

ПРАВНА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДОГОВОРА ЗА МОРСКА ЗАСТРАХОВКА

Ива Тютюнджиева – Попова

Докторант към ВСУ „Черноризец Храбър“, гр. Варна

Резюме: В статията са разгледани въпроси, отнасящи се до правната характеристика на договора за морска застраховка. Той намира широко приложение в търговското корабоплаване, поради обстоятелството, че международният превоз на товари по море е свързан с повишена опасност. Влияние върху него оказват различни фактори, между които са: типът и състоянието на кораба, сезонът, през който се осъществява рейсът, районът на плаването и непредвидените отклонения от него, военни конфликти, стачки и други обстоятелства. Това обяснява потребността от защита на имуществените интереси на корабособственици и собственици на товари (товародатели) посредством сключването на договор за морска застраховка (каска и карго), която е неразделна част от осъществяващата се в наши дни външна търговия.

В настоящата научна статия е осъществен правен анализ на разпоредбите, посветени на договора за морска застраховка, уредена в Глава десета на Кодекса на търговското корабоплаване (КТК¹) и в частност на легалното определение на морския застрахователен договор, дадено чрез разпоредбата на чл. 245, ал. 1 от КТК. С оглед постигането на пълнота и задълбоченост на научното изследване е осъществен сравнителноправен анализ на договора за морска застраховка с общия застрахователен договор, уреден в Кодекса за застраховането (КЗ²) – от чл. 343 – чл. 360, с договора за морски превоз, чиято правна уредба се съдържа в КТК – от чл. 101 до чл. 183, както и със законодателството в областта на морския застрахователен договор на една от страните с най - развито търговско корабоплаване - Великобритания и английският Закон за морска застраховка от 1906 г.

Ключови думи: застраховател, застраховащ, застрахован, застрахователна полица, трето лице, застрахователна премия, застрахователно обезщетение

¹ Обн. ДВ, бр. 55 и 56 от 1970 г., попр. С бр. 58, посл. изм. ДВ, бр. 70 от 20 Август 2024г.

² Обн. ДВ. бр.102 от 29 Декември 2015 г., доп. ДВ. бр.62 от 9 Август 2016г. – посл. изм. ДВ. бр. 79 от 17 Септември 2024 г.

LEGAL CHARACTERISTICS OF THE MARINE INSURANCE CONTRACT

Iva Tyutyundzhieva – Popova

PhD student in VFU “Chernorizets Hrabar”, Varna

Abstract: *The article deals with issues related to the legal characteristics of the institute of the contract of marine insurance. It is widely used in commercial shipping due to the fact that international carriage of goods by sea is associated with increased danger. It is influenced by various factors, among which are: the type and condition of the ship, the season during which the voyage takes place, the area of the voyage and unforeseen deviations therefrom, military conflicts, strikes and other circumstances. This explains the need to protect the proprietary interests of shipowners and cargo owners (shippers) by means of a marine insurance contract (hull and cargo), which is an integral part of the foreign trade carried out today.*

In this scientific article, a legal analysis is made including the provisions dedicated to the contract of marine insurance, regulated in Chapter Ten of the Merchant Shipping Code (MSC) and in particular of the legal definition of the marine insurance contract, given through the provision of Art. 245, para. 1 of the MSC. In order to achieve completeness and depth of the scientific research, a comparative legal analysis of the contract of marine insurance with the general insurance contract regulated in the Insurance Code (IC) – from Article 343 to Article 360, with the contract of carriage by sea, the legal regulation of which is contained in the MSC - from Article 101 to Article 183, as well as with the legislation in the field of marine insurance contract of one of the countries with the most developed commercial shipping - Great Britain and the English Marine Insurance Act of 1906.

Keywords: *insurer, policyholder, assured, insurance policy, third party, insurance premium, insurance indemnity*

1. Въведение:

В процеса на глобализация морският превоз на товари играе ключова роля в осъществяването на международната търговия (около три четвърти от цялата световна търговия се осъществява по море).³ Наред със своите неоспорими предимства, (пониска стойност на морското навло, в сравнение с тарифите на железопътния, речния, въздушния и автомобилния транспорт, възможността за превоз на масови товари, липсата на големи разходи при поддържането на естествените морски пътища) морският превоз крие и своите рискове, независимо от напредването на технологиите в корабостроенето и корабоплаването.⁴ Естествено е хората да се противопоставят на тези явления, предвид техните единствено отрицателни последици като щети, повреди или вреди на превозваните товари. Освен с традиционните превантивни и ограничителни мероприятия, едно от важните средства в това отношение е застрахователната защита.⁵ Посредством правния институт на договора за морска застраховка, се гарантира възстановяването на претърпените имуществени загуби в случай на настъпване на застрахователното събитие. Към настоящия момент, морският застрахователен договор е почти неизменна част от осъществяването на международните търговски отношения, с оглед на обстоятелството, че много от товарите подлежат на задължителна застраховка – такъв е случаят при международна продажба на стоки при условия CIF разтоварно пристанище, съгласно Международните правила за тълкуване на търговските термини ИНКОТЕРМС, при което застраховането на стоката е необходим елемент от изпълнението на договора.⁶ Специалната правна уредба на договора за морска застраховка се намира в КТК от чл. 245 – чл. 289.

2. Изложение:

До правилен отговор на въпроса „Каква е правната характеристика на договора за морска застраховка?“ може да се достигне чрез анализ на легалното определение на разпоредбата на чл. 245, ал. 1 от КТК. Тя гласи, че : “ С договора за морска застраховка

³ Грозданов, А., Договорът за морски превоз на товари, изд. ВСУ „Черноризец Храбър“, 2008 г., с. 7

⁴ Владимиров, И., Право на международния транспорт, изд. РОМИНА, София, 2008г., с. 176

⁵ Андреева, Ц., Научни трудове на УНСС, том 2/2019, ИК – УНСС, София, Застрахователни аспекти ИНКОТЕРМС и карго застраховането, с. 367

⁶ Владимиров, И., Цит. Съч., с.176

застрахователят се задължава да покрива уговорени морски рискове, на които е изложен застрахованият интерес, и да заплати в границите на застрахованата сума обезщетение за вредите, ако този интерес бъде засегнат от настъпването на такива рискове, а застрахователят се задължава да заплати застрахователна премия.“

От разпоредбата става ясно, че договорът за морска застраховка се сключва между две страни – застраховател и застрахован. Относно понятието „застраховател“, не се наблюдават съществени противоречия в застрахователната теория и практика. Той е застрахователната организация, която срещу заплащането на застрахователни премии поема задължението да обезщети застрахования при настъпване на застрахователното събитие. При осъществяване на правен анализ на разпоредбите относно общия застрахователен договор, уреден в КЗ се наблюдава наличието на двама субекти в качеството на насрещната страна по договора, а именно – застрахован и застраховател. Налице е разграничение на тези две понятия при сключването на застрахователния договор, което е видно от Преходните и заключителните разпоредби на КЗ и по-точно § 1, т. 1, който гласи, че "Застрахован" е лицето, чиито имуществени и/или неимуществени блага са предмет на застрахователна защита по застрахователен договор.“, а "Застрахован" е лицето, което е страна по застрахователния договор. Застрахователят може при условията на застрахователния договор да бъде и застрахован или трето ползващо се лице.“, съгласно §1 т. 2 от КЗ. Застрахователят може да бъде, както собственикът на застрахователния интерес, така и лице, овластено да сключи застрахователния договор от негово име като спедитор, корабен агент и др.⁷

Понятието „застрахован“ не присъства в разпоредбите на КТК относно морския застрахователен договор. Причината за това е, че страните по договора със съответстващите им права и задължения са - застрахователят, който осигурява застрахователната закрила и изплаща застрахователното обезщетение и застрахователят, който заплаща застрахователната премия и получава застрахователна закрила и обезщетение в случай на настъпване на вредата. Само в случаите, когато застрахователят и застрахованият съвпадат, застрахованият може да бъде конституиран като страна по договора. В останалите случаи той е лицето, чието имущество се застрахова от застрахователя и има право да получи застрахователното обезщетение, но то не се конституира като страна по договора.

⁷ Владимирова, И., Цит. Съч., с. 447

Липсата на дефинирана роля на застрахования в КТК може да създаде неяснота относно правата на лицето, чийто интереси са застраховани. Пример за това са случаите, при които продавачът по договора за международна покупко-продажба (изпращач по договора за морски превоз) има задължението да сключи договор за морска карго застраховка с морски застраховател при условия CIF (Cost, Insurance, Freight) разтоварно пристанище, т.е. в описаният случай изпращачът е застраховащият, който плаща застрахователната премия, а получателят (купувача) е застрахованият, който следва да получи застрахователното обезщетение в случаите на настъпване на риска. В такава ситуация допълването на КТК с фигурата на застрахования би повишило правната яснота и сигурност, особено в по-сложни казуси и би позволило по-прецизна регламентация на правата и задълженията на лицето, чиито интереси са застраховани.

От понятията застраховащ и застрахован, следва да се разграничава третото лице – бенефициер, чиято правна уредба се намира в разпоредбата на чл. 262 от КТК. Третото лице може да бъде различно от застраховащия и застрахования. То не е страна по договора и може да няма застрахователен интерес, но по силата на уговорка между страните получава право на обезщетение.⁸

В европейската застрахователна теория също се използват различни термина за означаване на участниците в застраховането. Това са застраховател (insurer), застраховащ (policyholder) и трети лица (third parties). Застраховащият (policyholder) и застрахованият (insured) по правило са едно и също лице, макар и в някои случаи, като посочения по-горе (договор за морска карго застраховка при условия CIF разтоварно пристанище) да не съвпадат. Застрахователният договор може да има действие и за други лица с права и задължения, произтичащи от него, различни от застрахования и застраховащия.⁹ Аналогично на КТК разпоредбата на чл. 1 от Закона за морска застраховка гласи, че морският застрахователен договор се сключва между застрахователя (insurer) и застраховащия/застрахования (assured) с произтичащите от това права и задължения за двете страни по договора.

Разграничението между застраховащ, застрахован и трето ползващо се лице в морската застраховка не е само теоретичен въпрос, а има важно практическо значение. Знанието за правното положение на всеки от участниците в договора е от съществено

⁸ Голева, П., Застрахователно договорно право, изд. ФЕНЕЯ, гр. София, 2012 г., с 168

⁹ Голева, П. Цит. Съч., с 357

значение за правилното прилагане на застрахователната защита и за ефективното разрешаване на спорове.

На следващо място договорът за морска застраховка е двустранен, тъй като поражда задължения и за двете договарящи страни. Тъй като застрахователният договор е двуфазен договор, т.е. разделя се на фаза до настъпване на застрахователното събитие и фаза след настъпване на застрахователното събитие, се наблюдават и различни права и задължения за страните по договора в различните му фази. На задължението на застрахователя да заплаща застрахователна премия съответства задължението на застрахователя да осигури застрахователна закрила спрямо имуществен интерес, оценен в пари, свързан с корабоплаването (чл. 246 КТК). И двете задължения възникват при сключване на договора. Те се намират в т.нар. синалагматична връзка. Всяко задължение на едната страна е основание за задължение на другата. При неизпълнение на задължение на една от страните, за изправната страна възниква правото да развали договора едностранно с предизвестие в законоустановените срокове. След настъпване на застрахователното събитие застрахователят следва да съобщи незабавно за осъществяването на застрахователно събитие и да вземе мерки за ограничаване размера на настъпилите вреди, а застрахователят следва да заплати застрахователното обезщетение в уговорения размер.

В застрахователноправната теория се среща и схващането, че застрахователят няма задължение да носи риска, а само да плати дължимата сума, което отрича двустранния характер на договора за застраховка, тъй като застрахователното събитие може изобщо да не настъпи. В такъв случай се счита, че договорното отношение остава едностранно. Тази хипотеза не намира достатъчна подкрепа в теорията и практиката, тъй като доближава неоправдано застрахователното правоотношение до покупко-продажба на правно очакване, което не кореспондира с функциите на застрахователния договор.¹⁰

На следващо място трябва да се изтъкне консенсуалният характер на договора за морска застраховка, който се дължи на обстоятелството, че той поражда правно действие с постигането на съгласие между страните за сключването му. За разлика от него договорът за морски превоз, който е основен правен институт в КТК, може да бъде, както консенсуален, така и реален договор, в зависимост от вида му (договорът за чартърен превоз е консенсуален, а договорът за превоз на отделни пратки - реален).

¹⁰ Голева, П., Цит. Съч., с. 26

Морският застрахователен договор е възмезден. Срещу предоставянето на една икономическа облага – каквато представлява задължението за предоставяне на застрахователна закрила през времетраенето на договора и плащането на застрахователно обезщетение, при осъществяване на предвидените в договора рискове, застрахователят има право да получи друга икономическа облага под формата на застрахователна премия, която представлява цената на застраховката.

Договорът за морска застраховка е неформален договор, за разлика от общия застрахователен договор, който следва да бъде сключен в писмена форма, която обуславя действителността му (*forma ad solemnitatem*). Договорът за морска застраховка се намира в тясна връзка с договора за морски превоз, който от своя страна се сключва по повод договора за международна покупко-продажба и е призван да съответства на динамиката във външнотърговските отношения. С оглед постигането на бързина и улеснение при сключването му, договорът за морска застраховка може да се сключи устно, но съществуването и съдържанието му впоследствие, се доказват само с писмени доказателства и застрахователна полица, застрахователно свидетелство или временен документ. – чл. 258 КТК. Това означава, че застраховащият 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 те са изявили съгласие за сключване на договор за определени (предвидени) морски рискове. В това отношение морският застрахователен договор се доближава до договора за морски превоз на товари, който също е неформален съгласно разпоредбата на чл. 103 от КТК, която гласи, че – „Сключването и съдържанието на договорите за превоз за товари може да се доказва с чартъри, коносаменти и с други писмени доказателства.“ Морският застрахователен договор се доближава и до принципите, отнасящи се до общия застрахователен договор в държави като САЩ, Германия и Англия, който е също неформален, т.е. писмената форма е форма на доказване, но не и на валидност на застрахователния договор. В международноправен аспект актуалното застрахователно договорно право не изисква спазването на форма, а само постигането на съгласие като източник и основание на договорните задължения.¹¹

На практика застрахователният 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

¹¹ Вж. Голева, П., Цит. Съч., с. 30,31

застраховка) застраховащият 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 и застраховащият следва да е длъжен да съобщи също така всички други сведения, които са му известни, и за които застрахователят задава въпрос в писмена форма.¹²

Съществена правна характеристика, както на общия застрахователен договор, така и на договора за морска застраховка е неговата алеаторност. В момента на сключването му не е известна продължителността на застрахователната закрила, която застрахователят следва да осъществи спрямо имуществото на застрахования, както и не е известен размерът на паричната престация, която ще бъде дължима при настъпване на застрахователното събитие. Тя зависи от размера на вредите. За разлика от него договорът за морски превоз на товари е комутативен договор, тъй като страните знаят каква ще бъде облагата за тях в резултат на изпълнение на договора – превозвачът получава превозното възнаграждение при изпълнение на задължението да превози предадения му товар и да го предаде на получателя или овластено от него лице, а изпращачът при предаване на товара за превоз и заплащане на наемната цена, ще получи пространственото преместване на товара от товарно пристанище или място, до разтоварно пристанище или място и предаването му на получателя.¹³

Предметът на договора за морска застраховка е описан в разпоредбата на чл. 246 от КТК. Тя има диспозитивен характер и в нея, макар и неизчерпателно, са изброени, примери за имуществени интереси, оценени в пари и свързани с корабоплаването, като кораб в експлоатация, ремонт, строеж, товар, навло, цената за наем на кораб и др. Характерна особеност на морската застраховка е обстоятелството, че при нея се застраховат само имуществени интереси, за разлика от предмета на общия застрахователен договор, при който на застраховка подлежат, както имуществени, така и неимуществени блага (живот, здраве и др.).

¹² Грозданов, А., Договорът за морска застраховка и значението му за търговското корабоплаване, Правото и бизнесът в съвременното общество. Варна. Наука и икономика. Доклади на Икономически университет Варна, 2019, с. 53

¹³ Вж. Грозданов, А., Цит. Съч., с. 23

Морският застрахователен договор се сключва посредством размяната на предложение за сключване на договора от застрахователя, включващо отговорите на въпросите, поставени от застрахователя във връзка с риска, като на това писмено предложение застрахователят в писмена форма потвърждава или отхвърля предложението за сключване на договор за морска застраховка. Договорът се счита за сключен от момента, в който застрахователят получи писмено потвърждение от застрахователя, че е съгласен да сключи морския застрахователен договор. Със сключването на застрахователния договор (възможно е и в последващ момент) се издава и застрахователната полица, която е доказателствен и удостоверителен документ, като в случаите на сключване на договор за морска застраховка, тя се издава като ценна книга – поименна, на заповед или на приносител и може да се прехвърля съответно посредством цесия, джиро или просто предаване. Застрахователят има задължението да плати застрахователното обезщетение на лицето, което представи полицата или чието име е отбелязано върху нея, в случаите когато сумата е станала изискуема.^{14 15}

Наблюдава се сходство в правните разпоредби относно момента на сключване на застрахователния договор и доказателствената функция на застрахователната полица в законодателството на Р. България и в английския Закон за морска застраховка от 1906 г. Съгласно разпоредбите на чл. 21 от Закона за морска застраховка от 1906 г.: „Договорът за морска застраховка се счита за сключен, когато предложението на застрахования бъде прието от застрахователя, независимо дали тогава полицата ще бъде издадена или не; и, за да се покаже кога предложението е прието, може да се направи препратка към фиша или придружителната бележка или друг обичаен меморандум към договора.“, а съгласно чл. 22 – „Договорът за морска застраховка не може да бъде доказан по друг начин, освен чрез отразяването му в морска полица в съгласие с разпоредбите на този закон.“

Наред с наличието на сходства в правната характеристика на морския застрахователен договор, се наблюдават и доста различия между английската и българската морска застрахователна полица. Английският Закон за морска застраховка предвижда наличието на т.нар. Ес Джи полица, още от самото издаване на закона през 1906 г. Тази форма на полицата, датира още от петнадесети век. Това е най-старата форма на морска застрахователна полица и с оглед невъзможността тя да отговори на промените в динамиката и обема на международната търговия, е отменена през

¹⁴ Вж. Владимиров, И., Цит. Съч., с. 471,472

¹⁵ Вж. Голева, П., Цит. Съч., с. 34,35

осемдесетте години на двадесети век от Уговорките на Института на Лондонските застрахователи за застраховане на товари, които ще разгледаме по-долу.¹⁶

Съгласно английското законодателство съществуват различни видове полици – оценена – тогава, когато е определена стойността на застрахования предмет при сключване на договора, неоценена – когато не е определена стойността на застрахования предмет при сключване на договора, а в един последващ момент, полица за конкретно пътуване – предметът на застраховката се застрахова „от определено място“ – „до определено място/места“ и полица за определено време – когато застрахованият предмет се застрахова за определен период от време. Те предоставят голяма гъвкавост и прецизност при определяне нуждите от застраховка на застрахования, които са различни по своята същност, степен на риск, продължителност и предмет на застраховане.¹⁷

В КТК съдържанието на морската застрахователна полица е описано в императивната разпоредба на чл. 259, която изброява реквизитите на полицата общо осем на брой - предмета на застраховката (застрахователния интерес), а при превоза на товара - и наименованието на кораба; застрахователната сума; рисковете, които се покриват; 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. Липсата на който и да е от изброените реквизити, прави застрахователния договор недействителен. В българското законодателство не се наблюдава разнообразието от полици, обслужващи различните потребности на застрахователя, както и липсва гъвкавостта в определяне съдържанието на полицата, характерно за английското морско застраховане.

Различни са и способите на прехвърляне на тези ценни книги – съгласно английското право има три различни форми на прехвърляне – в съответствие с чл. 50 от Закона за морска застраховка, съгласно чл. 136 от Закона за собствеността и посредством извънзаконов способ. Нещо повече английското законодателство и Закона за морска застраховка от 1906 г. позволяват също и да се забрани прехвърлянето на застрахователната полица още със сключването на застрахователния договор, което защитава интересите на застрахователя спрямо трети лица, които може да придобият застрахователната полица, посредством прехвърлянето ѝ. Забрана за прехвърляне на

¹⁶ Gurses, O., Marine Insurance Law, by Routledge, 2015, p.6

¹⁷ Gurses, O., Marine Insurance Law, by Routledge, 2015, p. 9, 10

застрахователната полица би била недопустима, съгласно Кодекса на търговското корабоплаване.¹⁸

Английският застрахователен договор се сключва в определена форма т.нар. Market Reform Contract (MRC) – Договор за реформиране на пазара, представен през 2007 г. Тя е създаден от съвместната дейност на Лондонската Пазарна Асоциация, Международната Застрахователна Асоциация и Комитетът на брокерите на Лондонския пазар, като заменя остарялата форма slip (фиш), съдържаща твърде оскъдна информация във връзка със съдържанието на застрахователния договор. Новата форма на морския застрахователен договор предоставя ясна структура и последователност в начина на сключване на договорите между брокерите (представляващи застрахования) и застрахователя. При сключване на английския морски застрахователен договор се цели постигане на сто процентово покритие на риска, което в по-голямата част от случаите се осъществява посредством застраховането на риска от двама и повече застрахователи, с оглед огромната стойността на застрахованите предмети при морското каско и карго застраховане. В английската теория се приема, че колкото е броят на застрахователите, подписали Договора за реформиране на пазара, толкова са и отделните застрахователни договори. Условиата на отделните договори са идентични, разлика се наблюдава само в процента на застрахователно покритие, който застрахователят се задължава да поеме, при сключване на договора, посредством подписването му.¹⁹

При осъществяване на сравнителноправен анализ на правната характеристика на морския застрахователен договор в българското и английско законодателство, следва да се акцентира и на обстоятелството, че договорът за морска застраховка във Великобритания е уреден самостоятелно в Закона за морска застраховка от 1906 г. В Република България морският застрахователен договор не е уреден в отделен закон, а е част от КТК, който урежда обществените отношения, които възникват във връзка с търговското корабоплаване и контрола върху него, изискванията за българската принадлежност на корабите, изискванията към корабните и превозните документи и др. Това различие се обяснява с обстоятелството, че английското корабоплаване е водещо в световен мащаб в областта на морския застрахователен договор и оказва огромно влияние, както върху държавите, принадлежащи към англосаксонската правна система (Канада, Австралия и Нова Зеландия и др.), така и спрямо тези, които са част от континенталната, включително и Република България. Морската застраховка има

¹⁸ Gurses, O., Marine Insurance Law, by Routledge, 2015, p. 13

¹⁹ Gurses, O., Marine Insurance Law, by Routledge, 2015, p. 21, 22

дълбоки исторически корени, датиращи още от XV век, и уникално развитие, белязано от създаването на Лойдс в Лондон през 1688 г. – днес световен пазар за застраховане и презастраховане на специализирани рискове, включително морски. Допълнително значение имат и взаимоспомагателните клубове (т.нар. P&I клубове), създадени от отделни корабособственици, които са едновременно застрахователи и застраховани в тях по повод рискове, които обичайните застрахователи отказват да застраховат.²⁰

Влиянието на английското законодателство в областта на договора за морска застраховка в световен мащаб проличава и в Уговорките на Института на лондонските застрахователи за застраховане на товари (Institute cargo clauses), конструирани през 1879 г., наименувани All Risks, W.A. – With Average и F.P.A. – Free of Particular Average и са се практикували почти по цял свят. Ревизирани, осъвременени и преименувани от 1982 г. те респективно са наречени Институтски карго клаузи "А", "В" и "С". Те отново са забележително успешни в световен мащаб. Институтските карго клаузите отново са разработвани с цел актуализиране през периода 2006 – 2009 г., като остават със същото наименование и влизат в сила от 1.1.2009 г.²¹ Това са стандартизирани застрахователни клаузи, които се използват при морската застраховка на товари и определят обхвата на застрахователно покритие. Институтските карго клаузи А предоставят на застраховащия най - широкия обхват на застрахователно покритие, докато институтските карго клаузи С предоставят най – ограниченото застрахователно покритие. Тези клаузи се прилагат не само във Великобритания, но и на застрахователните пазари на държави като САЩ, Германия, Франция, които имат международно значение.²² Те се използват както при изцяло морски превоз на товари, така и при комбиниран превоз на товари, включващ различни видове транспорт, наред с морския – по вътрешни води, по суша или по въздух.

Правната характеристика на морския застрахователен договор следва да включи и анализ на разпоредбата на чл. 245, ал. 2 от КТК, която гласи, че „Правилата на този кодекс относно морските застраховки се прилагат, доколкото страните не са уговорили друго. Само в случаите, посочени изрично в кодекса, уговорката на страните, която им противоречи, няма сила.“ Това свидетелства за диспозитивния характер на договора за морска застраховка и дава възможност на страните по него да изменят, допълнят или заменят условията, които той съдържа с такива общоприети в световната

²⁰ Gurses, O., Marine Insurance Law, by Routledge, 2015, p.3

²¹ Андреева, Ц., Цит. Съч., с. 376

²² Владимирев, И. Цит. Съч., с. 178

застрахователна практика. Това обстоятелство се обуславя от международния характер на морската търговия, която морският застрахователен договор обслужва.²³

3. Заключение:

Договорът за морска застраховка представлява самостоятелен правен институт, чиято правна характеристика е обусловена, както от особеностите на морската търговия, така и от необходимостта от ефективна правна защита на икономическите интереси на страните, свързани с морския превоз. Неговата правна уредба е свързана, както с националното законодателство, така и с международноправните актове и с утвърдената международна застрахователна практика. В рамките на националното законодателство договорът за морска застраховка представлява имуществена застраховка с определени специфики, свързани с особеностите на търговското корабоплаване. Някои от правните принципи, които го характеризират го доближават до общите положения в застрахователното право (неговият алеаторен характер), други го отличават и му придават ясно изразен търговски характер (напр. издаването на морската полица под формата на ценна книга), както и международен характер - например употребата в застрахователната практика на Институтските карго клаузи „А“, „В“ или „С“. Съвкупността от описаните по-горе обстоятелства подчертават двойнствения характер на морския застрахователен договор, разположен на границата между националното регулиране и международната застрахователна теория и практика, чието постоянно взаимодействие придава гъвкавост и адаптивност на института на морския застрахователен договор, като в същото време изисква непрекъснато усъвършенстване на правната му уредба с цел ефективна защита на икономическите интереси в рамките на осъществяващата се глобална морска търговия.

Литература:

1. Авторски колектив, Коментар на Кодекса на търговското корабоплаване, София, 1982 г.
2. Андреева, Ц., Научни трудове на УНСС, том 2/2019, ИК – УНСС, София, Застрахователни аспекти ИНКОТЪРМС и карго застраховането

²³ Владимирова, И. Цит. Съч., с. 177

3. Владимиров, И., Право на международния транспорт, изд. РОМИНА, София, 2008 г.
4. Грозданов, А., Договорът за морски превоз на товари, Университетско издателство ВСУ „Черноризец Храбър“, 2008 г.
5. Голева, П., Застрахователно договорно право, изд. ФЕНЕЯ, 2012 г.
6. Gurses, O., Marine Insurance Law, by Routledge, 2015