

# ПРАВНА СЪЩНОСТ НА ЧАРТЪРИТЕ КАТО ВИД ДОГОВОРИ ЗА МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ

*Доц. д-р Диана Маринова*  
*Университет за национално и световно стопанство (УНСС)*

## LEGAL NATURE OF CHARTER PARTIES AS A TYPE OF CONTRACTS ON INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY SEA

*Assoc. prof. Diana Marinova, PhD*  
*University of national and world economy (UNWE)*

### Резюме

В представения научен доклад се изследват някои основни въпроси, свързани с правната същност на чартърите като вид договори за международен превоз на товари. Обръща се специално внимание на видовете чартъри и на стандартните форми (проформи), като се изтъква предимството на тяхното използване както и на необходимостта от тяхното усъвършенстване. В заключението се правят обобщени изводи и предложения „de lege ferenda“.

**Ключови думи:** чартър, стандартна форма (проформа), договор, международен превоз на товари.

### Abstract

In the paper have been analyzed some basic problems dealing with the legal nature of charter parties as a type of international carriage of goods by sea contracts. A special attention has been paid to the types of charter parties and to the standard forms, their preferable using and necessity of their improvement. Finally, some general conclusions and proposals „de lege ferenda“ have been made.

**Key words:** charter party; standard form; contract; international carriage of goods.

**Doi:** <https://doi.org/10.36997/LBCS2020.40>

### Въведение

В съвременния свят развитието на корабоплаването и изискванията за постигане на по-голяма оперативност на превозите обуславят нарастващата роля и значимото място на чартърните превози не само в морското законодателство и практика на отделните държави, но и в глобален мащаб. Корабособствениците все по-рядко са страна-превощач по превозните договори, а предпочитат да отдадат под наем кораба с цел извършване на превоза, от което да извлекат печалби, без да изразходват значими разходи.

В настоящото изложение се извършва кратък анализ на правната същност на чартърните договори за международен превоз на товари по море, като се започва с определяне на понятието „чартър“. Посочват се основните видове чартъри и техните характеристики. Специално внимание се отделя на стандартните образци на чартъри и предимствата от използването им, структурата им, както и на необходимостта от тяхното усъвършенстване.

В заключението се правят обобщени изводи и предложения „de lege ferenda“.

### Изложение

Чартърът като вид договор за морски превоз на товари се появява в периода на късното Средновековие, с развитието на международната търговия и корабоплаване и

се развива до такава степен, че постепенно се превръща в един от най-често срещаните видове договори в тази област.

В миналото търговските споразумения за наемане на кораб или за превоз на товари по море са били удостоверявани от страните посредством документ, наречен „carta partita“ (лат., букв. „разделен документ“). Текстът в този документ е бил написан два пъти върху един и същ лист хартия и след това разрязан по неравна линия, за да могат само двете части да съвпадат една с друга. Със съединяването на двете части на документа се е доказвало дали е постигнато съгласие или не. Терминът „чартър“ (charterparty – англ.) произхожда именно от „carta partita“. В наши дни с този термин се обозначава споразумението за извършване на превоз на товари по море чрез наемане на кораб, както и основният превозен документ, който регулира отношенията по договора (Маринова, 2016, стр. 151, 153).

При чартърния превоз се предоставя цял кораб или част от него за един или няколко рейса за превоз на товари в каквото и да било направление. Това е договор за бъдещ превоз на товари.

Отношенията в областта на международното търговско корабоплаване и в частност, отношенията, свързани с чартърните превози на товари по море, се уреждат предимно от норми на националните законодателства и преди всичко – в договорните клаузи, а не толкова от международноправни източници. Приложимият закон често се определя чрез едностранни или двустранни отправящи норми на международното частно право. Пример за това е разпоредбата на чл. 19 от Кодекса на търговското корабоплаване (КТК), съгласно която „спрямо договорите за международен превоз на товари по море се прилагат разпоредбите на уговорения между страните закон; ако няма такава уговорка, се прилагат разпоредбите на този кодекс.“

В българското национално законодателство уредба на чартърния договор се съдържа в КТК. Съгласно чл. 104 от КТК договорът за морски превоз на товари може да се сключва за извършване на превози с цял кораб, с определена част от товарното му пространство или с определено корабно помещение. В тези случаи страните уговарят дали ще се извършва превоз за едно или няколко пътувания.

Чартърният договор за превоз е консенсуален – сключва се с постигане на съгласие между страните.

За разлика от чартърните превози, при превоза на отделни пратки (Владимиров, 2014, стр. 274-280) превозът се извършва по разписание, поради което се определя още като „линейно корабоплаване“. Договорът е реален – сключва се с предаване на товара, за което се издава коносамент от превозвача на изпращача.

Чартърите, за които съществува по-детайлна правна уредба и по-честа съдебна и арбитражна практика (Scrutton, 2004, стр. 4), се делят на четири вида: тайм-чартър, рейсов чартър, димайз чартър и беърбоут чартър (Маринова, 2015, стр. 32-35).

Една от най-често срещаните разновидности на чартърния договор е тайм-чартърът. Негов съществен елемент е времето, откъдето произтича и наименованието му. Корабособственикът предоставя на чартъора кораба за определен период от време, като този период може да бъде за един рейс – „чартър за пътуване“ („trip charter“) или за повече пътувания (отиване и връщане) – „round charter“ – от едно пристанище до друго/други и връщане в пристанището на заминаването. Характерно за тайм чартъра е, че корабособственикът е длъжен да предвиди и плати всички разходи и да поддържа кораба и машинните му съоръжения през периода на действие на договора. Когато е

приложим българският закон, на прилагане подлежи КТК. Съгласно чл. 184, ал. 1 от КТК с договор за наем на кораб за определено време (тайм чартър) наемодателят се задължава да предостави на наемателя цял кораб срещу определена цена. В закона се установява, че сключването и съдържанието на договора за наем на кораб за определено време се доказва само с писмени доказателства (чл. 184, ал.2 от КТК), с което се установява неформалният му характер.

Друга често срещана разновидност на чартъра е договорът за рейсов чартър. Той се сключва за превоз на товар с цял кораб, част от кораб или отделно корабно помещение за определен рейс (пътуване) или за няколко рейса. Корабособственикът (или корабовладелецът) предоставя кораба за превоз на уговорени товари между поименно определени пристанища или между пристанища, които са включени в списък. Изчислява на превозен тон. По нашето законодателство липсва изрична уредба на този вид чартър.

Димайз чартърът е тясно свързан с обикновения тайм чартър, поради което често в тайм чартъра се предвижда „димайз уговорка (клауза)“, а не се сключва отделен димайз чартър. Двата вида договори образно се сравняват, като тайм чартърът се представя като наемане на оборудван кораб, докато димайз чартърът е оприличен на наемане на необорудван кораб. Основната прилика между тайм и димайз чартъра е съществено-то значение на времето и за двата договора. При димайз чартъра се наема кораб за срок, през който наемателят става фактически владеец на кораба. В нашето законодателство липсва правна уредба на този вид чартър.

„Беърбоут-чартър“ е форма на чартърен договор за международен превоз на товари по море, при която цялото или част от превозното средство се наема с цел извършване на превоза за определено време, като наемателят получава пълни права на владение и контрол върху кораба, включително правото да назначава капитан и екипаж на кораба за целия период на наемане (Страшимирова, 2010). Същественият признак на беърбоут чартъра, който го отличава от останалите видове чартърни договори, е цялостното прехвърляне от собственика на чартъра на самото владение на кораба и контрола върху него<sup>1</sup>. В това отношение беърбоут чартърът е сходен с димайз чартъра, но съществува тънка разлика между тях. При димайз чартъра корабособственикът има известна възможност да осъществява контрол по отношение на служителите, независимо че те се считат за служители на чартъра, докато при беърбоут чартъра не съществува такава възможност. В българското морско законодателство е формулирано законово определение на беърбоут чартъра (т. 17, §1а от КТК) и се съдържа специална уредба в чл. 199 от КТК.

Договорът за чартърен превоз може да бъде в писмена или устна форма. За него не се изисква по закон специална форма, поради което е неформален. Независимо от това за предпочитане е писмената форма, която е за доказване на сключения договор. Такава е практиката в международната търговия. Нещо повече, договарящите могат и дори е за предпочитане да ползват типови форми на чартъри (проформи на чартъри) с цел улесняване на съставянето и сключването на договорите си.

Стандартните образци на чартъри се разработват от международни неправителствени организации или от национални организации на корабособственици и фрахтователи. Най-често срещаните и ползвани от страните по договора са стандартните образци,

---

<sup>1</sup> В този смисъл е съдебното решение по делото Baumkoll v. Gilchrist & Co от 1892 г., превърнало се в ръководен английски прецедент.

разработени от Балтийския и международен морски съвет БИМКО (Baltic and International Maritime Council – BIMCO), създадена през 1905 г. със седалище Копенхаген и Камарата по корабоплаване на Великобритания, създадена през 1877 г. БИМКО е най-значимата международна организация в тази област. В нея членуват корабособственици, брокери, агенти, клубове и други заинтересовани от корабоплаването лица (Владимиров, 2016).

Образците съдържат постоянните условия на договора, които оформят неговата структура. В случай на избор на страните да ползват проформа на чартър те вписват елементите (уговорките) на конкретната сделка, по-важни сред които са: наименованието на страните; наименованието на кораба; флагът, под който плава корабът; тонаж на кораба; количество и вид на товара; срок за подаване на товара; размер на навлото за единица товар; мястото на натоварване и местоназначението, както и други уговорки по съгласие на страните. В КТК са установени подобни уговорки. Зачертаванията в образеца не водят до недействителността на договора. По такъв начин страните могат да предотвратят действие на уговорка в стандартния образец, несъответстваща на техния договор или на особеностите на сделката.

Проформите на чартъри обикновено са на английски език, но това не означава приложимост на английското право спрямо тях.

След подписването от страните или техни представители - брокери (Владимиров, 2016) стандартният образец на чартър се превръща в договор за чартърен превоз (Маринова, 2019).

Следва да се подчертае, че от гледна точка на източниците на правна уредба на договорите за международен превоз на товари по море, по-детайлна, по-ясна и по-трайна е международноправната уредба (Маринова, 2015, стр. 40) на превозите на отделни пратки, условно обозначаващи като “коносаментни превози”, в сравнение с чартърните, което не е оправдано, тъй като и в двата случая става въпрос за превозни договори. Наред с това, докато превозите на отделни пратки имат до голяма степен императивна международноправна уредба, чартърните превози се характеризират предимно със свободата на договаряне, както и с уредба по различните национални законодателства (Маринова, 2015). През последните десетилетия тази несъразмерност в правните режими се преодолява главно с усилията на най-авторитетните международни организации - Конференцията на ООН за търговия и развитие УНКТАД, Комисията на ООН по международно търговско право УНСИТРАЛ, Международният морски комитет ММК, Международният институт за унификация на частното право МИУЧП и др. Анализират се стандартните образци с цел тяхното усъвършенстване, тъй като, независимо от позитивното им влияние в процеса на договарянето, възникват затруднения при тяхното тълкуване, които водят до съдебни и арбитражни спорове.

Все повече се налага мнението, че стандартните чартърни образци следва да се усъвършенстват, защото те често са формулирани в интерес или на корабособственика, или на фрахтователя, което се отразява неблагоприятно на хармоничното регулиране на техните взаимоотношения. Тук е уместно да се отбележи и фактът, че наред със стандартните проформи на чартъри съществуват и така наречените „частни“ форми, които се изготвят от отделни фрахтователи. Логично е, че те изразяват именно техните интереси и биха могли да се окажат несправедливи за корабособствениците. Поради това стандартните проформи следва да се съставят така, че да осигуряват равновесие на интересите и на двете страни по договора.

Едно от най-съществените основания за необходимостта от промени по посока усъвършенстването на стандартните образци е, че често страните по договорите не са запознати със смисъла и значението на чартърните клаузи, залегнали в стандартните образци. Такива са изводите, които прави видният автор в тази област Рамберг (Рамберг, 1970). Основателен е въпросът дали не може да се опростят до голяма степен формулировките на чартърите и да се постигне унификация в редактирането и тълкуването им. Според други автори (Владимиров, 2015), които застават на противоположното становище, богатата съдебна и арбитражна практика по морски дела, чийто предмет е свързан с чартърните превози, е довела до точно правно тълкуване и поради това не е оправдано вписване на уговорки от страните по договора, различни от съдържащите се в образца (Владимиров, 2014, стр. 276). В случая бих се съгласила по-скоро с мнението на Рамберг.

Следва да се отбележи, че съществуват противоречия между защитниците на практиката по свободно договаряне на чартърните превози и поддръжниците на унификацията и императивната международна регламентация.

Целта на идеята за императивното международно регулиране е по този начин да се уредят най-важните въпроси, свързани с чартърните превози, а именно – мореходното състояние, отговорността на превозвача за загуба или повреда на товара и за забава, включително и за забава поради отклонение на кораба от предвидения рейс. Това би доближило уредбата на чартърните превози до тази на превоза на товари въз основа само на коносамент в линейното корабоплаване, където отговорността на превозвача се определя от императивни норми на приложимия закон.

Трябва да се признае, че имат известно основание и логика и позициите на привържениците на свободата на договаряне при чартърните превози, тъй като при тях контрагентите встъпват в правоотношения помежду си при условия на равнопоставеност. Наред с това, автономията на волята на страните по чартърните превози е принцип, който съществено ги отличава от линейните превози, при които отговорността е уредена с императивни норми в международните конвенции.

### **Заклучение**

От направения анализ може да се направи безспорният обобщен извод, че чартърният договор за международен превоз на товари по море заема изключително важно място сред видовете превозни договори. Същевременно, правната му уредба, както национална, така и международна, се характеризира с редица несъвършенства. Не се определя достатъчно ясно самата правна същност на договора, който често се отъждествява изцяло с фрахтоването на кораб. В националното законодателство не се уреждат някои от видовете чартъри – рейсов и димайз чартър, а уредбата на други – тайм и бърбоут чартър, се нуждае от усъвършенстване. Международноправната уредба не е цялостна, а само в отделни международни източници, които не са пряко свързани с чартърите. Поради това договорите се регулират предимно от националните законодателства. В немалка част от случаите отношенията се уреждат само от договорни клаузи. В тази връзка следва да се подчертае необходимостта от постоянно усъвършенстване на стандартните образци на чартъри.

В заключение, извършеният анализ и направените въз основа на него изводи ми дават основание да представя някои предложения „de lege ferenda“ за усъвършенстване както на националната, така и на международноправната уредба.

Първо, в КТК (чл.184 ал. 1) да се разграничи договорът за международен превоз на товари от договора за фрахтоване на кораб, при който кораб може да се наеме не само с цел извършване на превоз.

Второ, в националното законодателство да се даде правна уредба на рейсовия чартър и на димайз-чартъра.

Трето, уместно е в международна многостранна конвенция да се даде унифицирана поне до известна степен уредба на чартърите по подобие на уредбата на линейните превози. По такъв начин би се постигнала уравновесеност на уредбата на всички видове договори за международен превоз на товари по море. Това би повлияло благоприятно и на регулирането на договорите от норми на международното частно право, тъй като подобна унификация би ограничила прилагането на отпращащи норми и свързаното с него евентуално сътълкновение на национални закони.

Четвърто, стандартните образци на чартъри, макар и изключително полезни за страните по договора, често се нуждаят от тълкуване, а и невинаги съответстват на съвременното развитие на международната търговия, поради което е необходимо постоянно да се усъвършенстват.

### **Използвана литература**

1. Владимиров, И. (2014). Международно частно право. Обща и специална част. Пето преработено и допълнено издание, София:Издателски комплекс – УНСС.
2. (Vladimirov, I. (2013).Mejdunarodno tchastno pravo. Obchta I specialna tchast. Peto preraboteno i dopalнено izdanie, Sofia:Izdatelski complex – UNSS.)
3. Владимиров, И. (2016). Морско посредничество в международното частно право. София:Издателски комплекс – УНСС.
4. (Vladimirov, I. (2016). Morsko posrednitchestvo v Mejdunarodното tchastno pravo.Sofia:Izdatelski complex – UNSS).
5. Маринова, Д. (2016). Международно частно право. Обща и специална част, София:Издателски комплекс – УНСС.
6. (Marinova, D. (2016). Mejdunarodno tchastno pravo. Obchta I specialna tchast. Sofia: Izdatelski complex – UNSS).
7. Маринова, Д. (2015). От Хага до Ротердам. Отговорност за неизпълнение на договора за международен превоз на товари по море. София: Нова звезда.
8. (Marinova, D. (2015). Ot Haga do Rotterdam. Otvornost za neizpalnenie na dogovora za mejdounaroden prevoz na tovari po more. Sofia:Nova zvezda).
9. Страшимирова, А. (2010). Договор за наем на кораб. Варна:BCY „Ч. Храбър“.
10. (Strachimirova, A. (2010). Dogovor za naem na korab. Varna: VSU „Tch. Hrabar“).
11. Marinova, D. (2019). Shipping Brokerage Contract in Private International Law. Sustainable Development and Innovations in Marine Technologies (Volume 3), p. 469-474.
12. Ramberg J. (1970). Cancellation of Contracts of Affreightment. Gotheburg: School of Economics and Business Administration publications.
13. Scrutton (2004). Charter Parties and Bills of Lading”. London.

**За контакти:** Доц. д-р Диана Маринова  
УНСС

e-mail: dmarinova@unwe.bg  
diana\_marinova\_1966@abv.bg