастор“ през 2000 г. и особено катастрофата на танкера „Престиж“ през 2002 г. привличат вниманието на ЕС, Международната морска организация и Международния морски комитет (СМІ). Европейският парламент приема през 2003 г. Резолюция №2003/2066 относно подобряване на безопасността на море, в която се обръща специално внимание на неадекватната правна уредба на оказването на съдействие на корабите в бедствие и се призовават държавите членки да сътрудничат с Европейската агенция за морска безопасност с оглед определянето на безопасни пристанища за убежища на кораби, които се нуждаят от помощ. Уместно е да се посочат още два източника на правото на ЕС, съдържащи уредба в тази област. На първо място, Анекс III към Директива №93/75/ЕЕС на Съвета относно минималните изисквания за кораби, плаващи към или напускащи пристанища на Общността и превозващи опасни или замърсяващи околната среда стоки, определя мерките, които държавите членки могат да вземат. Най-важните сред тези мерки са ограничаването на движението на кораба или насочването му към определен курс. Това не намалява отговорността на капитана за безопасно водене на кораба. В директивата не се предвижда обаче право на държава членка да откаже на кораб в бедствие достъп до пристанище или до място за убежище. Другият акт на ЕС е Директива №2002/59/ЕС на Европейския парламент и на Съвета, която в Анекс IV определя мерките, които са на разположение на държавите членки в случай на заплаха за морската безопасност и за опазването на морската среда. И в тази директива не се отрича на кораби в бедствие правото на достъп до пристанище на крайбрежната държава членка или до място на убежище. През 2003 г. Общото събрание на ИМО приема „Насоки относно местата на убежище на кораби, които се нуждаят от помощ“. За нуждите на Насоките са формулирани определения, които очертават техния предмет. Това са определения на „кораб в нужда от помощ“ и „място за убежище“. „Кораб в нужда от помощ“ означава кораб в положение, при което се изисква спасяване на лица на борда и което би могло да доведе до гибел на кораба или до опасност за околната среда или за корабоплаването“ (т.1.18). „Място за убежище“ означава място, където кораб в нужда от помощ може да предприеме действия, които да му позволят да стабилизира своето положение и да намали опасностите за корабоплаването и да опази човешки живот и околната среда (т.1.19). Въпросът за местата за убежище на бедстващи кораби е повдигнат и в рамките на форумите на СМІ. По време на 38-та си конференция в гр. Ванкувър, Канада, Комитетът поставя на обсъждане този проблем и се стига до извода за необходимостта от изготвяне на съвместен проект заедно с ИМО на проект на конвенция за местата за убежище за кораби, които се нуждаят от помощ. На последвалата през 2008 г. в Атина 39-та конференция на СМІ е включено разглеждането на проект за международноправен акт относно местата за убежище на кораби, които се нуждаят от помощ.

Накрая, уместно е да се посочи и наличието на известна, но недостатъчна уредба на разглежданите въпроси в националното българско право, която се съдържа в Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България от 2000 г. (Обн. ДВ, бр. 12 от 11 февруари 2000 г., посл. изм. ДВ, бр. 102 от 23 декември 2022 г.)

От гледна точка на международното частно право е важно да се обърне специално внимание на отправящите норми [5], приложими към оказването на помощ по море.



- Закон на знамето на спасяващия кораб.

Законът на знамето на спасяващия кораб е приложим закон за задължението на капитана да оказва помощ на лица и кораби в морето при следните хипотези:

- осъществяване на спасяването по море в териториални води на спасяващия кораб – прилагане на неговия отечествен закон;

- осъществяване на спасяването в чужди на спасяващия кораб води – прилагане на местния закон. Следва да се има предвид обаче, че ако местният закон не предвижда задължение за спасяване, а националният закон на спасяващия кораб го предвижда, се прилага законът на знамето на спасяващия кораб, който определя минималните задължения по оказване на помощ;

- осъществяване на спасяването в открито море; в този случай законът на знамето на спасяващия кораб не може да помогне за преценка дали капитанът на спасяващия кораб е длъжен да оказва помощ по море.

- Закон, приложим при еднаква националност на двата кораба:

- сключване на договор - страните имат право на избор на приложим закон; относно преценката на избора на приложим закон и на действителността на договора на прилагане подлежи законът по мястото на извършване на правното действие (lex loci actus);

- сключване на договор в открито море – прилагане на закона на общото знаме на корабите (lex banderae);

- липса на сключен договор – съществуват две хипотези: при оказване на помощ в дадени териториални води се прилага законът на знамето на двата кораба (например според френския изследовател Рипер [9]) или местният закон – законът по мястото на извършване на правното действие (например съгласно английския Закон за търговското корабоплаване).

- Закон, приложим при оказване на помощ между кораби с различна националност:

- сключване на договора във вътрешни води – прилагане на закона по мястото на сключване на договора, който често съвпада със закона по мястото на изпълнение на договора;

- сключване на договора в открито море – поради по-тежкото положение на бедстващия кораб и доброволното предлагане на помощ от спасяващия кораб по-удачно е прилагане на отечествения закон (закона на знамето) на спасявания кораб;

- липса на договор и оказване на помощ в териториални води – прилагане на закона по мястото на извършване на правното действие; уредба в този смисъл се съдържа в италианския Морски кодекс и в португалския Търговски кодекс;

- оказване на помощ между два кораба с различна националност в териториални води на трета държава – прилагане на местния закон;

- оказване на помощ между два кораба с различна националност в открито море – прилагане на закона на знамето на спасяващия кораб (задължението е на капитана на спасяващия кораб); в този смисъл са съдебни решения на Върховния съд на Нидерландия, както и арбитражно решение в Италия, по силата на което е приложен законът на знамето на кораба, оказващ помощта, в случая – английският закон. Същото е законодателното решение във френския закон от 1967 г. Съществуват и решения в противния смисъл – за прилагане на закона на знамето на спасявания кораб – закон на длъжника (например решения в САЩ);

- възможност за прилагане и на закона на съда на една от страните по съглашение между тях след възникване на спора или при действие на една от тях – в първото пристанище след оказването на помощ.

- Уредба на спасяването и помощта по море с отпращащи норми в българско-национално законодателство – в КТК:

- Съгласно едностранната отпращаща норма на чл. 15, ал. 1 от КТК за спасявания и помощ по море във вътрешни и териториални води на България се прилага българският закон.

- Съгласно двустранната отпращаща норма на чл. 15, ал. 2 от КТК за спасявания и помощ по море в открито море или воден път, върху който никоя държава не упражнява суверенитет, на прилагане подлежи законът на съда (*lex fori*).

- Двустранна е и отпращащата норма на чл. 15, ал. 3 от КТК, според която за спасявания и помощ по море при едно и също знаме на спасявания и спасявания кораб се прилага законът на знамето (*lex banderae*) независимо от мястото на спасяването.

- Последната е отпращащата норма на чл. 15, ал. 4 от КТК, съгласно която за разпределението на възнаграждението за спасяването между собственика на кораба и капитана и екипажа се прилага законът на знамето на спасявания кораб.

### **Заключение**

В заключение, с оглед направения анализ на въпросите, които са предмет на изследването, биха могли да се направят някои обобщени изводи, които да послужат за формулирането на предложения *de lege ferenda* за усъвършенстване както на националното законодателство на Република България, така и на международноправния режим.

На първо място, морската сигурност не е достатъчно добре дефинирана както в международните актове, така и в националните. Поради това правната ѝ същност често се представя по доста различен начин в отделните правни източници, като особено в широк смисъл обхваща и други понятия, свързан с морски дейности с доста широк диапазон. Необходимо е по-универсално и по-точно определяне на правната същност на този така важен за международното морско право въпрос.

Второ, хармонизирането на националните норми с международните в разглежданата област, както и приоритетът на международните в случаите на противоречие между едните и другите не винаги е налице. Необходимо е да се постигне по-добра координация между актовете, за да не се оставят въпроси за тълкуване от съдилищата и да се стига до противоречива съдебна практика.

Най-сетне, уместно е да се подчертае, че настоящият доклад поставя началото на едно предстоящо по-задълбочено изследване на поставените в него въпроси. Анализът ще се съсредоточи главно върху уредбата с норми на международното частно право, като се разшири позоваването на съдебна практика и правни обичаи.

### **Литература:**

1. Борисов, О., Международно морско публично право. ВСУ, Варна, 2015.
2. Борисов, О. Международноправен режим на Черно море. ВСУ, Варна, 2014.
3. Василев, В., Зъбова, З. Теория на управлението на операции по търсене и спасяване по море. Сб. Доклади от Втората международна черноморска конференция по морско търсене и спасяване. ВСУ, Варна, 2008.
4. Владимиров, Ив. Морско посредничество в международното частно право. ИК-УНСС, С., 2016.
5. Владимиров, Ив. Международно частно право. ИК-УНСС, С., 2014.
6. Лазаров, И., Правни граници и защита на сигурността и безопасността в Черноморския регион. Сб. Морско право и безопасност. ВСУ, Варна, 2010.
7. Мулешкова, И. Международно морско публично право. ИК-УНСС, С., 2016.
8. Chauveau, P. „Traité de Droit maritime”. Paris, 1958.
9. Ripert, G. „Droit maritime”. v.2. Paris, 1953.