

ВАРНЕНСКИ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ
"ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР"
ЮРИДИЧЕСКИ ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА "ПРАВНИ НАУКИ"

Елисавета Георгиева Калинова - Панова

МЕЖДУНАРОДНОПРАВНА РЕГЛАМЕНТАЦИЯ
НА СПАСЯВАНЕТО ПО МОРЕ

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертационен труд

за придобиване на образователна и научна степен "доктор"

Професионално направление "Право"

Докторска програма "Международно право

и международни отношения"

Научен ръководител:

проф. д-р Емил Константинов

Рецензенти:

проф. д-р Иван Лазаров

проф. д-р Иван Владимиров

Варна

2011

Дисертационният труд се състои от увод, изложение в три глави, заключение и библиография – общо 225 страници. Библиографията съдържа 133 източника – 103 на кирилица и 30 на латиница. Към дисертационния труд има 20 приложения.

Дисертационният труд е предварително обсъден от Катедра “Правни науки” и е насочен за защита пред научно жури, назначено със заповед на Ректора на ВСУ ”Черноризец Храбър” № 3948/22.12.2011 г.

Защитата на дисертационния труд ще се състои на 10.02.2012 г. в 10 ч. в заседателната зала на Ректората на ВСУ ”Черноризец Храбър”.

Материалите по защитата са на разположение в стая 204 във ВСУ “Черноризец Храбър” и на интернет адрес www.vfu.bg, раздел “Докторантури”.

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Актуалност на изследването

Актуалността на дисертационния труд се определя от характера на изследваните правоотношения, свързани с корабоплаването, чието значение за международната търговия и за регионалните икономики е обусловено от огромния дял от 80%, който заема водния сред другите видове транспорт в световния превоз на стоки и пътници. Само в рамките на Европейския съюз 90 % от търговията се извършва с морски транспорт, а годишно се превозват 3,5 билиона тона товари и 350 милиона пътници.

Морската среда, в която се извършва корабоплаването, е високо рискова – както поради форсмажорни обстоятелства и кризисни ситуации (бедствия, аварии), така и от психологическа гледна точка (човекът, поставен в условия на изолация, ограничен в група хора). Това налага в нашето съвремие да се акцентира особено върху сигурността и безопасността на корабоплаването. Сегашното развитие на технологиите улеснява помощните дейности, но така също и растежа в интензивността на корабоплаването, които заедно с увеличаване размера и функциите на корабите и с фактора “човешка грешка” засилват критичните стойности на произшествията в морето.

Взаимовръзката между глобализацията в икономиката, науката и технологиите, от една страна, и степента на развитие на културата като основен елемент и фактор в развитието на човека, от друга, налага един модел в съвременното развитие на обществените отношения, в който се появяват нови понятия като “култура на безопасност” и “правна култура”.

Специфичният характер на корабоплаването моделира своеобразни правоотношения, регулирани в някои случаи от оригинални институти на морското право, един от които е спасяването.

Интересът на авторът е привлечен от темата за регламентацията на спасяването по море, поради това, че въпросите в областта на морското дело като цяло би трябвало закономерно да се радват на повишен внимание, включително към тяхната правна обезпеченост. С особена сила се отнася това за случаите, в които е застрашен човешки живот или околната среда от замърсяване.

Допълнителен довод е факта, че в правната ни литература въпросът за морското спасяване е слабо застъпен след влизането в сила на Международната конвенция за спасяването по море от 1989 г., по която България е страна, както и че твърде ограничено са разглеждани публичноправните аспекти на проблема.

Последните години бяха “белязани” от няколко трагични инцидента с кораби, при които загинаха наши сънародници. Тези произшествия предизвикаха остра полемика и поставиха много въпросителни относно безопасността и сигурността на корабоплаването и доколко тя е гарантирана от действащите международни конвенции, европейското и националните законодателства.

Поради тези причини, въпросите, свързани с безопасността на корабоплаването и в частност с морското спасяване, имат изключително актуално звучене и представляват интерес, както от правно-теоретична гледна точка, така по отношение на правоприлагането. Осъвременяването на нормативната уредба и установяването на единна практика в предметната материя представляват подходящ дискурс за изследването и за приложението на неговите резултати.

2. Цели и задачи на изследването

Изследването в рамките на дисертационния труд си поставя за цел научно-теоретичното изучаване на международноправната регламентация на спасяването по море.

Изследването цели провеждане на научно-теоретичен анализ на спасяването от гледна точка на международното публично право.

Спасяването, като специфичен морскоправен институт може да бъде разглеждано през призмата на неговата национална нормативна уредба, която да бъде отнесена към международноправната. Друг подход е да бъдат изведени международно-публичноправните аспекти на проблематиката и да бъдат съпоставени с вътрешноправните решения, което е определено като задача на изследването.

3. Обект и предмет на изследването

Дисертационният труд представлява монографично изследване, чиито обект на научен анализ е международноправната регламентация на спасяването по море. Като рамка на изследването са определени публичноправните аспекти на морското спасяване.

Предмет на изследване са международноправната основа (източници, принципи, историческо развитие и същност на спасяването) и компетенциите на държавата по отношение на морското спасяване (на крайбрежната държава и на държавата на знамето). Съответно всеки от тези въпроси може да бъде разгледан с правния инструментариум, заложен в Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г. и в специалните международните конвенции, свързани с морското спасяване, и в сключените в съответствие с тях регионални и двустранни споразумения,

както и в нормативната уредба в рамките на Европейския съюз и националното ни законодателство.

Изследването представлява опит да се анализира съвременната взаимозависимост и взаимно проникване между международното право и в частност морското право и вътрешноправните системи. Направен е опит да се определи взаимовръзката с правото на Европейския съюз.

4. Методология на изследването

С оглед постигане на поставените цел и задачи, в процеса на изучаване на предмета са използвани, както общо научни методи, като: наблюдение, описание, анализ и синтез; така и специфични методи на изследване, като: историко-правен, сравнително-правен, логико-юридически.

5. Практическо значение

Изследването би могло да има следното практическо значение:

- Залегналите в изложението основни теоретични положения, могат да подпомогнат практиката на лицата (както в публичния, така и в частния сектор), които имат отношение към морското спасяване.
- Направените изводи и принципни предложения, могат да послужат при бъдещо усъвършенстване и осъвременяване на нормативната ни уредба в областта на морското право и в частност на морското спасяване.

II. СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

В първата част от изложението, представена като УВОД, са формулирани целта и задачите на изследването, както и неговите предмет, обект и рамка. Мотивирана е необходимостта и актуалността на поставената проблематика.

С цел развиването на едно научно обосновано изследване върху спасяването по море е избран подходът в тази част от изложението да бъде изяснено систематичното място на проблема в общата рамка на морското право, което да помогне да се отграничат неговите аспекти – предмет на изследване, като бъде изяснено и понятието “морско право”, което има различни аспекти на приложение с оглед на неговото теоретическо и практическо ползване. Морското право е разгледано като система с комплексен характер. Направен е опит да се очертае тенденцията в развитието на систематизацията на материята. Процесът на разсъждения води до извода за възприемане на един обединяващ отраслов критерий, който да доведе до идеята за морско общо право със свое структурно деление на дялове, клонове и раздели. Подчертан е *sui generis* международния характер на морското право, предвид интернационалния тип на дейностите и отношенията, които регулира.

В контекста на търсенето на систематичното място на спасяването, е налице неговото изучаване, както в областта на международното морско право, като отрасъл на международното публично право, така и в международното морско частно право. От гледна точка на неговата правна характеристика, проблемът традиционно се отнася към международното частно право. Съгласно съвременните тенденции, обаче, трябва да се подчертае интердисциплинарният характер на материята и дори, с оглед на нейната уредба, превалиращият уклон към публичното право.

В потвърждение на последното твърдение са приведени доводи, с оглед международноправната регламентация на материята, спецификата на морскоправните институти, както и авторитетни мнения от националната и международноправна доктрина.

Отбелязана е и връзката на спасяването като институт на морското право с други отрасли на международното публично право като: международно въздушно право, екологично право, защита правата на човека, хуманитарно право и други.

В заключение е определено, че спасяването е въпрос от съществен интерес, както за частното, така и за публичното право и е конкретизиран предмета на изследване, а именно международно-публичноправните аспекти на морското спасяване.

В Глава първа “МЕЖДУНАРОДНОПРАВНА ОСНОВА НА СПАСЯВАНЕТО ПО МОРЕ” е проследено историческото развитие на международната морскоправна уредба на спасяването и развитието на съвременните международноправни източници относно спасяването, както и международноправните принципи на спасяването по море. Предмет на разглеждане са обемът и съдържанието на понятието “спасяване” в съвременното морско право, както и видовете спасяване. Направена е съпоставка с националната правна уредба.

В първия параграф “Историческо развитие на международната морскоправна уредба на спасяването” е очертан древният произход на спасяването, превърнало се в институт на морското право. От морските обичаи, описани в антични източници, през развитието им в средновековните кодификациите на европейските държави, до трансформирането им в клаузи на международни договори.

Подчертано е, че българите не остават в страни от тези явления. Анализът на различни по-ранни източници, позволява на историческата доктрина да претендира за наличието на целенасочена и силна морска политика на тракийските и българските владетели и дори за съществуването на т.нар. “българско адмиралтейство”. В процеса на проучване на международните договори на Средновековна България, авторът се натъква на три договора от Второто българско царство, представляващи интерес за изследването, в които, освен ценните сведения за действалите по това време дипломатия и обичаи, се намират включени клаузи относно оказването на помощ на моряци и корабокрушенци.

Проследено е и развитието на материята след възстановяването на българската държавност през 1878 г. Обърнато е внимание на двустранните договори за мореплаване от началото на ХХ в., които включват в текста си разпоредби относно взаимното оказване на помощ и съдействие на капитаните и екипажите на кораби на договарящите се държави, а така също и на първите сключени договори за търговия и корабоплаване след революционните промени през 1944 г.

Проследено е развитието на инициативата, подета от учредения през 1897 г. Международен морски комитет със седалище в Анверс (Белгия), за предприемане на стъпки по разработването на международни конвенции, унифициращи ред морски правила с цел намаляване на морските инциденти и за избягване на колизиите между различните национални законодателства. По-подробно е разгледано приемането на първите международни конвенции, свързани със спасяването и опазването на човешкия живот в морето от началото на ХХ в.

Подчертан е приносът на създадената през 1948 г. Международна морска организация като водещ фактор в по-нататъшното развитие и осъвременяване на морскоправната уредба относно безопасността на корабоплаването и опазването на морската среда от замърсяване.

Проследено е приемането на ключовите многостранни конвенции в тези области.

В параграф 1.2. “Съвременни международноправни източници относно спасяването” е отчетено като характерен момент в съвременното развитие на международноправната регламентация на спасяването по море, че предметната уредба се съдържа в голям брой разнородни източници, свързани със спасяването и с общата безопасност на корабоплаването.

Предложено е условно обособяване на две групи конвенции - с навигационно-експлоатационна насоченост и с организационно-правна насоченост. Съдържащите се в тях норми закрепват задължението на държавите да съобразят националните си законодателства с международно признатите правила, като гарантират спазването им и осъществяват контрол върху изпълнението.

Конвенциите от първата група и приложенията към тях създават строга система от изисквания, чието стриктно спазване би обезпечило безопасността в морето и би улеснило оцеляването и оказването на помощ на екипажа и пътниците, както и спасяването на кораба и товара (това са правила, вкл. свързани с оборудването на корабите и правилата за тяхното товарене, движение, радиовръзка и сигнализация, системи за навигационна информация и т.н.). Към втората група спадат конвенциите, регулиращи правоотношенията с публичноправен и с частноправен характер, които възникват между държавите, от една страна, и между държавите и техните физически и юридически лица или само между последните, от друга страна, по повод морското спасяване (вкл. свързани с режима на морските пространства и пътища, осигуряване безопасността на корабоплаването, подготовката на морските кадри, организацията в случай на опасност или инцидент и т.н.).

Конвенциите с навигационно-експлоатационен характер, които представляват в по-малка степен интерес за изследването са посочени на кратко и без претенции за изчерпателност, но са включени с оглед пълнотата на представяне на предметната уредба.

Общи правила за безопасността на корабоплаването се съдържат в Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г., в чиито Член 94, т.5 е въведено задължението на държавите да се придържат към общоприетите международни правила, процедури и практики и да предприемат всичко необходимо, за да се осигури тяхното спазване. Последните са материализирани в международни актове, в по-голямата си част разработени и приети от Международната морска организация. В изложението е направен кратък обзор на следните актове:

- Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море /SOLAS/;
- Международни правила за предпазване от сблъскване между кораби на море /COLREGs/;
- Международната конвенция за товарните водолинии /LOAD LINES/;
- Международната конвенция за тонажно измерване на корабите /TONNAGE/;
- Международната конвенция за предотвратяването на замърсяването от кораби /MARPOL/;
- Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците /STCW/.

Конвенциите, пряко свързани със спасяването, са разделени условно на конвенции с предимно правна насоченост, регламентиращи правилата за уреждане на отношенията, които възникват във връзка със спасяването, и задълженията на договарящите се страни по тяхното прилагане и спазване, а именно:

- Брюкселската конвенция за унифициране на някои правила относно оказване на помощ и спасяване по море от 1910 г.;
- Международна конвенция по спасяване от 1989 г.;

както и конвенциите с техническа и организационна насоченост, пряко свързани с осигуряването на спасяването на море.

- Международната конвенция за търсене и спасяване по море от 1979 г. /SAR
- Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море /SOLAS/ и допълнения и приложения към нея като: Ръководство по търсене и спасяване в търговското корабоплаване /MERSAR/ от 1971 г. и Ръководство на ММО по търсене и спасяване /IMOSAR/ от 1978 г., заменени през 2004 г. от Международен наръчник по въздушно-водно и морско търсене и спасяване /IAMSAR/; Протокола от 1988 г. за въвеждане на Световната морска система за бедствия и безопасност /GMDSS/ и други;
- Конвенция за основаването на Международната организация за морски далекосъобщения чрез спътници /INMARSAT/.

Подчертано е включването на специални разпоредби, свързани със спасяването, както в Конвенцията за откритото море от 1958 г., така и в Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г., в чиито Член 98, т.2, крайбрежните държави са призовани да създават и поддържат адекватна и ефикасна служба за издирване и спасяване, както и да си сътрудничат със съседните държави в рамките на регионални споразумения.

По-нататък в изложението са посочени именно регионалните договори за басейна на Черно море, предвид участието на България в тях, свързани с корабоплаването и оказването на помощ и спасяване, а именно:

- Съглашението за сътрудничество в морското търговско корабоплаване от 1971 г. (в рамките на СИВ);

- Съглашението между СССР, България и Румъния за сътрудничество при спасяване на човешки живот и оказване на помощ на кораби и самолети, които търпят бедствие в Черно море;
- Споразумението за сътрудничество относно морското търсене и спасяване между Черноморските крайбрежни държави от 1998 г.;
- Споразумението за сътрудничество между граничните служби/ брегови охрана на черноморските държави от 2006 г.

Предмет на разглеждане са и междуправителствени спогодби сключвани от България в областта на морското търговско корабоплаване, в които почти по идентичен начин, са предвидени изрични клаузи, в случай, че кораб на една от страните по двустранния договор претърпи корабокрушение, заседне или бъде изхвърлен на брега или претърпи някаква друга авария край брега на другата страна, да му бъде оказана помощ на кораба, товара, екипажа и пътниците.

Споменати са двустранните международни договори за консулски отношения, обикновено наричани консулски конвенции, които обичайно включват уговорки относно оказването на помощ в случай на повреда на кораб на изпращащата държава, които в общи линии очертават правомощията на консулското длъжностно лице в тези случаи.

В заключение е подчертано, че е налице богата международна договорна практика, очертаваща една загриженост по сериозния въпрос за оцеляването на хората и запазването на застрашено имущество в морето.

В параграф 1.3. “Международноправни принципи на спасяването по море” са отбелязани на първо място общопризнатите принципи на международното право и отрасловите морскоправни принципи, прилагани при използването на световния океан.

Конкретизирането на специфичните принципи, свързани със спасяването по море, е изведено от съответната международноправна уредба. Изхождайки от характера на спасяването по море като сложен състав от действия, свързани с оказването на помощ и спасяването на:

- хора, бедстващи в морето
- кораб в риск и/или неговия товар или друго имущество,

съответно водещите принципи в двата случая имат своите особености.

По отношение оказването на помощ и спасяването на хора в морето е са предложени следните изведени принципи:

- задължение на всеки капитан на кораб да окаже помощ на всяко лице, срещнато в морето в опасност от погиване;
- недискриминация спрямо спасяваното лице (дори да е неприятелско);
- изпълнението на задължението на капитана да окаже помощ да бъде без сериозна опасност за неговия кораб, екипаж или пътници;
- за неизпълнението на задължението се носи отговорност;
- спасените хора не заплащат никакво възнаграждение;
- спасителите на хора при едновременно спасяване на хора и имущество имат право на справедлива част от възнаграждението за спасеното имущество.

От своя страна спасяването на кораба и товара (имуществото) е обвързано с плащането на възнаграждение. Възнаграждението се определя по справедливост съобразно обстоятелствата, стига спасяването да отговаря на следните принципи:

- спасяването да е успешно, с полезен резултат (принцип "no cure - no pay");
- спасяването да е с доброволното съгласие на страните;

- не се дължи възнаграждение, когато спасяването е извършено въпреки пряката и основателна забрана на кораба, на който е оказана помощ;
- възнаграждение се дължи и между кораби на един и същи собственик;
- възнаграждението се определя по съгласие между страните, а при липса на такова от съда;
- възнаграждението не може да бъде по-високо от стойността на спасеното имущество.

От своя страна държавите си сътрудничат и приемат ефективни мерки за осигуряване безопасността на корабоплаването и оказването на помощ в морето. За целта те се водят от следните принципи:

- държавата се задължава да оказва помощ в морето, посредством вменяването на задължение на капитана на всеки кораб, плаващ под нейн флаг, без да подлага на сериозен риск своя кораб и екипаж, да оказва помощ на всяко лице в морето, заплашвано от гибел, или на бедстващ кораб;
- държавите осъществяват контрол върху корабите относно тяхната годност за плаване и техническото им оборудване;
- осъществяват контрол върху снабдяването на корабите със съвременни технически навигационни средства и със спасителни средства и оборудване;
- подпомагат организацията и ефективността на спасителните служби за търсене и спасяване в морето;
- следят за опазването на морската среда от замърсяване.

Във връзка с последния принцип са въведени специални разпоредби, като например: отчитат се усилията на спасителите за предотвратяване или намаляване увреждането на околната среда като обстоятелство, водещо до увеличаване на възнаграждението за спасяване до размер три и повече

пъти по-голям от размера на възнаграждението за спасено имущество. Това е своеобразно отстъпление от принципа, че възнаграждението не може да бъде по-високо от стойността на спасеното имущество, което още веднъж подчертава отчитането на важността на екологичните аспекти на проблема. Въведен е и нов момент относно възможността за крайбрежната държава да ръководи спасителната операция, когато е застрашена от екологична опасност в близост до нейните води.

В заключение е подчертано, че изведените принципи регулират правоотношенията, възникващи между субектите на международното право (публично и частно). Те са се формирали продължително време и отразяват съвременното развитие на материята относно спасяването, с оглед на неговия специфичен характер като морскоправен институт.

В параграф 1.4. “Обем и съдържание на понятието “спасяване” в съвременното морско право” е посочено, че даването на общо определение за морско спасяване крие множество рискове, предвид липсата на единна българска правна терминология. Затруднението идва от различния характер на правоотношенията, обозначавани с едни и същи понятия, които имат различно съдържание с оглед на тяхното международно публичноправно или частноправно разглеждане. Тази липса на еднозначни български правни понятия, като слабост на нормотворческия процес, може да бъде разгледана като пречка за установяването на единна практика в тяхното прилагане и в правораздаването като цяло.

Предложена е следната концепция: Морското спасяване може най-общо да бъде определено като действия по оказване на помощ на кораб и/или хора, търпящи бедствие в морето и по опазване от загиване на екипажа и пътниците и/или от погиване на кораба и товара (или друго имущество). Това “определение” е описателно по своя характер и не може да претендира за теоретична издържаност. Като формулировка е опит да се

съвместят две различни категории правоотношения, възникващи при спасяването на море, поради съвкупния характер на института. Това са най-общо казано – правното задължение за спасяване на хора (при което е налице едно публичноправно отношение) и правната възможност за спасяване на имущество (която поражда отношения от частноправен характер).

Посочено е, че в правната ни теория е сравнително подробно изследван института на морското спасяване от частноправна гледна точка, затова и в изложението са очертани само неговите основни характеристики, с оглед постигане пълнота на представянето, предвид това, че предмет на изследване са публичноправните аспекти на проблема.

На първо място е отделено внимание на някои терминологични уточнения относно употребата в рамките на един и същи институт на понятията “оказване на помощ” и “спасяване”.

Проследена е терминологичната двойственост, налична в Брюкселската конвенция от 1910 г. (въпреки, че в Член 1 е указано, че съдържащите се в нея правила се прилагат, без да се прави разлика между тези два вида услуги - помощ и спасяване) и застъпена преди всичко във френското законодателство и в държавите, които следват френската правна доктрина. Разграничението се счита за необходимо за съдебната практика с оглед определяне на разликата във възнаграждението, което следва да получи предоставящия услугата в зависимост от нейния характер – помощ (*assistance*) или спасяване (*sauvetage*). Приведени са мненията на водещи български автори относно критериите за разграничаването на двете услуги.

Подчертано е, че в международноправната уредба постепенно се изоставя понятието “оказване на помощ” (но то не престава напълно да се употребява) и се налага понятието “спасяване” (*Salvage*). Все пак в текста на Международната конвенция по спасяване от 1989 г. се запазва терминът “оказване на помощ” в Член 10 “Задължение за оказване на помощ”, който

се отнася до задължението на капитана да оказва помощ на всяко лице, което е застрашено от гибел в морето. Тази разпоредба подчертава приемствеността между двете конвенции (от 1910 и 1989 г.), както и позволява терминологично да бъде отграничен въпросът за спасяването на бедстващи хора в морето, от този за спасяването на кораб (имущество).

Междувременно, Международната конвенция по търсене и спасяване от 1979 г. възприема друг термин по отношение на спасяването на хора, а именно “*rescue*”, който на български език се превежда отново като “спасяване”, което поставя определени затруднения в практиката.

В изложението е направен опит да се изясни съдържанието на тези понятия и да бъдат очертани разликите в обхвата на съществените елементи на спасяването в двете конвенции (от 1910 и 1989 г.), посредством тяхното съпоставяне и разглеждане по-подробно на съвременната международноправна уредба. Изведени са новите моменти в Международната конвенция по спасяване от 1989 г. относно обсега на приложение и аспектите относно предотвратяване или намаляване на щетите на околната среда, в това число въвеждането на т.нар. “специална компенсация”.

В параграф 1.5. “Видове спасяване” е предложена своеобразна класификация, с оглед разглеждането на спасяването по море от гледна точка на това дали става въпрос за спасяване на хора или имущество и дали има сключен предварително договор за спасяване или не.

Посочени са примери от англо-американската юридическа практика, която различава два типа спасяване с оглед наличието на споразумение между спасителя и спасявания – договорно (*Contract Salvage*) и чисто/обикновено (*Pure Salvage*), както и военно спасяване (*military salvage*) – спасяване на имущество по време на война, и гражданско спасяване (*civil salvage*) – услуга, която се състои в съхраняването

(спасяването) на живот или собственост от опасност.

Поставен е акцент върху хуманитарния момент в спасяването, което дава довод да бъде отграничено специално спасяването на хора – хуманитарното спасяване, от спасяването на имущество. Разгледани са някои съществени моменти относно хуманитарното спасяване, което по същество съдържа основно публичноправни елементи. Вниманието е насочено към уредбата в Брюкселските конвенции относно оказването на помощ и спасяване и относно сблъскванията на кораби, Женевската конвенция за откритото море, Конвенцията на ООН по морско право, Международната конвенция по спасяване, Женевските конвенции от 1949 г. относно положението на мирното население и жертвите от войната и международните актове по правата на човека.

В заключение е изведено примерно деление на морското спасяване на видове, съобразно няколко критерия:

- съобразно обекта - спасяване на хора (хуманитарно), спасяване на имущество и общо (смесен тип, едновременно) спасяване на хора и имущество;

- с оглед на наличието или липсата на сключен договор за спасяване - договорно и без договор;

- с оглед на наличието или липсата на предварително уговорено възнаграждение - договорно и чисто (обикновено);

- според обстоятелствата в мирно време или по време на война - гражданско и военно.

Предложената класификация е до голяма степен условна и може да бъде възприета като опорна точка за бъдещ анализ.

В параграф 1.6. “Съгласуване на националната правна уредба” е отделено специално внимание на материята за спасяването, обхваната основно от разпоредбите на Кодекса на търговското корабоплаване /КТК/.

Отбелязано е, че конкретно в областта на морското право се наблюдава заимстването или реципирането на тестове от конвенции, по които държавата ни не е страна, като по този начин тя определя своето отношение към съответния международен договор. Друг често срещан белег е пренебрегването (или забавянето) на унификацията на вътрешното право с вече ратифицирани конвенции (или хармонизирането с правото на ЕС).

Като типичен пример за първия белег е посочено инкорпорирането на уредбата, съдържаща се в Брюкселската конвенция за унифициране на някои правила относно оказване на помощ и спасяване по море от 1910 г., по която България не е страна. Пример за втория белег е присъединяването на България към Международната конвенция по спасяване от 1989 г.

Авторът прави съпоставка между текстовете на Брюкселската конвенция от 1910 г. и Глава XIII от КТК, която ясно показва, че нормите на двата акта си кореспондират, което още повече се подчертава от наличните понятия в рамките на КТК.

Направен е подробен анализ на употребата на понятията “спасяване” и “оказване на помощ” в КТК. Посочени са следните наблюдавани различия:

Глава XIII. “Спасяване” (която до изменението на заглавието ѝ от 2002 г. (ДВ, бр. 113) е “Оказване на помощ и спасяване”), както и други разпоредби в КТК, съдържат двата термина – “спасяване” и “оказване на помощ”, употребявайки ги с явно сходно съдържание, но тяхното използване на места отделно (само “спасяване”, или само “оказване на помощ”), на места кумулативно (“оказване на помощ и спасяване”) или алтернативно (“помощ или спасяване”), оставя общото усещане, че законодателят прави разлика между тези понятия (например, в Чл. 338, т. 4 е посочено “възнаграждение за оказване на помощ”, а в Чл. 54 и ред други се говори за “възнаграждение за спасяване”).

Същото се отнася и за обекта/предмета на спасяване (хора, имущество или хора и имущество). Налице е употребата на места само на понятието “спасяване” (или “оказване на помощ”), без да е указано дали става въпрос за хора или за имущество. Тези два режима, обаче, подлежат на различно регулиране – спасяването на хора е публичноправно задължение, а спасяването на имущество е предмет на едно частноправно отношение

Направен е опит за описване на обема на понятието “спасяване”, съобразно неговия предмет - обект на спасяване, според употребената в КТК формулировка:

- Спасяване на хора (спасяване на: хора; пътниците).
- Спасяване на хора и имущество (спасяване на: човешки живот и имущество; човешки живот, кораби или товари; кораб и неговите пътници, екипаж и товар; хора и имущество; кораби и хора).
- Спасяване на имущество (спасяване на: имущество; кораба; кораба, навлото и товара; товара, кораба, имуществото; корабния, машинния и радиотелеграфния дневник, картите на рейса, документите, ценностите и касовата наличност; застрахования предмет).

По отношение на спасителните дейности, също са налице различни понятия:

- спасяване
- оказване на помощ
- оказване на помощ и спасяване
- оказване на помощ или спасяване
- търсене и спасяване.

Направени са следните изводи:

Действително Брюкселската конвенция от 1910 г. установява, че съдържащите се в нея правила се прилагат, без да се прави разлика между тези два вида услуги - помощ и спасяване. Но все пак наличието на различни термини със сходно семантично и еднакво правно значение може

да бъде възприето като слабост, която трябва да бъде избягвана, предвид възможността да доведе до нееднакво прилагане в практиката на уредбата, което вече би било в нарушение на основните принципи на правото, които изискват еднакво, равно и справедливо правоприлагане. Още повече, че КТК възприема и друго съчетание - “търсене и спасяване” – както по отношение на хора, така и на кораби, което до известна степен противоречи на международноправната регламентация, която въвежда това съчетание изключително по отношение спасяването на хора.

Авторът разглежда и терминологично разнообразие в друг законов акт, регламентиращ от своя страна публичноправни аспекти на морското спасяване, а именно - Законът за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на РБ /ЗМПВВПРБ/, уреждащ правния режим на изброените пространства и територии, в които Република България упражнява суверенитет, определени суверенни права, юрисдикция и контрол в съответствие с общопризнатите принципи и норми на международното право и международните договори, по които РБ е страна. В текста на закона съвместно битуват понятията “оказване на помощ”, “търсене и спасяване” и “спасяване”. Като действията по оказване на помощ или търсене и спасяване в морето са по отношение, както на бедстващи хора, така и на търпящи бедствие кораби или въздухоплавателни средства.

Общото състояние на терминологичното многообразие е илюстрирано в приложенията към изследването.

Направен е изводът, че едно бъдещо прецизиране на нормативната уредбата би способствало, да не се затруднява излишно и без това сложно функциониращата система на правораздавателните ни органи.

Същевременно авторът съпоставя текстовете на КТК и Международната конвенцията по спасяване от 1989 г., по която България е страна, при което ясно проличава, че освен осъвременяването на

заглавието, други съществени стъпки не са направени. Нещо повече, точно новите моменти в конвенцията (като специалната компенсация за предотвратяване или намаляване на щетите върху околната среда, правото на крайбрежната държава да организира спасителни операции, когато са застрашени нейните води и крайбрежие, сътрудничеството между държавите в координирането на спасителните операции) не намират отражение в КТК

Действието на нормите (в зависимост от техния характер самоизпълними или препрощащи) на Международната конвенция по спасяване е обусловено от факта, че са изпълнени условията на Чл. 5, ал. 4 от Конституцията на РБ, съгласно които международните договори, ратифицирани по конституционен ред, обнародвани и влезли в сила за РБ, са част от вътрешното право на страната и имат предимство пред тези норми на вътрешното законодателство, които им противоречат.

Все пак, авторът изразява мнение, че паралелното съществуване на различни текстове, уреждащи една и съща материя, макар и с ясно установен примат *de lege lata*, създават впечатлението за несигурност в правния мир, която *de lege ferenda* трябва да бъде избягвана.

Направен е изводът, че на принципа "*Pacta sunt servanda*", България трябва добросъвестно да изпълнява задълженията, поети по международни договори, като осигурява тяхното прилагане. Следователно наложително е преразглеждането на разпоредбите в КТК, свързани със морското спасяване.

В Глава втора "ПРАВОМОЩИЯ И ОТГОВОРНОСТИ НА КРАЙБРЕЖНАТА ДЪРЖАВА" са разгледани задължението на крайбрежната държава за осигуряване безопасността на корабоплаването, правомощията по координиране на спасителни операции от страна на

крайбрежната държава, както и регионален аспект на въпроса за териториалната компетентност на черноморските държави относно спасяването.

В параграф 2.1. “Задължение на крайбрежната държава за осигуряване безопасността на корабоплаването” е отбелязано, че в съвременното развитие на международноправната уредба, разглежданият въпрос е до голяма степен свързан с правния статут и режима на използване на различните морски пространства.

Разгледани са общо формулираните задължения на крайбрежната държава за осигуряване безопасността на корабоплаването в морските й пространства в Женевската конвенция за териториалното море и прилежащата зона от 1958 г., Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г., Международните правила за предпазване от сблъскване на море, Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море /SOLAS/.

Внимание е обърнато на правила по отношение на обезпечаване безопасността на корабоплаването във водите на крайбрежната държава, заложи в Глава V. “Безопасност на корабоплаването” на Конвенцията SOLAS.

Разгледана е Международната конвенция за морско търсене и спасяване от 1979 г. /SAR/, а именно Глава 2 «Организация и координация» и Глава 3 «Сътрудничество между държавите» от Приложение 1.

В рамките на законодателството на Европейския съюз е посочена Директива 2009/17/ЕО относно създаване на система за контрол на движението на корабите и за информация.

По-подробно е разгледано Споразумението за сътрудничество относно морското търсене и спасяване между Черноморските крайбрежни държави,

подписано през 1998 г. в Анкара, в съответствие с Конвенцията SAR, предвид това, че всички държави с излаз на него са страни по конвенцията. Разпоредбите му са съпоставени с тези на Съглашението между СССР, България и Румъния за сътрудничество при спасяване на човешки живот и оказване на помощ на кораби и самолети, които търпят бедствие в Черно море, подписано в Москва през 1956 г.

Обърнато е специално внимание на ключов момент в сътрудничеството между държавите по споразумението, който е съчетаването на използването на силите и средствата на страните при инцидент на територията на една от тях (относно допускането за навлизане в териториалното море или на територията, над която съответно се разпростира държавния суверенитет на една от страните, на спасителни единици на другите страни изключително за целите на търсене на пострадали и спасяване на оцелели от морски произшествия).

Изследвайки текстове с изискванията на Международната конвенция за морско търсене и спасяване от 1979 г. /SAR/, авторът отбелязва, че навлизането на чужди плавателни средства (водни или въздушни) със специална цел, не попадаща в рамките на общите международни разпоредби за териториалното море на Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г. /КООНМП/ и че допускането на спасителни единици, организационно подчинени на чужда администрация, но чиито действия ще са координирани от службите на крайбрежната държава, в чиито води или територия се извършва операцията, е особен случай на взаимодействие между страните в териториалното море или на територията на една от тях, съобразено с изискванията на Конвенцията SAR, чиито норми се явяват *lex specialis* по отношение на общите разпоредби на КООНМП.

Поставен е и един по-сложен въпрос по отношение на това, ако средствата за търсене и спасяване, които се налага да бъдат използвани или допуснати в или над териториалното море на крайбрежната държава, са

част от военноморските или военновъздушните сили на друга страна. Като своеобразно решение е посочено, че придържайки се към разпоредбите на Конвенцията SAR, които задължават страните да си сътрудничат и да координират своите операции по търсене и спасяване с тези на съседните държави и отчитайки факта, че често в такива операции участват не само специализирани спасителни единици, но и средства на военните сили, през 2001 г. е създадена BlackSeaFor - структура на държавите с излаз на Черно море за военноморско сътрудничество при операции за спасяване или опазване на морската среда от замърсяване.

В параграф 2.2. “Координиране на спасителната операция от страна на крайбрежната държава” е посочено, че координирането на спасителна операция при инцидент или бедствие в отговорния район за търсене и спасяване на крайбрежната държава е основно задължение на нейните един или повече спасително-координационни центрове (респективно в района на всеки нейн спасително-координационен център, който е отговорен за организацията на ефективно търсене и спасяване и за координиране на провежданите операции по търсене и спасяване в район за търсене и спасяване с определени размери).

Специално внимание е отделено на разпоредбите на Глава 2 «Организация и координация» от Приложение 1 на Международната конвенция за морско търсене и спасяване от 1979 г. /SAR/.

Разгледа ни са изискванията на конвенцията за установяването на райони за търсене и спасяване в рамките на всяка морска зона, за осигуряване, самостоятелно или в сътрудничество с други държави, 24 часа в денонощието бързо и надеждно приемане на сигнали за бедствие и за действията по координация в случай на обявен стадий на бедствие.

Отбелязана е и разпоредбата на Чл. 9 от Международната конвенция по спасяване от 1989 г., която постановява правото на заинтересованата

крайбрежна държава да предприема мерки, съгласно общоприетите принципи на международното право, за защита на нейното крайбрежие или свързани с него интереси от замърсяване или заплахата от замърсяване в следствие на морско произшествие или действия, свързани с такова произшествие, които разумно може да се очаква, че ще доведат до значителни вредни последици, включително и правото на крайбрежната държава да дава инструкции във връзка със спасителните операции.

Текстът на тази разпоредба разширява правомощията на крайбрежната държава, като ѝ позволява да предприема мерки или да дава инструкции при операции, без териториално ограничение, стига да са налице посочените обстоятелства, а именно - замърсяване или заплахата от замърсяване на нейното крайбрежие. Условието е, че тези права на крайбрежната държава не трябва да са в нарушение на общоприетите принципи на международното право, като например: задължение на държавите да си сътрудничат; ненамеса във вътрешните работи на държавите; неприкосновеност на държавните граници; мирно уреждане на международните спорове; добросъвестно изпълнение на договорните задължения; зачитане правата на човека и основните свободи; международноправна защита на околната среда.

Обърнато е внимание и на изискването по Конвенцията SAR да търсят съгласуваност и координация на действията между морските и въздухоплавателните служби за търсене и спасяване, както и при необходимост да координират своите операции по търсене и спасяване с тези на съседните държави.

Съгласно изискванията на Конвенцията SAR-1979, страните трябва самостоятелно или, ако е уместно, при сътрудничество с други държави да установят следните основни елементи на организацията по търсене и спасяване: 1) законова рамка; 2) назначаване на отговорен орган; 3) организиране на наличните ресурси; 4) средства за връзка; 5) функции по

координиране и управление на операциите; и б) процеси, свързани с подобряване организацията по търсене и спасяване, включително планиране, сътрудничество на национално и международно ниво и тренировки.

Авторът се спира по-подробно на първия посочен елемент – законовата рамка, както защото е посочен на първо място, с което явно се акцентира върху неговата важност, така и защото включва в себе си правната обезпеченост на организацията по търсене и спасяване, която е от интерес за изследването. Изказано е мнението, че националната ни нормативна уредба във връзка с морското спасяване представлява буквално законова «рамка» - най-общо формулирана и разпръсната в множество актове. Присъщи са и слабостите, извеждани не веднъж от мониторингови проучвания на българското законодателство, като: изоставане на законодателното осмисляне на промените през последните 20 години; висока интензивност и несъгласуваност на законодателните инициативи; слаба ефективност на инкорпорираните международни стандарти; нарушена последователност при създаване на уредбата, върху която се основава съответната държавна политика; недостатъци на законодателната политика, свързани с нейната обосновааност, които увеличават количествените ѝ параметри за сметка на качествените; относително изоставане от световната тенденция. Това има отрицателен обществен ефект и разколебават усещането за правна сигурност и справедливост, които са основни характеристики на правовата държава.

Голяма част от тези изводи могат да бъдат отнесени в това число и към правната ни регламентация на морското спасяване. Сред посочените вече нейни слабости, като пример можем да изведем нейната разпръснатост в множество актове, което създава трудности пред правоприлагането. Понастоящем в националното ни законодателство, уредба, свързана с морското спасяване, се съдържа в над десет акта,

приемани по различно време, които са посочени в изложението. Проследен е процесът на изработване на осъвременен Български план за търсене и спасяване, който продължава от 2007 година насам.

Отделено е внимание на разработената от Изпълнителна агенция “Морска администрация” през 2009 г. Стратегия за дейностите по търсене и спасяване на море в Република България. Нейните текстове са разгледани в съпоставка със Закона за защита при бедствия и Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Направен е изводът, че разработената Стратегия за дейностите по търсене и спасяване на море в Република България, е едно добро начало. Стратегията може да се възприеме като “първа стъпка” в посока на цялостното регламентиране на морското търсене и спасяване и преодоляване на разпокъсаността на уредбата, разпръснатата в различни нормативни актове, както и нейната непълнота, неяснота или несъгласуваност. Предимство е, когато инициативите на държавата са подчинени на единна стратегическа концепция.

В параграф 2.3. “Териториална компетентност на черноморските държави относно спасяването” е подчертано, че определянето на отговорните райони за търсене и спасяване е важен момент от изпълнението на Споразумение за сътрудничество относно морското търсене и спасяване между Черноморските крайбрежни държави от 1998 г. с оглед разпределянето на задълженията и координирането на съвместните действия при спасителни операции. Споразумението е подписано в съответствие с изискванията на Международното конвенция по търсене и спасяване от 1979 г. /SAR/. Съгласно разпоредбите на конвенцията районите за търсене и спасяване трябва да се установяват в съглашение между съответните страни и доколкото е възможно, не трябва да се припокриват, а да са гранични. Такива двустранни съглашения в района на

Черно море са подписани през 2004 г.: в Москва - между Руската Федерация и Турция, и в Анкара - между България и Турция, второто от които, предвид участието на нашата страна, е отделено по-специално внимание в изложението.

Разгледан е въпросът за делимитацията на отговорните райони за търсене и спасяване на черноморските държави, в изпълнение на Конвенцията SAR от 1979 г. и Споразумението между черноморските държави от 1998 г., който е поставян нееднократно на ежегодните регионални конференции на компетентните национални органи (организирани от 2004 г. насам под егидата на Международната морска организация) и въпреки, че предизвиква много дискусии, остава открит.

Проследен е процесът на многократно обсъждане на въпросите относно определянето на отговорните райони за търсене и спасяване в Черно море. Изложено е становището на автора, че дори на пръв поглед да не е свързано с обсъждания въпрос за отграничаването на районите на отговорност за търсене и спасяване, засягането на темата за делимитацията на изключителните икономически зони и континенталния шелф на черноморските страни в рамките на дискусиите по време на конференциите не изглежда да е случайно, тъй като това е един от възловите моменти в развитието на междуправителствените отношения във връзка с морскоправната тематика в региона. Трудностите, пред които са изправени крайбрежните държави, предвид формата на морския басейн, ограничената площ и дълбочина, включително причини от геополитически и икономически характер, правят процеса за отграничаване на съответните зони да изглежда с колеблив и дори неясен край.

Отваряйки скоба в изложението, авторът обръща внимание вкратце на съвременното развитие на този процес, защото изказва свое мнение, че липсата на договорености между всички съседи относно районите за търсене и спасяване е може би следствие на нерешените въпроси за

посочените две морски пространства в Черно море – изключителната икономическа зона /ИИЗ/ и континенталния шелф. Дори беглият преглед на поетапното отграничаване на континенталния шелф и ИИЗ на черноморските държави (70-те, 80-те и 90-те години на XX в.), ясно показва, че всяко определяне на разделителна линия, особено в западната част на басейна, е продължителен и дебатиран процес. Дългогодишните и многократни кръгове от двустранни преговори между Румъния и България и Румъния и Украйна не са довели до окончателно решаване на въпроса.

Направен е изводът, че отговорните органи на държавите трябва да положат максимални усилия в най-кратки срокове да бъдат сключени съответните споразумения, осигуряващи адекватно координирано реагиране и сътрудничество при инциденти. На практика, обаче, дори такава високо хуманна цел като спасяването на човешкия живот при бедствие в морето, по постигането на която има своеобразен консенсус (предвид това, че всички черноморски държави са страни по Конвенцията SAR-1979), отстъпва пред нерешени геополитически въпроси.

Отбелязано е отразяването на Споразумението между правителството на Република Турция и правителството на Република България за сътрудничество относно морското търсене и спасяване в Черно море от 2004 г. в приета през 2005 г. от Министерски съвет Наредба за системите за движение, докладване и управление на трафика и информационно обслужване на корабоплаването в морските пространства на Република България, изменена в края на 2010 г. в посока отпадане на разпоредбите свързани с българския морски отговорен район за търсене и спасяване. В следствие на това, публичните документи, в които фигурират координатите на българския морски отговорен район за търсене и спасяване в Черно море остават Споразумението между България и Турция от Анкара, 2004 г. и данните в Глобалния план по търсене и спасяване на Международната морска организация.

Обърнато е внимание и на последните изменения в Кодекса на търговското корабоплаване от 22.11.2011 г. (ДВ, бр. 92), с които териториалната компетентност на Изпълнителна агенция ”Морска администрация” е разширена с изключителната икономическа зона на РБ и българския морски отговорен район за търсене и спасяване; както и с българския участък от река Дунав и реки, които се използват за корабоплаване и се вливат в Черно море и с други крайбрежни пространства.

Посочена е и Директива 2009/18/ЕО, която в рамките на законодателството на Европейския съюз поставя като цели поддържането на висока степен на безопасност в областта на морския транспорт в Европа и полагането на всички усилия за намаляване на броя на морските произшествия и инциденти.

В Глава трета “КОМПЕТЕНЦИИ НА ДЪРЖАВАТА НА ЗНАМЕТО” са разгледани задължението на държавата за осигуряване безопасността и сигурността на корабоплаването на корабите, плаващи под нейно знаме, и задължението на капитана за оказване на помощ и спасяване.

В параграф 3.1. “Задължение на държавата за осигуряване безопасността и сигурността на корабоплаването на корабите, плаващи под нейно знаме” е разгледано задължението на държавата да осигури безопасността и сигурността на корабоплаването на корабите, плаващи под нейно знаме, като базисна норма. Това задължение е заложено в Член 10 на Конвенцията за откритото море от 1958 г. и в Член 94 от Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г. /КООНМП/.

В Член 94, т.5 от КООНМП е въведено задължението на държавите да се придържат към общоприетите международни правила, процедури и

практики и да предприемат всичко необходимо, за да се осигури тяхното спазване. В тази насока, Международната морска организация активно разработва няколко, основополагащи за безопасността на корабоплаването конвенции: Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море; Международната конвенция за предотвратяването на замърсяването от кораби; Международни правила за предпазване от сблъскване между кораби на море; Международната конвенция за товарните водолинии; Международната конвенция за тонажно измерване на корабите; Международната конвенция за вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците; Международната конвенция за търсене и спасяване по море; Международна конвенция по спасяване и някои други, както и множество техни допълнения и приложения.

В изложението са разгледани съответните разпоредби на тези конвенции и техни приложения, въвеждащи задължения към администрациите на държавите да осигурят строг контрол върху състоянието на корабите, тяхното обезопасяване и оборудване, с цел при морски инциденти избягване на загубата на човешки живот и намаляване на щетите за околната среда, предотвратяване на аварии и ограничаване на вредоносните последици от произшествия.

Разгледани са и отделни навигационно-технически изисквания към безопасността на корабоплаването, съдържащи се в законодателството на Европейския съюз. Като пример могат да бъдат посочени следните: Препоръка 78/584/ЕЕС от 1978 г. на Съвета относно ратификацията на конвенции по безопасността на корабоплаването; Директива 1999/35/ЕС относно система за задължителни прегледи за безопасна работа при редовни услуги от ро-ро фериботи и бързоходни пътнически плавателни съдове; Директива 2002/59/ЕС относно създаване на система на Общността за контрол на движението на корабите и за информация; Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат

разследването на произшествия в областта на морския транспорт (която е разгледана по-подробно) и други. Подчертано е, че в своята нормотворческа дейност институциите на ЕС отчитат развитието в международноправната регламентация, за да бъде приведено в съответствие правото на ЕС с международното право.

Параграф 3.2. “Задължение на капитана за оказване на помощ и спасяване” е посветен на задължението на капитана за оказване на помощ и спасяване на хора, бедстващи в морето, въведено в основните морски конвенции.

Разгледани са съответните разпоредби, вменяващи това задължение на капитана на кораба, съдържащи се в: Женевската конвенцията за откритото море от 1958 г.; Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г.; Конвенцията за уеднаквяване на някои правила относно оказване на помощ и спасяване на море от 1910 г.; Брюкселската конвенция за унифициране на някои правила относно сблъскването на кораби от 1910 г.; Международна конвенция по спасяване от 1989 г.; Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море /SOLAS/.

Задължението на капитана за оказване на помощ е определено като едно публичноправно задължение, произтичащо от международните договори, по които държавата на знамето е страна. Държавата трябва да гарантира изпълнението на това задължение чрез разпоредби на вътрешното си право. Спецификата на това правоотношение между държавата на знамето на кораба и капитана на кораба, произтича от особената фигура на капитана на морския кораб и комплексния характер на неговия правен статут - трудовоправен и административноправен, базиран едновременно на вътрешноправни и международноправни норми.

В тази връзка са разгледани и въпросите за държавната юрисдикция върху кораба и проблемите, произтичащи от регистрацията под т.нар.

“удобно знаме”, а именно поддържането на “реална връзка” между кораба и държавата на знамето, чрез която държавата упражнява ефективно своята юрисдикция и контрол върху спазването на международно признатите правила и договорните задължения. В Чл. 94 от Конвенцията на ООН по морско право е постановено ефективното осъществяване на юрисдикцията на държавата на знамето и упражняване на контрол върху корабите, плаващи под нейно знаме.

Като една от основните задачи пред държавата на знамето по отношение на морското спасяване е посочено изискването да гарантира изпълнението на задължението на капитана за оказване на помощ, поето по силата на международни договори, по които държавата е страна. Направена е връзка между тези изисквания и текста на КТК, ЗАНН и НК.

Отбелязани са и двустранните спогодби в областта на морското търговско корабоплаване, по които страна е България, които почти по идентичен начин, са предвидени изрични клаузи, в случай на инцидент с кораб на една от страните да бъде оказана помощ на територията на другата страна на кораба, товара, екипажа и пътниците, каквато се предоставя на националните кораби, техните товари, екипаж и пътници.

Посочено е и, че в рамките на законодателството на ЕС Директива 2009/18/ЕО за определяне на основните принципи, които уреждат разследването на произшествия в областта на морския транспорт, признава статута на "значително заинтересована държава" на държавата, под чието знаме плава корабът, обект на разследването, така и където в резултат на произшествието граждани на тази държава са загубили живота си или са получили сериозни увреждания. В тази връзка с оглед на последните трагични инциденти с български граждани на кораби, плаващи под знамето на чужда държава, които предизвикаха обществен отзвук, е поставен и въпросът дали държавата може ефективно да защити правата на своите граждани при произшествие извън нейната територия.

В ЗАКЛЮЧЕНИЕТО се поставя акцент върху актуалността на проблематиката, свързана със спасяването като специфичен институт на морското право, чиито международноправни аспекти са предмет на изследването. В подробното запознаване в изложението с правата, задълженията и отговорностите на държавите, възникващи във връзка със спасяването по море по силата на международноправни задължения, е открито съблюдаването и стриктното спазване на международните договори, по които всяка държава е страна.

Акцент е поставен върху обстоятелството, че общоприетите принципи на международното право изискват добросъвестно изпълнение на задълженията, произтичащи от всеки сключен международен договор, което налага синхронизирането, а в някои от случаите и унифицирането, на правилата, заложи в националната и международноправната уредба. В хода на изследването са разкрити някои слабости на вътрешното ни законодателство, които следва да бъдат преодоляни в скоро време.

Направени са следните изводи:

Паралелното съществуване на различни по съдържание текстове, уреждащи една и съща материя, макар и с ясно установен примат на международните разпоредби *de lege lata*, създават впечатлението за несигурност в правния мир, която *de lege ferenda* трябва да бъде избягвана.

Националният законодател следва да съгласува международното си частно право с измененията, породени от присъединяването на страната ни към нова многостранна конвенция, така, че да се запази необходимата хармония (в случая Международната конвенция по спасяване от 1989 г. и КТК, чиито текстове инкорпорират Брюкселската конвенция от 1910 г., по която България не е страна и която е заменена от конвенцията от 1989 г. – следователно съвсем необосновано, с оглед на съвременното развитие на

материята, е фигурирането на старите текстове и липсата на новите моменти, като например екологичните аспекти).

Националният законодател следва да избягва терминологична двойственост и да се стреми към единна правна основа, която не позволява противоречиво тълкуване, представляващо проблем за правоприлагането и правораздаването и създаващо неравнопоставени условия пред участниците в морскоправни правоотношения (както публичноправни, така и частноправни). Изготвените към изложението съпоставителни таблици, включващи отделните нормативни текстове имат приложен характер и позволяват да бъдат направени в бъдеще предложения за изменение на законодателната уредба.

Тематичната разпокъсаност в множество правни актове, приемани по различно време и несинхронизирани помежду си, разколебават усещането за правна сигурност и справедливост, които са основни характеристики на правовата държава. Това може да бъде преодоляно чрез изработването на отделен акт, съвместяващ различните аспекти на дейностите по спасяването.

В съответствие с международно поетите задължения следва да бъде ясно разписана отговорността, която се носи при неизпълнението на задължението за оказване на помощ на хора, бедстващи в морето.

Горните предложения имат само принципен характер, с оглед преодоляването на несъвършенствата на законодателната ни уредба в посока на съгласуването ѝ със съвременните международни морскоправни източници и придаването на модерен и завършен вид с оглед на настъпилите съществени обществено-политически, технологични и икономически промени.

Преосмислянето на съществуващите концепции в посока на усъвършенстване на нормативната база би способствало за намаляването на степента на риска при морските произшествия и инциденти, като

позволи на участниците да могат да прогнозират своите бъдещи права, които от своя страна да могат и да защитят при спор безпроблемно.

Водещ си остава въпросът за оцеляването на хората в морето и задължението на държавите да предприемат всички възможни мерки за осигуряване безопасността на корабоплаването.

Въз основа на тези препратки към нормотворческата практика могат да бъдат отправени при необходимост и други конкретни предложения за развитието на материята в бъдеще.

III. БИБЛИОГРАФСКА СПРАВКА

В БИБЛИОГРАФИЯТА към изследването са посочени 133 източника – книги, монографии и учебници (по изключение - статии и студии). От тях 103 са на кирилица (на български и руски език) и 30 са на латиница (английски, френски, испански, италиански и полски език).

IV. СПРАВКА НА ПО-СЪЩЕСТВЕНИТЕ ПРИНОСИ В ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Научните приноси в дисертационният труд могат да бъдат групирани по следния начин:

- Дисертационният труд представлява опит да бъде осъществено научно изследване с монографична задълбоченост върху публичноправните аспекти на международноправната регламентация на спасяването по море.

- Направен е правно-исторически анализ, в който е търсена приемствеността и позитивната връзка в международноправното развитие на материята от древността до наши дни, като е обърнато специално внимание на българската международна договорноправна традиция от Средновековието насам.
- Проследено е развитието на съвременните международноправни източници относно спасяването по море, като е направен опит за тяхното условно подразделяне.
- Изведени са самостоятелно специфични международноправни принципи, свързани със спасяването по море, като е очертана тяхната взаимовръзка с общите принципи на международното публично право и морското право.
- Направен е опит за разкриване комплексния характер на понятието “спасяване” в съвременното морско право.
- Предложена е класификация на видовете спасяване.
- Направен е анализ на терминологичното разнообразие в употребата на понятията “спасяване” и “оказване на помощ” в българското законодателство и по-специално в Кодекса на търговското корабоплаване и Закона за морските пространства, пристанищата и вътрешните водни пътища на РБ, като са направени предложения *de lege ferenda* за усъвършенстване на нормативната ни уредба.

- Направен е опит за цялостно разглеждане на задълженията на крайбрежната държава и държавата на знамето за осигуряване безопасността на корабоплаването.
- Изследват се подробно компетенциите на крайбрежната държава по отношение координирането на спасителни операции.
- През призмата на един регионален подход към въпроса за спасяването е представена териториалната компетентност на черноморските държави.
- Направен е опит за обзор на международноправната уредба, установяваща задължението на капитана на кораб за оказване на помощ на хора, бедстващи в морето.
- Изследването представлява опит чрез теоретичен анализ да се подпомогне практиката на лицата (както в публичния, така и в частния сектор), които имат отношение към морското спасяване.
- Дисертационният труд поставя въпроси, които ще са обект на бъдещо развитие, както и такива, които могат да повдигнат публичен дебат по изключително важният и актуален въпрос за спасяването на човешкия живот на море.

V. ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. *Делимитация на районите на отговорност за търсене и спасяване в Черно море.* - Сборник „Морско право и безопасност”, Научен алманах на ВСУ ”Черноризец Храбър”, серия “Юридически науки и обществена сигурност”, кн. 14, 2010 г.

3. *Морското спасяване в международните договори.* - Сборник материали от Втора Международна черноморска доброволческа конференция по търсене и спасяване – Варна, 29-30.10.2008 г.

4. *Защитени ли са правата на потребителите в морския туризъм по отношение на водното спасяване.* - Сборник доклади от научна конференция „Защита на потребителите в ЕС” - ВСУ, 27-29.06.2008 г.

2. *Ролята на регионалното сътрудничество за сигурността в района на Черно море.* - Сборник материали от Кръгла маса “Сигурност и безопасност в черноморския регион” – ВСУ, 12.03.2008 г.

5. *Международни договори, свързани с безопасността на корабоплаването.* - Годишник на ВСУ „Черноризец Храбър”, Том XIV, 2008 г.

-