

BAREBOAT CHARTER

Assist. Prof. Anna Nikolova, PhD

Faculty of Law, Department of Private Law

“Angel Kanchev” University of Ruse

E-mail: anikolova@uni-ruse.bg

Abstract: *The regulatory framework of the bareboat charter contract is contained in Chapter VII, Section II, Art. 199a - 199m of the Merchant Shipping Act. The bareboat charter was first settled in the Bulgarian legislation in 2002. With the same changes in the Merchant Shipping Act, the possibility of registering ships chartered under a bareboat charter contract in the Register of Ships for the Republic of Bulgaria (Art. 39a MSA) is explicitly regulated, the keeping of the relevant register books, as well as the possibility of entering a Bulgarian ship temporarily in the register of another country as a ship hired under a bareboat charter contract (Art. 39b MSA). In view of the limited volume of the report, the exhibition examines the rights and obligations of the parties, the requirements for the form of the contract for bareboat charter, analyzes the controversial register practice in order to clarify under what conditions exactly a ship can be entered in the register books of ships chartered under a bareboat charter contract (Art. 34, Item 3 MSA)*

Keywords: bareboat charter, rights and obligations;

INTRODUCTION

През 2002 г. нормативната уредба на речното и морско корабоплаване съществено се преуреди и в един нормативен акт се обедини материята на търговското корабоплаване. Със същите изменения в българското законодателство се създаде и правната регламентация на договора за бeърбоут чартър, която се съдържа в Кодекса на търговското корабоплаване (КТК), Глава седма, Раздел II, чл.199а -199м. Съобразявайки най –съществената особеност на този договор, а именно възможността за срока на неговото действие кораб временно да бъде вписан в друг регистър, законодателят регламентира както възможността за вписване на кораби, наети по договор за бeърбоут чартър, в Регистъра на кораби на Република България (чл.39а КТК), воденето на съответните регистрови книги, така и възможността за вписване на български кораб временно в регистъра на друга държава като кораб, нает по договор за бeърбоут чартър (чл.39б КТК). С оглед на ограничения обем на доклада в изложението се разглеждат правата и задълженията на страните, изискванията към формата за сключване на договора за бeърбоут чартър, анализира се съдебната регистърна практика, за да се изясни при какви точно условия може да се впише кораб в регистровите книги на корабите, наети по договор за бeърбоут чартър.

EXPOSITION

В точка 5 на мотивите към Проекта на Закона за изменение и допълнение на Кодекса на търговското мореплаване (202-01-31/05.06.2002) се посочва, че в проекта се съдържа правната уредба на договора за бeърбоут чартър: „поради необходимостта от въвеждането на правни отношения, които са се наложили и са намерили трайно място в международното търговско корабоплаване. “ В правната литература също се признава, че на практика корабите се използват не от собствениците им, а от други лица и че корабособственикът може да използва кораба както желае, в това число и да го предостави под наем на други лица¹⁵⁶. В по –старата ни морско-правна литература този договор е познат и се разглежда като наем на гол кораб (т.е без да е стъкмен и без екипаж), спрямо който се прилагат правилата за наема на вещи¹⁵⁷.

¹⁵⁶ Така Сталев, С. (1991). Морско търговско право. София: УИ „Св. Климент Охридски“ с.147 и Страшимирова, А. (2010) Договор за наем на кораб. Издателство „ВСУ Черноризец Храбър“ с.15.

¹⁵⁷ Иванов, Г. (1939). Морско право. Варна, с.77.

Глава седма от КТК е озаглавена Наем на кораб и се състои от два раздела, раздел I. Наем на кораб за определено време и раздел II. Договор за беърбоут чартър (ДБЧ). Следователно, първият въпрос, който е нужно да бъде изяснен, е дали в кодекса ДБЧ е уреден като разновидност на договора за тайм чартър¹⁵⁸ или са регламентирани два вида договори за наем на кораб. И двата договора имат за предмет предоставянето на кораб срещу определена цена, но приликите се изчерпват с това. Различията са съществени. ДБЧ дава право на наемателя да получи пълни права на владение и контрол върху кораба, включително да назначи капитан и екипаж (възнаграждението на екипажа е за сметка на наемателя, а не на наемодателя, както е при договора за наем на кораб за определено време –чл. 189, ал.2 КТК), и ако е уговорено изкупуването има за последица прехвърлянето на правото на собственост върху кораба от наемодателя на наемателя. Последното, както и обстоятелството, че законодателят е обособил, разделил на две части (в два раздела) уредбата на договора за наем на кораб за определено време и ДБЧ, разкриват, че става въпрос не за разновидност, а за самостоятелни видове договори. Всъщност още преди измененията на КТК през 2002 г., в правната литература се сочи, че критерият за разграничаването на видовете наем е състоянието на кораба: дали корабът се отдава под наем с екипаж или без екипаж¹⁵⁹.

Подобно на повечето договори, нормирани в кодекса, и при уредбата на ДБЧ законодателят следва възприетия модел като още в първата разпоредба на раздела – чл.199а КТК дава легална дефиниция на договора. Това е договор за наемане на кораб за определен срок, по силата на който наемателят получава пълни права на владение и контрол върху кораба, включително и правото да назначава капитан и екипаж за целия период на наемане. В чл.199а КТК е регламентирано основното задължение само на едната страна по договора-наемодателят, докато наемателят (беърбоут чартърът) има основно задължение да заплаща определена наемна цена. Последното изрично е уредено в чл.199б КТК, озаглавен Сключване, като в ал.2 на същата разпоредба се въвежда изискването договорът да се сключи в писмена форма. Тази законодателна техника, при която два текста почти се преповтарят едва ли е най-удачната. За сравнение при договора за наем на кораб за определено време дефиницията се съдържа в чл.184, ал.1 КТК, а ал. 2 регламентира как се доказва сключването и съдържанието на договора. От друга страна почти идентични са чл.199а КТК и §1а, т.17 от ДР на КТК, а §1а, т.25 КТК е възпроизведен в чл. 199б КТК. С тези допълнителни аргументи изразеното в правната доктрина становище, че от правно-техническа гледна точка при едно последващо изменение на КТК определението за ДБЧ от допълнителните разпоредби би било удачно да отпадне, заслужава да се подкрепи¹⁶⁰. Ако това предложение се възприеме, би следвало също така да отпадне и §1а, т.25 КТК.

От вещноправен аспект собственикът на една вещ има правомощията да владее, да ползва и да се разпорежда с вещта. Следователно от вещноправна гледна точка не може да разграничим право на владение от право на контрол. Изразът „пълни права на владение и контрол върху кораба“ трябва да се разбира, че се предоставя изцяло правото на ползване и владение върху кораба. Така е регламентиран ДБЧ съгласно руското законодателство. (чл.211 Определение договора фрахтования судно без екипажа (бербоут-чартера) Кодекс торгового мореплавания Российской федерации). Тъй като беърбоут чартърът черпи правата си на основание на сключен договор с корабособственика, то той има качеството на корабоприетел по смисъла на чл.9, ал.3 КТК и на държател по отношение на кораба¹⁶¹.

De lege ferenda чл. 199а КТК следва да се измени така: „ДБЧ е договор за наемане на кораб за определен срок, по силата на който корабособственикът (наемодателят) срещу определена наемна цена предоставя, а наемателят (беърбоут чартърът) получава правото на ползване и владение върху кораба, включително правото да назначи екипаж на кораба за целия период на наемане.“, а ал.1 на чл.199б да отпадне.

Страните по договора са корабособственикът и беърбоут чартърът.

¹⁵⁸ Сираков, Я. (1968). Морско право. София: Издателство „Наука и изкуство“ с.166.

¹⁵⁹ Сталев, С. (1991). Морско търговско право. София: УИ „Св. Климент Охридски“ с.148.

¹⁶⁰ Страшимирова, А. (2010) Договор за наем на кораб. Издателство „ВСУ Черноризец Храбър“ с.27.

¹⁶¹ Пак там с.26. Авторът подробно аргументира защо беърбоут чартърът е държател.

Корабособственикът съгласно §1а, т.24 във връзка с чл.27 КТК може да бъде държавата, българско физическо или юридическо лице или физическо и юридическо лице от страна-членка на ЕС, като последният не е нужно да притежава търговско качество. Наемателят също може да бъде всяко физическо или юридическо лице, (включително и от ЕС), както и държавата. Когато ДБЧ се сключва между лица, които не са търговци, е налице гражданска сделка. Но тъй като е свързан с експлоатацията на корабите, най-често беърбоут чартърите се сключват между търговци. В тази хипотеза е налице относителна търговска сделка и спрямо нея е приложимо правилото на чл.293, ал.4 ТЗ. Съгласно българското законодателство и според доктрината превозите са уредени като самостоятелни и различни договори от наема на кораб. Абсолютна търговска сделка е само договорът за превоз съгласно чл.1, ал.1 т.5 ТЗ. В руската правна литература също се разграничава договора за морски превоз на товари от договора за наем на кораб за определено време и от договора за наем на кораб без екипаж¹⁶². Според френския маринист Родьер има четири вида договора за наем на кораб (договор за превоз, договор за наемане на кораби за определено пътуване, договори за наемане на кораби за определено време и договори за наемане на кораб-само морски съд без екипаж¹⁶³). В английската литература се отбелязва, че димайз чартърът е близък до обикновения тайм чартър, и включва и беърбоут чартъра. При димайз чартъра има минимален контрол, тъй като корабособственикът може да назначава капитана и главния механик (инженер)¹⁶⁴.

Относно формата, в която трябва да бъде сключен ДБЧ, е необходимо да бъде изяснено дали чл. 199б е приложим и в случаите, при които в договора се съдържа уговорка за изкупуване. Изискването на чл.199б за сключването на ДБЧ в писмена форма отговаря на принципа за бързина и опростеност на търговския оборот. Сделките за прехвърляне право на собственост върху кораб съгласно чл. 46 КТК се извършват в писмена форма с нотариална заверка на подписите. Следователно в хипотезите, при които ДБЧ с клауза за изкупуване е сключен в обикновена (писмена) форма, за да се прехвърли правото на собственост, е необходим втори договор, който да отговаря на изискванията на чл. 46 КТК. От друга страна, сключването на самия ДБЧ с нотариално заверени подписи не е нарушение на кодекса. По мое мнение в тази хипотеза за прехвърлянето на правото на собственост върху кораба и вписване на съответната промяна в корабния регистър е достатъчно заявление на беърбоут чартъра, както и доказателство, че задълженията по ДБЧ са изпълнени т.е че е платена и последната вноска. Ако страните възприемат този подход, няма да е нужно да сключват два договора. Но за да няма противоречива регистърна практика, този въпрос би било редно да бъде уреден нормативно в кодекса и в Наредба №1 от 10 януари 2003 г. за вписване в регистъра на корабите (Наредба № 1).

Съдържанието на ДБЧ се определя съобразно чл. 199в КТК. При сключването на ДБЧ могат да се използват и стандартни образци на беърбоут чартър. Такива са изготвени от Балтийския и международен морски съвет (BIMCO). Беркон 2017 е най-новата форма¹⁶⁵. Непосочването в договора на техническите и експлоатационни данни на кораба, разхода на гориво, както и района на плаване не водят до недействителност на договора, защото данни за тези обстоятелства се съдържат в корабните документи. Има договори, в които в полето (клетка) Район на плаване се определя, че корабът ще се експлоатира в район на плаване съгласно ограниченията, предвидени в корабните документи. Друга е последицата, ако в договора изрично е уговорен определен район за плаване, а чартърът експлоатира плавателния съд в друг район, тъй като последното обстоятелство може да бъде основание за разваляне на договора, поради неизпълнение.

Вече се посочи, че основното задължение на корабособственика е да предостави на наемателя пълните права на владение и контрол върху кораба. Той има на следващо място

¹⁶² Гуцуляк, В. (2006) Международное морское право (публичное и частное) Ростов на Дону, Феникс с.328 и 330.

¹⁶³ Родьер, Р. (2008) Морско право. Университетско издателство „Св. Климент Охридски“ с.100-101.

¹⁶⁴ Stanton, L. (1964). The Law and Practice of Sea Transport. Glasgow, Brown, Son and Ferguson Ltdq, Nautical Publisher p.164.

¹⁶⁵ По подробно за Беркон вж. Страшимирова, А. (2010) Договор за наем на кораб. Издателство „ВСУ Черноризец Храбър“ с.88-89

задължение да предаде кораба на беърбоут чартъора в състояние на мореходност. Мореходността е комплексно качество, което трябва да се преценява с оглед на добрата морска и речна практика. В § 1, т.16 от ДР на КТК е дадено определение на мореходност, но то не може да се приложи пряко към ДБЧ, защото в общото понятие за мореходност се включва и стъкмяването на кораба с екипаж. От анализа на чл.199д и §1, т.16 КТК може да се направи заключението, че мореходност означава корабът да е годен за експлоатация по отношение на корпуса, машините и оборудването и то в района и метеорологични условия в съответствие с класа му, когато има такъв, както и да извършва дейността, за която е предназначен, без да се застрашава превозвания товар или животът на екипажа или пътниците.

Във връзка с мореходността на кораба, но като самостоятелно в чл.199д, ал.2, изр. 2 КТК е уредено задължението на корабособственика да отстранява скритите недостатъци на кораба.

Бед да е уредено изрично като задължение, от изискванията към съдържанието на ДБЧ може да се направи извод, че корабособственикът има задължение да предаде кораба на наемателя в уговореното място и време.

Основното задължение на беърбоут чартъора, както вече се посочи, е да заплаща дължимото наемно възнаграждение. Сроковете и начина, за което се определят в договора. Съответно при забава на изпълнението на задължението за повече от 14 дни, в отклонение от общите правила за разваляне на договорите, корабособственикът има право без предизвестие да прекрати договора.

За да може да се експлоатира даден кораб, последният е необходимо да бъде постоянно в мореходно състояние. Затова корабособственикът има задължение да предаде кораба в мореходно състояние, а наемателят е длъжен през целия срок на договора да поддържа мореходността на плавателния съд. При ДБЧ търговската експлоатация се осъществява от наемателя (чл.199ж КТК). Той трябва да заплаща всички разходи на кораба за гориво, пристанищни такси, разходите за екипажа, (те включват не само средствата за възнагражденията им, но и разходите за прехрана), разходи за ремонт и поддръжка (изключението е само по отношение на скритите недостатъци на кораба).

Беърбоут чартърът има задължение да застрахова кораба (арг.от чл.199ж).

В Раздел II на Глава седма от кодекса се регламентира единствено, че корабособственикът се задължава за определен срок, но няма никакви изисквания за неговата продължителност. Максималният срок, за който може да се сключи ДБЧ, може да се изведе от чл. 35а, ал.2 КТК, съгласно която временното свидетелство за регистрация удостоверява правото на кораба да плава под българско знаме за срока на действие на договора, но за не повече от 5 години.

Правилата за вписване на кораб, нает по ДБЧ, се съдържат в Глава втора, Раздел II КТК. Съгласно чл.33, ал.1 КТК регистровите книги се водят от регионалните звена на ИА „Морска администрация“¹⁶⁶ като корабособственикът, съответно беърбоут чартърът сам определя пристанището, в което да бъде вписан плавателният съд. Няма пречка морски кораб да бъде вписан в регистъра, воден от ДРН-Лом или обратното. Регистърът на корабите се състои от регистрови книги на малки, на големи, на наети по ДБЧ, и на кораби в строеж с дължина над 12 м. (чл.34 КТК).

Кораб, нает по ДБЧ, може да се впише в регистъра по чл.34, ал.1, т.3 по заявление на беърбоут чартъора при спазване на изискванията на чл. 39а КТК и чл.9, ал. 4 от Наредба №1¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Към момента съгласно Устройствения правилник на ИА „Морска администрация“ чл.21, ал.1 това са дирекция „Морска администрация – Варна“, дирекция „Морска администрация – Бургас“, дирекция „Речен надзор – Русе“ и дирекция „Речен надзор – Лом“

¹⁶⁷ Документите, които съгласно чл.9, ал.4 от Наредба № 1 е нужно да се приложат са ДБЧ; документи от основния регистър – документ за регистрация, извлечение, съдържащо описанието на кораба и данни за корабособственика, документ, че корабът няма право да плава под знамето на държава на основния регистър за срока на действие на ДБЧ, както и следните съгласия, че корабът може да плава под българско знаме –от корабособственика, от компетентните власти на основния регистър, от ипотечарния кредитор и лица, в полза на които има установени други ограничения в разпореждането с кораба, документ за клас, когато корабът има клас, попълнена форма БК. Когато българският регистър е основен, тогава се прилагат само ДБЧ, извлечение от регистъра с описание на

Съгласно чл.39а, ал.1, т.1 КТК наемателят може да бъде българската държава или българско физическо или юридическо лице или физическо или юридическо лице от страна-членка на ЕС. По този въпрос вече има сформирана съдебна практика. Преобладават решенията, според които дори основният регистър да е българският, за вписване в регистъра на корабите, наети по ДБЧ, следва чартърът да е лице, което отговаря на изискванията на чл.27 КТК¹⁶⁸. КТК обаче не дава отговор на следния въпрос: трябва ли при сключване на ДБЧ задължително да се отпише временно корабът от основния регистър и да се впише като кораб, нает по ДБЧ в регистъра на корабите, водени от ИА „Морска администрация“ или в регистъра на друга държава като кораб, нает по ДБЧ. Според съда: „Фактът, че процесният кораб е вписан в регистровите книги по чл. 34, ал. 1, т. 2 КТК не променя факта, че при сключване на договор за ББЧ с предмет този кораб, това обстоятелство трябва да се впише в регистъра по чл. 34, ал. 1, т. 3 КТК, за да продължи този кораб да плава под български флаг. Единственото условие, за да продължи същият кораб да плава под български флаг след като е отдаден под наем с договор за ББЧ е корабът да се впише в регистровите книги по чл. 34, ал. 1, т. 3 КТК.“¹⁶⁹ Сформирана е и практика в обратния смисъл, „При наемането на кораб по ДБЧ не възниква задължение за регистрация в държавата на чартъра и съответно промяна на българския флаг“¹⁷⁰. В чл.39а и чл.39б КТК се използва изразът „може“, от което може да се направи заключението, че правилата са диспозитивни. Клауза в ДБЧ може да забранява вписването на кораба в друг регистър, а съгласно чл. 27, ал.4 КТК правата върху корабите, наети по ДБЧ, не могат да бъдат различни от включените в договора за наемане. От друга страна обаче в приложение №1 и № 2 от Наредба № 1 няма поле, в което да бъде вписан ДБЧ, в случай че такъв договор бъде сключен и корабособственикът чрез клауза в договора забрани вписването в беърбоут регистъра на друга държава. Обаче съгласно чл.38, ал.1, т.9 КТК и чл. 10, ал.1, т.13 от Наредба № 1 в регистъра се вписват името, адресът и националността на наемателя по ДБЧ.

В чл.39б КТК и чл.12 от Наредба № 1 са уредени изискванията за вписване на български кораб в беърбоут регистъра на друга държава с право да плава под нейно знаме. За да е възможно това вписване е нужно корабособственикът, както и ипотекарните кредитори да са дали съгласието си. Наемателят трябва да декларира, че корабът няма да плава под българско знаме за срока на регистрация, а корабособственикът, че в 14 дневен срок от вписването в беърбоут регистъра на друга държава ще предаде в агенцията всички корабни документи.

кораба и данни за корабособственика и документ за класа на кораба, когато има такъв (т.е уредена е облекчена процедура за вписване).

¹⁶⁸ Така решение 5 от 06.01.2020 г. по адм. д. №3036/2019 г. на Административен съд – Варна, Вж. Решение № 157 от 17.07.2019 г. на ВКС по гр. д. № 1741/2018 г., IV г. о., ГК: „При тази уредба на закона, корабите, наети по договор за беърбоут чартър от лице извън обхвата на тези по чл. 27, ал. 1 КТ не могат да плават под знамето на Република България; не могат да бъдат вписани в регистровите книги на Изпълнителна агенция "Морска администрация" (чл. 39а, ал. 1 КТК), нито може да им бъде издадено временно свидетелство за регистрация удостоверяващо правото на кораба да плава под българско знаме (чл. 35а КТК). Всяко вписване, извършено в нарушение на тези императивни норми на закона е недействително и не може да породи правни последици.“ и Решение № 182 от 20.01.2020 г. на ВКС по гр. д. № 4070/2018 г., IV г. о., ГК: „Следователно корабите, наети по договор за беърбоут чартър от лице извън обхвата на тези по чл. 27, ал. 1 КТ не могат да плават под знамето на Република България; не могат да бъдат вписани в регистровите книги на Изпълнителна агенция "Морска администрация" /чл. 39 а, ал. 1 КТК/, нито може да им бъде издадено временно свидетелство за регистрация удостоверяващо правото на кораба да плава под българско знаме /чл. 35 а КТК/. Всяко вписване, извършено в нарушение на тези императивни норми на закона, е недействително и не може да породи правни последици.

¹⁶⁹ Решение № 2227 от 20.11.2019 г. на АдмС - Варна по адм. д. № 2597/2019 г.

¹⁷⁰ Решение № 2476 от 19.12.2018 г. на АдмС - Варна по адм. д. № 1863/2018 г.

CONCLUSION

С измененията на КТК през 2002 г. в българското законодателство своевременно и в отговор на нуждите на корабособственици и фрахтователи се създаде регламентацията на ДБЧ. Анализът на нормите на Глава седма, раздел II, чл.199а-199м КТК, както и практиката по прилагането им, разкриват, че уредбата има и своите несъвършенства и би било редно при бъдещо изменение на кодекса, същите да се отстранят.

REFERENCES

1. Strashimirova, A. (2010).Contract of Time Charter. Varna: Izdatelstvo „VFU Chernorizets Hrabar“ (Оригинално заглавие: Страшимирова, А. (2010) Договор за наем на кораб. Издателство „ВСУ Черноризец Храбър“).
- 2.Ivanov, G. (1939).Maritime Law. Varna. (Оригинално заглавие: Иванов, Г. (1939). Морско право. Варна).
- 3.Sirakov, Y. (1968).Maritime Law. Sofia: Izdatelstvo „Nauka i izkustvo“ (Оригинално заглавие: Сираков, Я. (1968). Морско право. София: Издателство „Наука и изкуство“).
4. Stalev, S. (1991).Maritime Commercial Law.Sofia: Izdatelstvo „University of St. Kliment Ohridski“ (Оригинално заглавие: Сталев, С. (1991).Морско търговско право. София: УИ „Св. Климент Охридски“)
5. Stanton, L. (1964).The Law and Practice of Sea Transport. Glasgow, Brown, Son and Ferguson Ltdq, Nautical Publisher.