

# ДОГОВОРЪТ ЗА МОРСКА ЗАСТРАХОВКА И ЗНАЧЕНИЕТО МУ ЗА ТЪРГОВСКОТО КОРАБОПЛАВАНЕ

*Доц. д-р Антон Грозданов  
ВСУ „Черноризец Храбър“*

## THE MARINE INSURANCE CONTRACT AND ITS MEANING FOR COMMERCIAL SHIPPING

*Assoc. prof. dsc. Anton Grozdanov  
VFU “Chernorizets Hrabar”*

### Резюме

В доклада се разглежда правната същност на договора за морска застраховка, като един от правните институти, формиращи облика на морското търговско право. Същественото значение на договора е илюстрирано с пример от английската съдебна практика, която е водеща в световен мащаб.

**Ключови думи:** *агент, риск, измама.*

### Abstract

The report examines the legal nature of the Marine Insurance Contract as one of the legal institutions forming the shape of the Maritime Commercial Law. The essential importance of a merchant shipping contract is illustrated by an example from the English Case Law, which is leading worldwide.

**Key words:** *agent; risk; fraud.*

**Doi:** <https://doi.org/10.36997/LBCS2020.52>

### Въведение

За разлика от общото застраховане договорът за морска застраховка е неформален. Това представлява изключение от общото положение за задължителната писмена форма на застрахователния договор.

Макар писмената форма при него да не е форма за действителност (*forma ad solemnitatem*) тя е форма за доказването (*forma ad probationem*). Съгласно чл.258 КТК съществуването и съдържанието на договора за морска застраховка може да се докаже само с писмени доказателства: застрахователна полица, застрахователно свидетелство или временен документ. Това означава, че агентът може да сключи застрахователния договор устно, но за доказването му ще са допустими само писмени доказателства – писма, факсове и други документи, подписани от страните, от които да е видно, че страните са изявили съгласие за сключване на договор за определени (предвидени) морски рискове. В тази връзка, обаче, е недопустимо да се доказва наличието на договор, ако има писмен документ, подписан само от едната страна, а волеизявлението на другата страна да се доказва със свидетелски показания.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Голева, П. (1999) Българско застрахователно право. София., стр.338.

## Изложение

На практика застрахователния договор се сключва не чрез съставяне на един документ, подписан от двете страни, а чрез размяна на документи, всеки от които е подписан от страната, която го изпраща.

В офертата си за застраховане на товар (карго застраховка) застрахователят трябва да съобщи точни сведения и данни за обекта на застраховката – наименование, вид на опаковката, ако има такава, броя на товарните единици и теглото на товара, номерът и датата на коносаментата, името на търговския кораб, знамето, под което той плава, тонажът, начинът на превозване на товара – в товарно помещение (хамбар) или върху палубата на кораба, пристанището на натоварването и назначението на товара, датата на изпращането на товара, застрахователната сума и условията на застраховането.

Разбира се това изброяване не е изчерпателно. Агентът е длъжен да съобщи също така всички други сведения, които са му известни, и за които застрахователят задава въпрос в писмена форма.

Кодексът на търговското корабоплаване предвижда задължителните уговорки на вазастрахователната полица, а именно: наименованието на кораба, на който е натоварен товарът; застрахователната сума; покритите рискове; времетраенето на застраховката; пътуването и междинните пристанища, в които корабът ще спре до местоназначението; мястото и деня, в който полицата е издадена; застрахователя; посочване на застрахователя и подпис на неговия представител. В полицата могат да бъдат включени уговорки и по други въпроси – например за арбитражно уреждане на споровете и за определяне на приложимия закон (чл.259, ал.1 и 2).

В литературата с основание се подчертава, че търговците, които в големи мащаби получават вносни и износни стоки и изпращат износни стоки на многобройни партии, са заинтересувани от застраховането като товари, превозвани по море. Оформяването на отделни договори за застраховката на товарите от всяка партия би усложнило външнотърговския оборот. Такива търговци изпитват необходимост от съчетаване осигуряването на морска застраховка на техните товари с опростено сключване на договорите. За удовлетворяване на тази необходимост се прибегва да абонаментна застраховка. По нея всички товари, които застрахователят изпраща или получава през определен период, например през календарната година, се смятат за застраховани.

Застрахователят издава обща застрахователна полица и приложения за отделните партии товар. Номерацията на приложенията е възходяща.<sup>2</sup>

На основание чл.247 във връзка с чл.222, ал.2 КТК агентът има право да сключва договор за застраховка на кораб (застраховка каско). Този вид застраховка се сключва срещу морски рискове относно корпуса на кораба, неговите машини, принадлежности, стъкмяване, горивото, храната на екипажа и др.

Застраховките на кораби имат за цел да защитят корабопридетелите, като обезпечат материалните им интереси срещу загуби, свързани с повреждането или погиването на кораби от стихийни бедствия или други опасности.

Обикновено рисковете, които покриват застраховките на кораби, са пълно или частично обезщетяване на вредите, произлезли от: буря; корабокрушение; мълния; пожар; други стихийни бедствия; експлозии на борда или извън него; потъване; изчезване; преобръщане; засядане; сблъскване с друг кораб или с неподвижни или плаващи

---

<sup>2</sup> Владимирова, И. (2008) Право на международния транспорт. София, стр. 189-190.

предмети, включително лед; сблъскване със самолет; взрив в котли; счупване на валове и оси; скрит дефект в корпуса, котлите; електрообзавеждането, инсталациите и оборудването; злополука при товарене, разтоварване или манипулиране с товара; злополука при приемане или предаване на гориво-смазочни материали.

Разпоредбата на чл.247 КТК има диспозитивен характер. Съдържанието на морския застрахователен договор се определя от волята на страните. Какви материални интереси ще бъдат обезпечени, се определя от постигнатото съгласие на двете страни в застрахователния договор.

В договора за морска застраховка може да бъде покрит и рискът от гражданска отговорност на застрахования към трети лица за веществените щети, които застрахования кораб вследствие на сблъскване или удар би причинил пряко на друг кораб или други подвижни, неподвижни или закотвени съоръжения и предмети.<sup>3</sup>

Значението на застраховането в морското търговско корабоплаване може да бъде илюстрирано с един от най-популярните случаи на измама от далечните 1979-80 г. Имам предвид случаят с танкера „Салем“, довел до вреда (щета) в размер над 50 млн щатски долара за концерна „Шел“. Посочената сума „потъна“ в шифрованите сметки на швейцарските банки, прикриващи имената на измамниците. Спорът между Шел и застрахователя на товара - едно от дъщерните дружества на Лойдс – продължи повече от две години, като премина през през трите инстанции на английското правосъдие – Лондонския съд, Апелативния съд и Камарата на лордовете.

През 1979 г. арабските държави наложиха ембарго върху нефта, предназначен за Южноафриканската република. Група международни измамници решават да се възползват от това положение, за да реализират огромна печалба и то без никакъв риск. За целта създават петролно дружество „Америкън Поламакс Интернешънъл Инк.“ със седалище Хюстън, Тексас и дружеството „Бийтс Трейдинг“ със седалище в Швейцария.

През месец октомври 1979 г. „Поламакс“ сключва договор с южноафриканската държавна петролна организация „Саут Африкън Стратеджик Фюъл Асосиешън“ да й достави 200 хил. тона арабски нефт. Съществено условие на договора е било, че купувачът отпуска на доставчика кредит от 12 млн щатски долара за покупка на танкер, който да превози нефта. За целта бил закупен танкерът „Саут сън“, прекръстен на „Салем“, регистриран като собственост на параходното дружество „Оксфорд Шипинг Корпорейшън“, създадено за тази цел от измамниците и регистрирано в Либерия. За кораба бил нает подходящ екипаж от тунизийци, като капитанът и главният механик били гърци с подправени документи.

„Оксфорд Шипинг Ко“ незабавно излиза с предложение на корабната борса за превоз на арабски нефт до обичайните пазари в Европа и Карибския басейн. Петролната компания „Понтойл“ сключва договор за превоз на 200 хил. тона от Кувейт до Италия, като застрахова товара при „Карил Антъни Вогън Джибс“ при условията на Лойдовата „Ес Ге“ полица, Институтските карго клаузи и Институтските рискове от стачки и Клаузите за граждански бунтове.

На 5 декември 1979 г. – 12 дни след сключване на първия договор с южноафриканската организация, танкерът вече се намира в Кувейт, където започва да товари нефт. Тъй като всички документи са за редовен превоз от страна, извън ембаргото, ку-

---

<sup>3</sup> Лазаров, Иван и други (1982) Коментар на Кодекса на търговското мореплаване. София, стр. 449-451; Андреев, Я. (1978) Застрахователни аспекти на външнотърговските сделки и транспортирането на стоки по море. София: сп. „Финанси и кредит“, бр.3, стр. 44-51.

вейтските власти разрешават извоза на нефт и „Салем“ потегля на юг. Междувременно „Понтойл“, който е изплатил нефта на кувейтските доставчици, го препродава – при условие СИФ съобразно ИНКОТЕРМС (редакция 1976 г.)<sup>4</sup> на концерна Шел, без да подозира от каква опасност се е избавил.

На 27 декември 1979 г. танкерът, сменил името „Салем“ с „Лема“, пристига в южноафриканското пристанище Дърбан, пуска котва до шамандура за акостиране на около миля и половина (около 2800 метра) от брега и започва изпомпването на нефта. На 2 януари 1980 г. разтоварването завършва, но в танкера остават около 16 хил. тона нефт, който не може да бъде източен поради дефект в помпите. За да запази танкера вида си на плаващ с пълен товар, на мястото на нефта е вкарана морска вода. След това танкерът продължава своя път. На 15 януари 1980 г. платените суми от южноафриканската организация за доставения нефт постъпват по сметките на измамниците чрез тяхното швейцарско дружество в банките и те веднага нареждат на капитана на „Салем“ да потопи кораба. На следващия ден близо до бреговете на Сенегал – след няколко слаби експлозии, при тихо море и ясна видимост – танкерът започва да потъва, а екипажът, след като е дал сигнала за бедствие, напуска кораба със спасителните лодки. В този момент, обаче, настъпва нещо непредвидено. Танкерът не потъва така бързо, както се очаква, а пристигналият на помощ английски танкер „Бритиш Трайдънт“ се озовава твърде скоро на мястото на аварията. Капитанът на английския кораб успява да заснеме с любителска камера потъването на „Салем“ и да установи, че появилото се на повърхността нефтено петно е твърде малко за кораб, който превозва по документи 200 хил. тона нефт.

Този факт допринесе за разкриване на измамата, но резултатът беше, че застрахователите на кораба отказаха да обезщетят собственика – „Оксфорд Шипинг Ко“, което намали размера на печалбата на измамниците с около 12 млн долара.

В крайна сметка потърпевш в случая беше концернът Шел, заплатил над 50 млн долара, без да получи нищо. Затова той потърси правата си в Лондонския съд. В първата инстанция делото бе разгледано от съдията Мъстил от колегията на Кралската скамейка към Лондонския съд.

Спорът по същество се сведе до това, дали са налице някои от рисковете, посочени в застрахователните документи. Съдържанието, вложено в термините е установено по пътя на английската съдебна практика и съдията е задължен да се съобразява със съществуващите прецеденти, т.е. с предшестващите решения на Камарата на лордовете или на Апелативния съд, които се отнасят до подобни случаи.

Първият риск, разгледан от съда, е рискът от измамни действия (barratry). Такива действия са налице, когато са извършени срещу собствениците на кораба. Обратното, няма измамни действия, когато те са извършени от корабособствениците или са с тяхно знание. Съдията приема, че „тъй като „Оксфорд Шипинг“ (или заговорниците, намиращи се зад него) е знаел за постъпките на екипажа, няма щета, причинена от измамни действия.“ Този извод на съда бе приет от ищеца и потвърден по-късно от Апелативния съд.

Основният спор се сведе до това, дали товарът е бил завладян по време на превоза по море, който риск е покрит от разпоредбите на „Ес Ге“ полицата на Лойдс. Съдията Мъстил приема, че терминът „завладян в морето“ покрива едно положение, при което товарът е изгубен в резултат на преднамерени действия на екипажа, извършени по указание на корабособствениците. Такова завладяване отговаря на незаконно присвояване

---

<sup>4</sup> Подробно за ИНКОТЕРМС вж. Грозданов, А. (2014) Международно търговско право. Варна, стр. 95-106.

от страна на държателя, т.е. на корабособственика, и може да се извърши в морето дори и когато корабът не се движи и товарът по-късно се озовава на сушата. Според съдията моментът на завладяване е настъпил, когато корабът се е отклонил от прекия път към Европа и се е насочил към Дърбън. От този момент всяко действие на капитана и екипажа е било в противоречие с правата, които собственикът на товара е имал върху него, и завладяването е извършено, когато товарът се е намирал в морето.

По тези съображения съдът уважил целия иск на Шел, приемайки, че и загубата на неразтоварените 16 хил. тона нефт при потъването на кораба спада към морските опасности, покрити от застраховката.

Застрахователното дружество внася жалба срещу решението в Апелативния съд. Съставът, председателстван от лорд Денинг (най-известния британски юрист) - председател на съда, постановява решение, с което уважава частично предявения иск само за стойността на 15840 тона нефт, които са останали в танкера след отплаването му от Дърбън и са изгубени заедно с кораба при потопяването му. За стойността на останалите 180 хил. тона нефт искът е бил отхвърлен. Другите двама членове на състава – лорд-съдията Кер и лорд-съдията Мей също приемат доводите на лорд Денинг.

Решението на Апелативния съд е било обжалвано пред Камарата на лордовете и от двете страни: застрахователят възразява срещу заплащане стойността на останалите 15840 тона нефт, потънали заедно с танкера, докато Шел обжалва отхвърлянето на иска за застраховката на разтоварените в Дърбън 180 хил. тона.

Петчленния състав на Камарата на лордовете е приел, че и двете жалби трябва да бъдат отхвърлени. Той е посочил, че „завладяване в морето“ включва лишаване от владение в резултат на заграбване, задържане или други подобни действия, но те не може да се извършват от корабособственика, толкова повече, че дори и стандартната форма на „Ес Ге“ – полицата не покрива риска от кражба или присвояване на товара от корабособственик.<sup>5</sup>

### **Заклучение**

Изложеното по-горе навежда на категоричния извод, че застраховането в областта на търговското корабоплаване има съществено значение за нормалното развитие на морския търговски оборот и за участниците в морските превозни отношения.

### **Използвана литература**

1. Голева, П. (1999). Българско застрахователно право. София.
2. Сп. „Проблеми на морското право“. Кн. 3 (11) (1984).
3. Коментар на Кодекса на търговското мореплаване (1982). София.
4. Грозданов, А. (2014). Международно търговско право. Варна.
5. Сп. „Финанси и кредит“ (1978). София.

**За контакти:** Доц. д-р Антон Грозданов  
ВСУ „Черноризец Храбър“  
e-mail: akgr@abv.bg

---

<sup>5</sup> За подробности по приведения казус вж. Ганчев, В. (1984) Един типичен случай на измама при превоз на товар по море. Варна: сп. „Проблеми на морското право“, кн. 3, стр. 96 и сл. В тази връзка следва да се отбележи, че е натрупана огромна по обем практика на Адмиралтейското отделение на Висшия съд на Англия и Уелс – например Решение по делото GE Francona Reinsurance Ltd v CMM Trust № 1400 The “NEWFOUNLAND EXPLORER” (2006) EWHC 429 (Admlty) (22 March 2006).