

ПРАВНИ АСПЕКТИ НА ЗАПЛАЩАНЕТО НА НАВЛО ЗА ПРЕВОЗ С ВОДЕН ТРАНСПОРТ ПО БЪЛГАРСКОТО МОРСКО ЧАСТНО ПРАВО

Д-р инж. Огнян Денчев Костадинов
ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“

Резюме: *В международната търговия със стоки, в която участва водния транспорт, принципно се сключват два договора (за продажба и транспорт), свързани чрез условието на доставка, което определя вида на транспорта за доставка. В тази комбинация от договори, основните материални интереси се фокусират върху три аспекта: продавачът да получи цената на стоката; превозвачът да бъде възнаграден съгласно договорените условия; купувачът да получи своята поръчана стока. За успешното осъществяване на тази сделка е от съществено значение да съществува надежден механизъм за плащане. Този материал представя анализ на механизма на плащане във водния транспорт. Договорът за превоз по вода може да бъде сключен между лица, които не са фактически собственици на кораба и стоката. Собственикът на товара е различен преди товаренето и разтоварването на транспортното средство. Всичко това допълнително усложнява финансовите взаимоотношения между страните, участващи в превоза.*

Ключови думи: *морско навло; речно навло; условия за плащане на навлото; срок за плащане на навлото; основание за плащане на навлото; навлото при верига от чартъри; предпазни клаузи в чартъра във връзка навлото; залог върху товар на кораб*

LEGAL ASPECTS OF PAYMENT OF FREIGHT FOR CARRIAGE BY WATER TRANSPORT UNDER BULGARIAN PRIVATE MARITIME LAW

Dr. Ognyan Denchev Kostadinov
Naval Academy Nicola Vaptsarov

Summary: In international trade in goods involving water transport, two contracts (for sale and transport) are generally concluded, linked by the delivery condition which determines the mode of transport for the delivery. In this combination of contracts, the main material interests focus on three aspects: the seller getting the price of the goods; the carrier to be remunerated according to the agreed terms; and the buyer receiving his ordered goods. Reliable payment mechanisms are essential to the success of these transactions. This paper presents an analysis of the payment mechanism in waterborne transport. The contract of carriage by water may be concluded between persons who are not the actual owners of the ship and the goods. The owner of the cargo is different before loading and unloading the vessel. All this further complicates the financial relationship between the parties involved in the shipment.

Keywords: *sea freight; river freight; conditions for payment of freight; time limit for payment of freight; basis for payment of freight; freight at a charter chain; safeguards in the charter in relation to freight; lien on cargo*

1. Въведение

Търговските договори, в които условието на доставка определя, че доставката ще се извърши с воден транспорт, предоставят две възможности:

- Ако избраното условие за доставка в търговския договор е CIF (Cost, Insurance, Freight) или CAF (Cost and Freight) или DAT (Delivered at Terminal), тогава продавачът на стоката е задължен да осигури за своя сметка превоза с воден транспорт.
- Ако избраното условие за доставка в търговския договор е FAS (Free along side) или FOB (Free on board), тогава купувачът на стоката е задължен да осигури за своя сметка превоза с воден транспорт.

Превозвачи във водния транспорт могат да бъдат корабособственици и други лица, получили това право, на законно основание, чрез някой от видовете договори за предоставяне на морски и речни транспортни услуги. В случаите, когато превозвачът по договора за превоз не е корабособственик, това означава, че има преходен договор или договори. Преходните договори могат да бъдат от двата вида чартъри за наем на кораб: договор за наем на кораб без екипаж (Vareboat Charter) и договор за наем на кораб с екипаж (Time Charter). Тези договори могат да бъдат използвани както в комбинация, така и поотделно. Освен това, рейсовите чартъри (Voyage Charter), които се използват в Трамповото плаване, могат също да се използват като преходни. От юридическа гледна точка няма ограничения относно вида и броя на преходните чартъри във веригата.

Важно е да се отбележи, че собствеността върху стоката преминава от продавача към купувача, след подписването и предаването на превозния документ на купувача или на неговата банка. Този процес се случва след завършването на товаренето и не по-късно от началото на разтоварването на стоката в разтоварното пристанище. През периода на плаване на кораба между товарното и разтоварното пристанище, стоката на борда на кораба може да бъде препродавана (чрез джиросване на коносаментата) множество пъти. Накрая, стоката се предава в разтоварното пристанище на лицето, което представи оригинален джиросван коносамент (подписан в товарното пристанище от капитана).

1.1. Най-разширената верига от чартъри в линейното плаване е както следва:

- 1) Vareboat Charter - между корабособственика и наемателя (Vareboat Charterer) –
- 2) Time Charter - между корабоприетеля по КТК (Vareboat Charterer) и наемателя (Time Charterer) –

3) Liner Bills of Lading – между линейния оператор (Time Charter Operator) и множество товародатели (Shippers).

1.2. Най-разширената верига от чартъри в трамповото плаване е както следва:

1) Bareboat Charter - между корабособственика и наемателя (Bareboat Charterer) –

2) Time Charter - между корабоприитежателя по КТК (Bareboat Charterer) и наемателя (Time Charterer) –

3) Voyage Charter – между тайм-чартърния оператор (Time Charter Operator) и наемателя, който не е фактически собственик на товара – обичайно това са спедиторски фирми, които са ангажирани с цялата логистика на стоката, включваща използване на повече от един вид транспорт и междинни складове, или претоварни центрове.

❖ Съществува още една чартърна схема завършваща с два последователни рейсови чартъри:

1) Bareboat Charter - между корабособственика и наемателя (Bareboat Charterer) –

2) Time Charter - между корабоприитежателя по КТК (Bareboat Charterer) и наемателя (Time Charterer) –

3) Voyage Charter (2) - между тайм-чартърния оператор (Time Charter Operator) и наемателя, който не е фактическия собственик на товара – обичайно това е брокерска фирма търгуваща с навло. От гледна точка на правото, това е допустимо, защото представлява законна търговия с навло. От гледна точка на етичния кодекс на Балтийската борса (Baltic Exchange) двойното чартиране е недопустима и порочна практика, която крие потенциални финансови рискове. Правилното решение по този въпрос е брокерските фирми, които желаят да предлагат транспортни услуги като превозвачи, да наемат кораб на тайм-чартър, и след това като тайм-чартърни оператори да превозват за своя сметка чужди товари срещу навло.

4) Voyage Charter (1) – между превозвач (рейсовият наемател по преходен рейсов чартър) и товародателя, който е фактическия собственик на товара.

1.3. Верига от чартъри съгласно Будапещенска конвенция за Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища (CMNI)

По смисъла на конвенцията:

1.3.1. Договор за превоз означава всеки договор независимо от неговото наименование, по силата на който превозвачът се задължава да превози товар по вътрешните водни пътища, срещу заплащане на наvlo;

1.3.2. Превозвач означава всяко лице, с което или от името на което, товародателят е сключил договор за превоз на товари по вътрешните водни пътища;

1.3.3. Фактически превозвач означава всяко лице, което притежава кораб, различно от служител или агент на превозвач, на което превозвачът е възложил извършването на превоза изцяло или частично;

1.3.4. Товародател е всяко лице, което от името или за сметка на което е бил сключен договoрът за превоз с превозвача.

Извод: Будапещенската конвенция допуска товародателят да сключи рейсов чартър с превозвач, който не е корабособственик. От своя страна този „превозвач“, който не е корабособственик сключва рейсов чартър с фактическия превозвач, който е корабособственик, т.е. прави се т.нар. двойно чартиране (**double chartering**), при което превозвачът, който не е корабособственик печели от разликата на навлата по двата чартъра (**back to back charter party**). Тази практика крие потенциална опасност за товародателя във връзка с плащането на наvlo.

При извършването на един превоз с воден транспорт, фактическият платец на навлото е продавачът или купувачът на стоката по търговския договор. Навлото за превоза се дължи на превозвача по линеен коносамент или превозвача по рейсовия чартър. В случай на верига от чартъри, други лица, като корабоприжател (по КТК), тайм-чартърен оператор и рейсов наемател (по вътрешните водни пътища), са ангажирани посредством последния рейсов чартър с фактическия товародател, също участват в платежната верига. Тези лица имат косвен материален интерес от дължимото наvlo за превоза, тъй като цената на техните услуги фактически е част от навлото, което заплаща товародателя. При превозване на стока, същата служи като залог срещу неплатено наvlo и/или наем за кораба. Неплащането на навлото или наема на кораб по чартър от верига чартъри води до юридически усложнения, породени от неразплатени задължения между изпълнителите по веригата чартъри.

2. Разпоредби по българското законодателство във връзка със заплащането на навлото

Нормативните документи, които имат отношение към заплащането или не получаването на навлото са: 1) Кодекс на търговското корабоплаване; 2) Закон за задълженията и договорите; 3) Закон за изменение на Указа за търговското корабоплаване на Народна република България (ДВ, бр.55 от 1991 г.).

2.1.Разпоредби по Кодекса на търговското корабоплаване (КТК)

2.1.1.Задължения по КТК

Чл. 101. (1) (Изм. - ДВ, бр. 113 от 2002 г.) С договор за превоз на товари превозвачът се задължава срещу определено навло (превозна цена) да превози с кораб до определено пристанище (място) товар, който му предоставя или ще му предостави изпращачът, и да предаде този товар на получателя или упълномощено от него лице.

2.1.2.Плащане при получавана по КТК

Чл. 157. (1) Получателят е длъжен да заплати при приемането на товара неплатеното навло или неплатената част от него, плащанията поради закъснение при натоварването, разтоварването и приемането (демюрейдж), както и разходите, извършени от превозвача за сметка на товара, а в случай на обща авария - и вноската, която му се припада.¹

2.2.Закон за задълженията и договорите

ДВ изм. С Решение №: 4 от 20.04.2021 г. Конституционния съд на РБ – бр. 35 от 27.04.2021 г.

Раздел: Залог върху вещи

Чл.156.Договорът за залог е действителен, само ако заложената вещь бъде предадена на кредитора или на друго лице, избрано от него и от залогодателя.

(Ал. 2, изм. – ДВ, бр. 12 от 1993 г.) Когато обезпечението вземане и по-голямо от 5 лева, залогът не може да се противопостави на трети лица, ако няма писмен документ с достоверна дата, съдържащ означение на вещите и на вземането.

Чл.157.Кредиторът има право да държи заложената вещь, докато обезпеченото вземане бъде погасено изцяло.

Той няма право да си служи с нея, освен ако е уговорено противното.

¹ Кодекс на търговското корабоплаване

Ако бъде лишен от държането на вещта, той може да иска на основание на своя залог връщането ѝ от лицето, у което тя се намира.²

2.3.Закон за изменение на Указа за търговското корабоплаване на Народна република България (ДВ, бр.55 от 1991 г.)

УКАЗ № 396 от 28.09.1953 г. за търговското корабоплаване на Република България

Издаден от Председателя на Президиума на Народното събрание, обн., Изв., бр. 79 от 2.10.1953 г., в сила от 1.01.1954 г., част. отм. с Кодекс на търговското мореплаване, ДВ, бр. 55 от 14.07.1970 г. и бр. 56 от 17.07.1970 г. в частта относно морския транспорт, изм., бр. 36 от 9.05.1986 г., бр. 55 от 12.07.1991 г.

Глава IV Договори за морски превоз

Чл.36.Правоотношенията между превозвача и получателя на товара се определят с коносаментта. Условията за морски превоз, непосочени в коносаментта, са задължителни за получателя само в случаите, когато в коносаментта се съдържат клаузи, които препращат към документи, в които тези условия са изложени.³

3.Анализ на правните възможности за обезпечаване получаването на дължимо навло на кораб

3.1.Уредбата на КТК във връзка с неплатени навло, демюрейдж и други разходи за сметка на товара:

Чл. 157. (1) Получателят е длъжен да заплати при приемането на товара неплатеното навло или неплатената част от него, плащанията поради закъснение при натоварването, разтоварването и приемането (демюрейдж), както и разходите, извършени от превозвача за сметка на товара....

Извод: Този член по КТК е неприложим, когато получателят на стоката се намира в чуждестранно пристанище и е различен от товародателя по чартъра.

3.2.Залог върху товара за неплатено навло или наем за кораба (Lien on Cargo):

² Закон за задълженията и договорите

³ Закон за изменение на Указа за търговското корабоплаване

Залогът върху товара е едно от средствата за защита на интересите на превозвачите срещу неплатено навло или наем на кораб. При превозването на стока, същата служи като залог срещу неплатеното навло и/или наем за кораб. Неплащането на навло или наем на кораб по чартър или чартъри от верига чартъри води до задържане на товара и усложнения от юридически характер. Този механизъм се урежда от Закона за задълженията и договорите по чл.156 и чл.157. Изискването на чл.157 от ЗЗД е да има: „*писмен документ с достоверна дата, съдържащ означение на вещите и на вземането*“.

Извод: Залогът върху товара е работещ правен инструмент за събирането на дължимото навло, но същото следва да се оформи писмено с юридически издържан текст.

❖ Дефиниция за залог на товар по английското общо право:

Залогът на товар е правото на превозвача да задържи товара, докато не получи плащане за превоза на стоките. Това право произтича от общото право и се прилага за превози, обхванати от коносамент. Ако възникне проблем и товародателят не спази обещанието си да плати за превоза, залогът на товара дава възможност на превозвача да държи стоките като заложник.⁴

Залогът върху товара е решен в типовите чартъри за превоз по море „Gencon” 1994⁵, част II:

Cl.8 Lien Clause: The Owners shall have lien on the cargo and on all sub-freight in respect of the cargo, for freight, deadfreight, demurrage, claims for damages and for all other amounts due under this Charter Party including costs recovering same.

Кл. 8 Клауза за залог: Корабособствениците имат право на залог върху товара и върху целия подфрахт по отношение на товара, за навло, мъртъв товар, демюрейдж, искове за обезщетение и за всички други суми, дължими по този договорна, включително разходите за тяхното събиране.

Извод: Правото на залог върху товара е ефикасен механизъм за защита на интересите на превозвачите срещу неплатено навло, но трябва да се урежда писмено, като се включва като клауза в чартъра.

⁴ Internet platform: Cargoflip, <https://www.cargoflip.com/shipping-glossary/carriers-lien>

⁵ Типов чартър „GENCON” 1994, The Baltic and International Maritime Council

3.3. Закон за изменение на Указа за търговското корабоплаване дава друга правна възможност за обезпечаване на вземането на навлото.

Чл.36.Правоотношенията между превозвача и получателя на товара се определят с коносаментта. Условията за морски превоз, непосочени в коносаментта, са задължителни за получателя само в случаите, когато в коносаментта се съдържат клаузи, които препращат към документи, в които тези условия са изложени.

Механизъм за защита получаването на навлото чрез подходяща клауза в коносаментта е предложен в чартърен коносамент тип „CONGENBILL“ 94.⁶ На втора страница на коносаментта е поставено поле озаглавено: *“Freight payable as per Charter-Party dated”*. В това поле следва да се впише датата на чартъра. Няма пречки, дори е препоръчително да е написано и името на компанията на товародател (on Account:....).

Препоръчително е на същата страница, в полето горе вдясно, да се впише и името на превозвача: **Carriers Name**.

Извод: Непосочените в коносаментта условия за превоз са задължителни за получателя само в случаите, когато в коносаментта се съдържат клаузи, които препращат към документи, в които тези условия са изложени, т.е. в коносаментта следва да се впише и чартъра, неговата дата, и ако е технически възможно също страните по чартъра. В чартъра следва да се вписват всички условия отнасящи се до превоза, като самият чартър също да се впише в коносаментта, така двата най-важни документа за превоза на стоката са обвързани един с друг.

4. Заплащане на навло и наем за кораб фрахтован по верига от чартъри

При верига от чартъри се осъществяват плащания за навло и наем за кораба по всеки чартър от веригата.

Например: *Vareboat Charter – Time-Charter – Time-Charter – Voyage Charter*

Последният от веригата е товародателят, който заплаща навлото по рейсовия чартър (*Voyage Charter*) на втория тайм-чартър от веригата, който от своя страна плаща наем на първия тайм-чартър от веригата. Първият тайм-чартър плаща наем на беърбоут чартъра, който от своя страна плаща наем на корабособственика. След като товародателят заплати навлото, сумата се разпределя по веригата. Ако едно звено от

⁶ Типов чартърен коносамент „CONGENBILL“ 94 на BIMCO

веригата се окаже неплатежоспособно към предходното звено, предизвиква необходимост от запор над товара.

В древното римско право важи правилото: „който плаща лошо, плаща два пъти!“

❖ **Обичайни клаузи в рейсови чартъри** отнасяща се до навлото и условията на плащане, които се използват в практиката на международния фрахтов пазар, и също така балансират интересите на превозвачите и товародателите:

4.1. Навло

1) *FREIGHT: USD.....PER MT F.I.O.S. L/S/D*

НАВЛО: Щ.Д.....ЗА МЕТРИЧЕН ТОН, БЕЗПЛАТНО НАТОВАРЕНО, РАЗТОВАРЕНО, СТОКАТА УКРЕПЕНА, С ПРЕДОСТАВЕНИ МАТЕРИАЛИ ОТ ТОВАРОДАТЕЛЯ

2) *FREIGHT: USD.....PER MT F.I.O.T.*

НАВЛО: Щ.Д.....ЗА МЕТРИЧЕН ТОН, БЕЗПЛАТНО НАТОВАРЕНО, РАЗТОВАРЕНО, СТОКАТА ПОДРАВНЕНА С БРЕГОВИ СРЕДСТВА ПРЕДОСТАВЕНИ ОТ ТОВАРОДАТЕЛЯ

3) *FREIGHT: USD.....PER MT F.I.O.S.T. L/S/D*

НАВЛО: Щ.Д.....ЗА МЕТРИЧЕН ТОН, БЕЗПЛАТНО НАТОВАРЕНО, РАЗТОВАРЕНО, НАСИПНАТА СТОКА ПОДРАВНЕНА, БРОЙНАТА СТОКА УКРЕПЕНА С БРЕГОВИ СРЕДСТВА ПРЕДОСТАВЕНИ ОТ ТОВАРОДАТЕЛЯ

т.1) Този запис относно дължимото наvlo се използва в рейсовите чартъри на Трампово плаване, за превоз на бройни товари

т.2) Този запис относно дължимото наvlo се използва в рейсовите чартъри на Трампово плаване, за превоз на насипни товари

т.3) Този запис относно дължимото наvlo се използва в рейсовите чартъри на Трампово плаване, за превоз на насипни и бройни товари

4.2. Условия на плащане

FREIGHT PAYABLE 100 PER CENT LESSPER CENT COMMISSION IN US DOLLARS TO OWNER BANK ACCOUNT WITHIN ...BANK DAYS AFTER SIGNING/RELEASING BILL OF LADING MARKED 'FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY' AND F.I.O.T. AGAINST FAX INVOICE ADDRESSED TO CHARTERERS BUT IN ALL CASES BEFORE BREAKING BULK.

FREIGHT DEEMED EARNED ON SIGNING RELEASING BILL OF LADING NON-RETURNABLE SHIP OR CARGO LOST OR NOT LOST.

Навлото платимо 100% безкомисионна в щатски долари то сметката на корабособственика в рамките на.....банкови дни след подписване/освобождение на коносамент маркиран „навлото платимо съгласно чартъра“ и „безплатно натоварено, разтоварено, подредено, подравнено“, срещу фактура по факса адресирана до наемателите, но във всички случаи преди началото на разтоварването.

Навлото се счита за изработено с подписването и освобождението на коносамент, необратимо ако корабът или товарът са погубени или не са погубени.

Извод: Клаузата е защитен механизъм, който осигурява заплащането на навлото на кредитора (превозвача).

4.3. Основание (документи за изплащане на навлото)

*FREIGHT TO BE PAID AGAINST THE PRESENTATION OF FAX COPIES OF FOLLOWING DOCUMENTS:
- FREIGHT INVOICE ON HEAD OWNERS OR DISPONENT OWNERS OR TIME-CHARTERER OPERATORS HEAD LETTER ADDRESSED TO CHARTERERS
- FAX COPY OF ORIGINAL BILL OF LADING DULY SIGNED BY THE MASTER
- IN CASE FREIGHT IS DUE TO BE COLLECTED BY DISPONENT OWRS OR TIME CHARTERER OPERATORS THEN TO BE PRESENTED A FAX COPY OF THE AUTHORIZATION LETTER SIGNED BY HEAD OWNERS*

Навлото да бъде платено срещу представяне на копия по факса на следните документи:

- Фактура за навлото на бланка на корабособственика или корабовладелеца или тайм-чартъра,, адресирана до наемателите.*
- Копие по факс на оригиналния коносамент подписан от капитана на кораба*
- В случай че дължимото навло се събира от корабовладелеца, или тайм-чартъра, тогава да бъде представени по факса копия на писмо потвърждение от корабособственика.*

Извод: Тази клауза е защитен механизъм за плащанията на навлото по рейсовия чартър, ако същият е чартър от верига чартъри. Веригата от чартъри е приета от Будапещенската конвенция за договора за превоз по вътрешните водни пътища (CMNI)⁷, която е ратифицирана от РБ и е част от нашето законодателство. Конвенцията не предлага защитен механизъм за плащанията на навлата по рейсовите превози по р. Дунав и вътрешните водни пътища на Европа.

4.4. Залог върху товара / Lien on cargo

THE SHIPOWNERS SHALL HAVE THE RIGHT TO LIEN ON THE CARGO AND ALL SUB-FREIGHT IN RESPECT OF THE CARGO, FOR FREIGHT, DEADFREIGHT, DEMURAGE IF APPLICABLE, CLAIMS FOR DAMAGES AND FOR ALL OTHER AMOUNTS DUE UNDER THIS CHARTER PARTY INCLUDING LEGAL COSTS.

Корабособствениците имат право на залог върху товара и под навлата по отношение на товара, за навлото, мъртвото навло, също демюрейджа, ако е приложимо; искове за вреди и всички други суми по този чартър, включително съдебните разноски.

Извод: Следва да се отбележи, че според тази клауза корабособствениците имат право на залог върху товара и поднавлата (ако корабът е на тайм-чартър), на товародател чийто превозвач по рейсов чартър е тайм-чартърен оператор, т.е. в тази ситуация товародателите трябва да искат потвърждение то корабособственика относно превеждането на навлото по рейсовия чартър, чийто превозвач е тайм-чартър. Този проблем е решен с предложената клауза по т. 4.3.

⁷ Будапещенска конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища (22.06.2001)

Използвана литература:

1. Кодекс на търговското корабоплаване на Република България
2. Закон за задълженията и договорите на Република България
3. Закон за изменение на Указа за търговското корабоплаване на Народна република България (ДВ, бр.55 от 1991 г.).
4. Internet platform: Cargoflip, <https://www.cargoflip.com/shipping-glossary/carriers-lien>
5. Типов чартър „GENCON“ 1994, The Baltic and International Maritime Council
6. Типов чартърен коносамент „CONGENBILL“ 1994 на BIMCO
7. Будапещенска конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища (CMNI, 22.06.2001)

Автор:

Д-р инж. Огнян Денчев Костадинов

ORCID 0000-0002-9183-5243

ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“

e-mail: o.kostadinov@nvna.eu

mobile:0884 884444