

**РАЗВИТИЕ НА БЪЛГАРСКОТО МОРСКО ПРАВО, МОРСКАТА АДМИНИСТРАЦИЯ
И УСЛУГИТЕ, ПРЕДОСТАВЯНИ В БЪЛГАРСКИТЕ ПРИСТАНИЩА (1879 – 1944 г.)**

Аделина Демирева

**DEVELOPMENT OF BULGARIAN MARITIME LAW, MARITIME ADMINISTRATION
AND SERVICES PROVIDED AT BULGARIAN PORTS (1879 – 1944)**

Adelina Demireva

Abstract: *This study explores the development of Bulgarian maritime law after the Liberation in 1878, emphasizing the establishment of the Bulgarian Maritime Administration and the services provided at Bulgarian ports, in particular the towage and pilotage services and the salvage performed at the ports. The subject of research is the domestic legislation, as well as the international treaties that were in force for the Republic of Bulgaria during the period 1879–1944, which can be referred to as the first of the three stages of the development of Bulgarian maritime law. The most important legal acts for this period, to which special attention has been paid, are the 1908 Commercial Maritime Act and the 1931 Merchant Shipping Act.*

Keywords: *maritime law; Bulgarian ports; towage; pilotage; salvage.*

I. Дефиниция на понятията

В пристанищата се извършват дейности и се предоставят услуги, които подпомагат търговското корабоплаване (агентийски услуги, дейности по натоварване и разтоварване на кораби), както и услуги, осигуряващи безопасността при влизане, преминаване и излизане на корабите от пристанищата.

В настоящото изложение ще бъдат разгледани уредбата и развитието на българската морска администрация, както и на услугите „влачене“ и „пилотаж“ и дейността по спасяване на кораби, осъществявани в българските пристанища през периода 1879–1944 г.

В действащото законодателство, услугите в корабоплаването¹ се уреждат от разпоредбите на чл. 222–244а от Кодекса на търговското корабоплаване (КТК)².

1.1. Влачене/тласкане на кораб (буксировка)³.

Влаченето представлява помощна дейност в корабоплаването, която има особено значение за транспортния процес. Предметът на услугите при влаченето има пространствен резултат: преместване с помощта на буксирна тяга на един или няколко ко-

¹ Договор за агентиране (чл. 222 - чл. 225 от КТК), Договор за корабен мениджмънт (чл. 225а-чл.225г от КТК), Договор за посредничество в корабоплаването (чл. 226 – чл. 230 от КТК), Договор за влачене (чл. 231-чл. 236а от КТК), Пилотаж (чл. 237 – чл. 244а от КТК);

² Кодекс на търговското корабоплаване, в сила от 01.01.1971 г., обн. ДВ. бр.55 от 14 Юли 1970г., обн. ДВ. бр.56 от 17 Юли 1970 г., попр. ДВ. бр.58 от 24 Юли 1970г., изм. ДВ. бр.55 от 18 Юли 1975г., последно изменение и допълнение ДВ. бр. 108 от 22 Декември 2020 г.

³ В българската морска практика са въведени два термина „влачене“, който е френски и „буксировка“, който е холандски. Вж Коментар на КТМ (Кодекс на търговското мореплаване), с. 421

раба или плаващи средства от едно място на друго по морски път.

Кодексът на търговското корабоплаване дава легална дефиниция на договора за влачене в чл. 231, ал.1, която гласи: „С договора за влачене притежателят на един кораб (влекач или тласкач) се задължава срещу възнаграждение да извършва провлачване (тласкане) на друг кораб или друго плаващо средство на определено разстояние, през определено време или да извърши маневра.“

Обект на услугата влачене/тласкане могат да бъдат кораби или други плаващи средства като плаващи кранове, понтони, метални конструкции и др. Разпоредбата на чл.231 използва изразите „влачене“ и „тласкане“. Влаченето и тласкането не се различават по правната си същност, тъй като с тях се преследват еднакви правни цели. Различават се единствено по техническия способ, по който се извършва операцията. При влаченето, буксирната тяга се намира пред влачения кораб или плаващото средство, което позволява чрез буксирното въже да се осъществи провлачването в посоката, в която се движи влачещия кораб. И обратното, при тласкането буксирната тяга се намира на борд, кърма или нос, в зависимост от изискванията на обстановката. Тласкането намира по-голяма приложимост при пристанищните услуги.

Разпоредбите, уреждащи договора за влачене, са приложими и при пристанищните услуги (чл.232, ал.1 КТК). **Влаченето (тласкането) при пристанищните услуги се използва за въвеждане или извеждане на кораби или плаващи средства в или от пристанищата, за провеждането на посочените обекти на влаченето или тласкането през подходните пътища, за извършването на маневри при привързването на корабите (швартовка) към определените им места, при преместването им и пр.**⁴ Нормата има диспозитивен характер и намира приложение в случай, че страните не са уговорили друго. Условието и редът за осъществяване на пристанищната услуга буксировка на кораби

и други плаващи средства се определят с Наредба на министъра на транспорта, информационните технологии и съобщенията.

1.2. Спасяване

Спасителната дейност може да се изразява в оказване на помощ на плавателен съд по река или море, както и в дейност по спасяване на хора, а уредбата ѝ е дадена в чл.318-328 от КТК и в Конвенцията за спасяване на кораби от 1989г.⁵, по която Република България е страна.

Не попадат под действието на разпоредбите, уреждащи влаченето, операцията, осъществявани в или извън пристанищата, **с цел да се отстрани опасност, застрашаваща кораб или друг търпящ бедствие плаващ обект- такава дейност следва да се разглежда като спасяване.**⁶

1.3. Пилотаж

Легална дефиниция на услугата по пилотаж дава чл.237 от КТК, а именно: „(1) За обезпечаване безопасността на корабоплаването между пристанища, по подходните пътища към пристанищата в районите им, както и в други места, където е признато за необходимо, **провеждането на корабите, независимо от знамето им и от това кому принадлежат, се извършва от морски пилоти.**

По време на пилотското водене пилотът дава инструкции и указания за управление на кораба, но остава под ръководството на капитана на пилотирувания кораб. Пилотажът може да бъде задължителен⁷ и незадължителен. Районите, в които пилотажът е задължителен, както и случаите и условията, при които корабите се освобождават от задължителен пилотаж се определят от Изпълнителна агенция „Морска администрация“. В районите, в които пилотажът не е задължителен, капитаните на корабите имат право по своя преценка да използват пилотски услуги.

II. Полагане на основите на българското морско право и създаване на българска морска администрация

⁴ Вж. Коментар на КТМ, с. 424.

⁵ *Convention on salvage, 1989*; ратифицирана със закон, приет от XXXIX народно събрание на 13 януари 2005 г. – ДВ, бр. 10 от 2005 г., в сила за Република България от 14 март 2006 г.

⁶ Вж. Райко Д. Райков, „Международно морско частно право“, с. 161.

⁷ В тези райони пилотажът е забранен.

Първата Държавна пристанищна институция на Черно море, формирана след Освобождението на Република България, е „Портовото капитанство“, което е част от военния флот. Преди Освобождението пристанищната дейност по българските земи е осъществявана от Параплувно Дружество „Провидение“.⁸

През 1883 г. с Указ № 999 на Александър Княз Батенберг са приети няколко Правилника, които са от значение за развитието на българската морска администрация. С „Правилник за портовите началства“ се въвежда фигурата на капитана на пристанището⁹, като една от основните му функции е да следи за безопасността на пристигащите и заминаващи кораби.

На 01.01.1901 г. към Министерството на обществените сгради, пътищата и съобщенията е създадена „Главна дирекция на железниците и пристанищата“. След създаването на Дирекцията, започват назначения на ръководители на пристанищата на Черно Море и на р. Дунав. През 1898 г. е приет Закон за полицията на крайбрежията и пристанищата¹⁰, в който за пръв път се определят териториалните води на Република България.

Завършването на строителството на пристанищата във Варна и Бургас (през периода 1903г.-1906г.) оказва голямо значение за развитието на морската търговия в Царството, което налага приемането на съответните нормативни и подзаконови актове, регламентиращи морското корабоплаване и дейностите, извършвани в пристанищата.

През 1906 г. е приет Правилник за пристанищните такси, с който за пръв път се уреждат таксите, събирани от търговските кораби, които посещават българските пристанища, а на 11.04.1907 г. е приет и Правилник за движението на корабите и манипулирането на стоките във Варненското и Бургаското пристанище.

В правната литература се приема, че основите на българското търговско мор-

ско право¹¹ са поставени с приемането на Закон за морската търговия през 1908 г. До приемането му е действал турският Закон за мореплавателната търговия от 10.08.1862 г.¹² Това е първият закон, регламентиращ българското морско право след Освобождението и с него се отменят всички действащи до този момент наредби по предметите, които урежда.

Законът за морската търговия от 1908 г. дава подробна уредба на основните морскоправни институти (наемане на кораби, морски заем и др.), както и на правното положение на корабите, корабособствениците и корабоначалниците. Дадени са дефинициите на основни морскоправни термини. Законът за морската търговия дава легална дефиниция на понятието за кораб: „Корабите са движими имущества. Съставляват част от кораба: варките, мачтите, ветрилата и въжата, оръжията, военните припаси, храните и въобще всичките вещи, които са предназначени за постоянното служене на кораба, макар и да са временно отделени от него.“

Липсва изрична уредба на спасителната дейност, въпреки че в чл.196, ал.2 като превилигировани вземания от втори ред се предвиждат разноските, обезщетенията и премията за спасяване, които се дължат за последното пътуване. Законът за морската търговия не урежда администрацията, както и услугите, предоставяни в пристанищата, поради което и разпоредбите, предвидени в приетите до този момент актове, касаещи структурата и управлението на пристанищата, таксите, и осигуряване на безопасността при влизането и излизането на корабите от пристанищата, **запазват своето действие и след приемането му.**

С Вишочайши Указ от 20.11.1913 г. е утвърден нов Правилник, уреждащ всички пристанищни такси, които се събират от българската морска администрация в портовете на Държавата на Черно море, Егейско море и р. Дунав¹³.

През 1914 г. е публикувано „Разпределение на службите на Главна Дирекция на же-

⁸ Създадено през 1862г. със седалище в Цариград.

⁹ Вж. Елисавета Калинова, „Капитанът на пристанището в съвременното морско право“, 2012 г.

¹⁰ утвърден с Указ №315 от 28.12.1898 г., обн. В ДВ от 04.12.1898 г.

¹¹ Вж. Стоян Сталев, Морско търговско право, с. 22

¹² изменен през 1870 г.

¹³ Обн. в ДВ 283 от 13.12.1913 г.

лезните и пристанищата“, в което са подробно описани всички задачи, които са изпълнявани от българската пристанищна администрация през този период, наречена тогава „Пристанищна служба“. Администрацията се състои от **1) техническа служба**, която отговаря за поддържане на пристанищата и съоръженията, повреди, аварии и всичко от технически характер, и **2) портова служба**, която осигурява реда и контрола за влизане и излизане от пристанището, документи, събиране на наеми, пристанищни такси и др.

III. Развитие на услугите, предоставяни в пристанищата. Подзаконови актове и вътрешни разпореждания на пристанищните власти.

Един от първите документи, в които се посочва аварийно-спасителната дейност като функция на морската ни администрация е Уведомление №31088 от 28.03.1914г., с което „Отделение Пристанищно“ уведомява началниците на Варненското и Бургаското пристанище, че „всякога, когато им се поиска помощ за спасяване, трябва да я предоставят със средствата, с които пристанището притежава без нарочно разрешение.“ С Разпореждане №62073 на „Отделение Пристанищно“ от 10.07.1915 г. на началниците на пристанищата във Варна и Бургас се забранява да дават под наем държавните влекачи за пилотаж извън басейна на пристанищата предвид голямата опасност, която представлява за държавните ремаркьори (влекачи) пилотирането на кораби, плаващи под знамена на сега воюващите държави.¹⁴ С Разпореждане от 23.07.1915 г. е разрешен пилотажът във Варненското пристанище до нос Галата и до една миля източно от входа на пристанище Бургас.

Със заповед № 301 от 23.12.1925 г. на Варненското пристанищно управление се

урежда лоцманската (дн. Пилотска) служба. В Заповедта са предвидени шест точки за таксуването и организацията на пилотажа и задълженията на пилотите. Пилотажът става задължителен за всеки кораб над 10 БТ. Началникът на строителния инвентар на пристанището е задължен да осигурява денонощно моторен катер на лоцмана (водача), с който да се придвижва до пилотираните кораби. През 1927г. влиза в сила Правилник за пилотажната служба при българските черноморски пристанища.

Пилотажът е задължителен за всички кораби над 100 БРТ¹⁵, преминаващи през българските пристанища.

IV. Конвенции, по които България е страна

Международните договори, засягащи въпросите от морското право целят уеднаквяване на вътрешното законодателство на договарящите държави. Най-важните Конвенции, по които Царство България се присъединява през разглеждания период и от значение за настоящото изложение са Барселонските конвенции¹⁶ и Конвенцията относно режима на проливите от Монтьрьо, 1936 г.¹⁷ Барселонските конвенции установяват някои основни положения за развитието на международноправния режим на корабоплаването и морските пристанища.

Съгласно чл.2 от Конвенцията, подписана в Монтьрьо през 1936 г., „В мирно време търговските кораби ще имат пълна свобода за преминаване и плаване в Проливите, денем и нощем, каквото и да бъде знамето и товара, без каквато и да е формалност, под ограничението на разпорежданията на следващия член 3. Никаква друга такса или тежест освен тези, събирането на които е предвидено в приложение I на настоящата Конвенция,

¹⁴ Първа световна война (1914–1918 г.)

¹⁵ Съкращение от Бруто регистров тонаж;

¹⁶ Конвенция и статут за свободен транзит, Барселона- 20.04.1921г., ратифицирана с Указ №15 на Цар Борис III от 25.04.1923г., публикувана в ДВ, бр.32 от 1922г., в сила от 31.10.1922 г.; и Международна Конвенция и статут относно режима на плавателните водни пътища с международно значение, Барселона-20.04.1921 г.- Ратифицирана с Указ №25 на Цар Борис III, от 25.04.1922 г., публикуван в ДВ, бр.32 от 1922 г., в сила от 11.07.1922 г.

¹⁷ ратифицирана с Указ №332 на цар Борис III от 31.07.1936 г.–ДВ бр. 186 от 19.08.1936г. в сила за България от 09.11.1936 г., поправка – бр.195 от 31.08.1936 г.

не ще бъдат събирани от турските власти за тези кораби, коагто ще минават транзит, без да спират в някое пристанище на Пролливите. За да се улесни събирането на тези такси или тежести, търговските кораби, които минават през Пролливите ще съобщават на длъжностните лица от поста, посочен в член 3, името, народността, тонажа, местоназначението си и мястото, от където идват. **Пилотажът и реморкажът¹⁸ остават факултативни.**“

Конвенцията от Монтрьо регламентира режима на преминаване на военни кораби през черноморските проливи, като дава на Турция пълен контрол върху тях и гарантира свободното преминаване на граждански кораби в мирно време. Ограничава се преминаването на военни кораби, които не са от черноморските държави. Предвижда се, че Конвенцията ще има времетраене двадесет години, считано от влизането ѝ в сила, но **принципите за свободата на преминаването и плаването, ще имат неограничено времетраене.**

V. Вътрешнозаконодателна инициатива

На 15.07.1929г. е приет Закон за управление на Българските държавни железници и пристанища, по силата на който се обособява **отделна Дирекция на пристанищата и корабоплаването към Главната дирекция на железните и пристанищата.** За Дирекцията е предвиден отделен бюджет, състои се от две отделения: 1) за експлоатация на пристанищата и корабоплаването и 2) за изучаване и постройка на пристанища.

През 1930 г. е приет Законът за търговското корабоплаване¹⁹. Подготовката на закон, който да допълни Закона за морската търговия от 1908 г. и да уреди дейността на търговския флот започва още през 1913 г. Законът за търговското корабоплаване от 1931 г. е съставен по подобие на италианския закон²⁰ и се състои от четири части и за разлика от Закона за морското корабоплаване от 1908 г. предвижда административни и процедурни разпоредби.

В чл. 265 е дадена легална дефиниция **за пристанище:** „**всеки пункт по българското морско и дунавско крайбрежие, в което корабите могат да застават на котва или кей, с цел да извършват търговски операции или да се занаят от върлуващи бури, и в които има установена съгласно законите на страната пристанищна власт.**“

В закона за търговското корабоплаване от 1931 г. са предвидени следните функции на българската пристанищна власт: **1) Контролна:** пристанищните органи следва да извършват най-малко веднъж годишно специално преглеждане на годността на корабите. Пристанищните или консулските власти могат да извършват и служебни извънредни преглеждания на корабите, в случай на постъпило заявление или оплакване или съмнение за годността на кораба; **2) Надзорна:** пристанищната власт упражнява постоянен надзор върху превоза на пътници; **3) Регистърна:** пристанищната власт води и съхранява регистри на корабите, тяхната документация и списъци на морските лица.

Като част от пристанищната власт са предвидени оперативни звена „пристанищна спасителна служба“ и „пристанищна полицейска служба“.

Пристанищната спасителна служба дава помощ на нуждаещите се и спасява загиналото имущество въз основа на споразумение, а при липса на корабначалник или стопанин на кораба, спасителната служба има изключителна компетентност да ръководи спасителните работи и да издава разпореждания за запазване на спасените от корабкрушението вещи. В случаите, в които спасителната служба ръководи спасяването, същата има право да нарежда продажба на стоки и предмети.

Пристанищната полицейска служба упражнява надзор върху българските търговски кораби в териториалните води на Царството и в открито море.

След влизане в сила на Закона за търговското корабоплаване са приети няколко

¹⁸ В превод от англ. език „towage“ = влачене;

¹⁹ Публикуван в ДВ, бр. 271 от 07.03.1931 г.

²⁰ Codice per la Marina mercantile от 1877 г.

подзаконови акта, уточняващи функциите на българската пристанищна власт и уреждащи наблюдаването и класифицирането на голяма част от българските кораби.²¹

На 04.07.1932 г. е утвърдена Наредба за **службата в отделение „Корабоплаване и пристанища“**, в която ясно са очертани функциите на българска морска администрация.

На 22.05.1939 г. Началникът на отделение „Корабоплаване“ към Дирекция Водни съобщения издава Разпореждане до началниците на крайморските и крайбрежните области и до началниците на пристанища от II, III и IV-та степен, **в което сред поставените задачи за подобряването в организацията на работа има и следните: 1) да уредят връзка между отделните пристанища и да се създаде начин за следене на излезлите и пристигналите от и на пристанищата кораби; 2) Да изработят обща система за спасителна служба.**

С Указ №14 от 28.05.1940 г. е утвърден Закон за българското речно плаване. Създава се Държавно стопанско предприятие, което представлява самостоятелно юридическо лице при Дирекция на водните съобщения. На 09.07.1940 г. са приети Тарифни постановления за превози на багаж, кучета, колетни пратки и за **пръв път са предвидени такси за „влачене на частни кораби“, влизачи и излизачи от българските пристанища, за което се плащат такси съгласно определена с Постановление тарифа.**

Законът за морската търговия от 1908 г. (изменен на 11.03.1930 г.) поставя основите на българското морско право, а приетият по-късно Закон за търговското корабоплаване от 1931 г. урежда основните функции на българската морска администрация. С приемане на Конституцията на Народна Република България от 1948 г. (Обн. в ДВ бр. 265 от 11.11.1948 г.) са национализирани всички товарни плавателни съдове. Актът, който за пръв път урежда морското и речно право след промените от 1944 г. и приемането на Конституцията от 1948 г. е Указът за търговското корабоплаване

на НРБ в сила от 01.01.1954 г., обн. в ДВ бр.75 от 02.10.1953 г.

VI. Заключение

Значителното развитие на морската търговия, през периода от Освобождението до настъпване на революционните промени през 1944г., налага създаването на специална административна структура и приемането на специален Закон, установяващ основните морскоправни термини, както и на редица подзаконови актове, уреждащи дейността и сигурността в пристанищата. Чрез вътрешните си разпореждания, пристанищните власти упражняват предоставените им функции, като гарантират реда, организацията и безопасността при пристигането и отплаването на кораби, както и събирането на определените с Тарифи пристанищни такси за извършваните услуги. Всички тези усилия полагат стабилни основи на българското морско право и водят до изграждането на една съвременна морска администрация.

БИБЛИОГРАФИЯ // REFERENCES

- Вълканов, В.** Морска история на България. С., 2000.
- Грозданов, А.** Правен режим на услугите в корабоплаването, Т. 2. ВСУ „Черноризец Храбър“, 2021.
- ИК „Морски свят“ ООД. Сборник документи и материали. Морското търговско корабоплаване, Т. I (1862–1919 г.), 2007.
- Калинова, Е.** Капитанът на пристанището в съвременното морско право, 2012.
- Калинова, Е.** Сборник с международни актове. Международноправен режим на Черно море. Коментар на Кодекса на търговското мореплаване. Българска асоциация по морско право, 1982.
- Райков, Р.** Международно морско частно право. ТУ, 2001.
- Сталев, Ст.** Морско търговско право, 1991.
- Шишков, А., А. Страшимирова, Д. Петрова, В. Василев.** Сборник нормативни актове по международно морско право, 2003.

²¹ Правилник за българската пристанищна власт и Правилник за измерване на корабите от вътрешно плаване и за малките кораби“.