БЪЛГАРИЯ НЯМА НУЖДА ОТ ДВА ЗАКОНА ЗА КОРАБОПЛАВАНЕТО

БЪЛГАРСКИЯТ ШИПИНГ ИМА НУЖДА ОТ ЕДИНСТВО НА ЦЕЛИТЕ И ЗАЩИТА НА НАЦИОНАЛНИТЕ И БИЗНЕСИНТЕРЕСИ

Антон Антонов

България е една от малкото страни в света, на която едната граница е морска, а другата почти изцяло върви по корабоплавателната международна река Дунав. От друга страна, речната граница Дунав е една от 10 – те паневропейски магистрали – Коридор №7, която осъществява корабоплавателната връзка межу Атлантическия океан, чрез реките Рейн, Майн и Дунав с Черно море и подстъпите към Азия. Днес, центростоящата на Балканите – България е пълноправен член на ЕС и НАТО. Това са географските, исторически, политически дадености и реалности.

Въпросът е, как се вписваме днес, ние българите-европейци в съвременния променен и кризисен Свят? И по-конкретно, как успяваме да се възползваме от доброто геостратегическо място на страната в сферата на шипинга, основния и най-евтин световен транспорт. Все пак, корабоплаването функционира върху ¾ от планетата, без да броим реките. Или, какво наследихме и какво направихме през последните 20 години с шипинга и Националната нормативна база, която регулира този стратегически отрасъл, за да се възползваме от шансовете си.

Ако говорим обективно за наследството, свързано с българското корабоплавене, което получихме от социализма, доскоро то изцяло се развиваше двупланово - вътре в страната в условията на непазарна икономика, а вън в реалния свят на шипинга като една сериозна по тонаж и активна пазарна единица.

Националната правна уредба се състоеше от - Кодекса на търговското мореплаване, Указа за търговското корабоплаване(ползван за р. Дунав) и Указа за пристанищата и крайбрежията и прилежащи подзаконови актове. За своето време и съответната държава и прилежащата и икономика, законодателството и институциите работеха нормално. „Указите”, направени по съветски образец бяха мъртвородени и неработещи. КТМ, обратно беше изграден върху принципите на международното търговско право и заложените в него отделни институти, почти изцяло бяха реципирани от законодателствата на водещите морскоправни страни и школи. За честта на България трябва да се каже, че през всички тези години, международните конвенции по които бяхме страна се спазваха стриктно и те бяха част от нашето вътрешно право.

АВТОНОМИСТКИ УПРАВЛЕНСКИ ТЕЖНЕНИЯ НА ТЕРИТОРИАЛЕН ПРИНЦИП

Значимият шипингов и курортен териториален център Варна, периодически генерира идеи за „децентрализация” на управлението на корабоплаването, както и за

залагане автономистки тенденции в съответното законодателство. Редовна тема е „мястото на Морската администрация”, и естествено „то може да е само във Варна”. А, защо не в Бургас? Напоследък отново се лансират идеи за „усъвършенстване на законодателството в областта на търговското мореплаване”, като основния акцент е разделяне на морското и речно корабоплавене. Това ли е „усъвършенстването” на закона? Когато преди повече от 6 века българската държава се е разделила на автономни „царства”, много скоростно тя е престанала да съществува и то за цели 5 столетия.

По конкретно, акцентите в „мозъчните атаки” и критики са свързани с твърденията, че

- „приетите след 1971 конвенции не са намерили отражение в нашето законодателство..”

- както и че „най-голяма неудача е изменението на кодекса с разширяване на неговия обхват с речното корабоплаване, което няма(ло) аналог в която и да е западноевропейска държава – членка на ЕС.”

- атакува се и то правилно, че приетите през последното десетилетие изменения и допълнения на Кодекса са „допринесли за понижаване на неговото качество свързано с епизодичност и непоследователност на законодателните промени..абстрахиране от тенденциите в международното морско право, даване превес на норми от административноправен характер и др.”

В тази връзка, бих искал да изразя и едно по различно мнение за реалностите и целесъобразността на самоцелни(сепаратистки) промени в законодателството, без да имаме съответната икономическа база и качествено ниво на пазарни субекти, обществени пазарни отношения и ангажименти към европейската икономическа общност, чрез членството ни в ЕС

Първо, по отношение „неотразяване” в законодателството на приети след 1971 год. международни конвенции. Това не е вярно. Преди всичко, нито една конвенция не изисква някакво вграждане на текстове от нея в което и да е вътрешно законодателство. След като една конвенция е влязла „в сила” за нашата страна, то тя е Закон и още повече, тя има превес пред норми от вътрешното право, които и противоречат. Повече аргументи и коментари са излишни. Да, за съжаление отделни „актове” на ЕС – регламенти и др. изкуствено и безмислено бяха имплантирани в някои закони и подзаконови актове. Това стана в КТК в частта му за „вътрешните водни пътища” и на други места и то по най-некачествения начин. Даже някои норми взети механично от един проект за евродиректива за пристанищата(която и до днес не е действащ акт) станаха закон, без каквато и да е икономическа и правна необходимост. Прословутите „чл. 6, чл. 6а до 6к” от КТК се занимават с „вътрешни фондове и

правомощия на управителни органи на стопански структури”, които нямат нищо общо със смисъла и духа на закона и щипинга в цялото му многообразие.

Второ, относно твърдението че „разширяването на КТК с речното корабоплаване” е „най-голямата неудача” и че такъв „прецедент” в ЕС няма, отново смятам че то е голословно и неаргументирано. Друг е въпросът, че направеното е некачествено и некомпетентно.

Относно, „речното корабоплаване”и „европейската практика”. Несъмнено, то има своите особености, предвид специфичната и нелека навигация по река. В някои държави това е довело до създаване на специални закони за речното корабоплаване. Принципно, западноевропейските държави в условията на своята икономическа общност, реагират прагматично на особеностите на речния шипинг и поемат по пътя към уеднаквяване и създаване на международни правила и споразумения, от една страна – Рейн, Майн и от друга за р. Дунав, предвид формираните различни пазарни реалности на Запад и Изток. Или с две думи, те създават международноправен режим, който непрестанно усъвършенстват.

Добрите правни традиции в България в исторически план, идват още от преди страната да стане част от системата на „непазарните икономики(социалистически)”. По това време, основният регламент, който е управлявал шипинга е бил Законът за морската търговия, който е бил взаимстван(реципиран) от частта „За морската търговия и корабоплаването“ на италианския Търговски закон, който намира приложение и за вътрешното корабоплаване по езера, канали и реки.

Несъмнено, тогавашният български законодател е изхождал от презумпцията, че Законът трябва да покрива и проблеми на вътрешните водни пътища. Няколко от текстовете на ЗМТ изписват конкретни разпоредби, които се отнасят за река, като например чл. 19 от ЗТМ, „корабоначалникът отговаря за всяка повреда на стоките, натоварени без писмено съгласие на превозвача, обаче това съгласие се предполага, когато се отнася за плавания по езера и реки“. През 1930 год. е издаден Правилник за вписванията в книгите на пристанищните управления по ЗМТ, „задължителните книги се водят при първостепенните пристанищни управления Русе, Варна и Бургас“ и според чл. 79 на същия правилник в категорията на малките кораби спадат и тези които не са предназначени да излизат от пристанищата, реките (вътрешно плаване), каналите или езерата.“ След приемането през 1931 г. на Закона за търговското корабоплаване в „забележката“ към чл. 44 е казано „българските морски крайбрежия и Дунава“. Законодателят тогава е бил изключително прецизен и приема още, че по отношение на речното корабоплаване, до като нямаме създаден специален закон за него, ще намерят приложение нормите на ЗМТ и ЗТК, само до колкото фактически състави на речното корабоплаване не са уредени изрично в други закони, а такъв е

случая т с превоза на с т оки по реки, кой т о е уреден изрично по чл. 384 и следващи т е о т Търговския закон.

С тези бегли примери са предс т авени дейс т ващи законода т елни прецеден т и в Европа и България, о т носно същес т вуване т о на единна т а законода т елна уредба за река и море. Мога т да бъда т изброени и други подобни европейски аналози.

ИКОНОМИКАТА И ПРИЛЕЖАЩИЯ И ПАЗАР СЛЕДВА ДА СА ВОДЕЩИ ПРИ СЪЗДАВАНЕ НА ЗАКОНИ

Съществува и още един аргумент за обосноваване и мотивиране – „за и против“ отделянето на речното корабоплаване в един отделен закон – икономическата необходимост или стратегически цели.

Тонажното присъствие и икономическа активност на даден национален флот на конкретен шипингов пазар е основен и определящ фактор. За съжаление, след обществено-икономическите промени в България преди повече от 20 години тежестта на корабния парк на речния пазар прогресивно намалява. Но същото се отнася и за морския ни флот. Ако представим статистически данни за регистрирания брутотонаж на кораби под българско знаме, какво ще се получи? Самочувствието ни на морска държава ще се срине. Неразбираемо и вредно е отделни центрове на една държава да водят „войни” за престиж със столицата и други важни за страната средища, още повече без грам полезни аргументи.

След извършване на приватизацията на държавните шипингови предприятия, които принципно наследиха и значителни дългови позиции и появяване на единични корабособственици на пазара, мощта на речния ни флот спадна значително. С по голяма сила, това се отнася и до морския ни търговски флот.

Естествено, един от основните деструктивни фактори за развитие на флота е и стресирането на националната икономика в условията на преструктуриране и динамична смяна на собствеността. Успоредно с тези фактори, националната икономика в това число морския и речен търговски флот станаха част от общоевропейския свободен пазар. Последното обстоятелство е едновременно шанс, но и допълнителен стрес. Оцеляват не просто богатите, но и можещи играчи, тези които могат да се вградят бързо в пазарните тенденции. Не е без значение и дали държавата може и е способна да регулира и подпомага пазара, и новите играчи.

В дневения ред на шипинговата индустрия на България, администрацията на държавата и правния и модел, следва да излезе единението на целите, хармонизиране на законодателсвото с националните и европейски стратегии и правила и международни конвенции и не на последно място интересите на българските играчи

на бизнеспазара, независимо дали са базирани в София, Русе или Варна. Другият подход – на разделението ни дърпа назад, и е път за никъде.

В заключение, отчитаме конкретната кризисна икономическа ситуация в която се намира България и българския бизнес, липса на финансова мощ и пазарна недостатъчност на шипинга, нисък административен капацитет на държавната администрация, отсъствие на модерни държавни и отраслови стратегиии (включително за шипинга). Изводът ни е, че е неуместно, ненавременно, необосновано и неполезно да се налага от позиция на „по-голямата вода", какво то и да е преструктуриране на законодателството в сферата на шипинга. Създаване на грамотно написан раздел „Речно корабоплавене", усъвършенстване и осъвременяване на някои институти в КТК - да, но заличаване то му или затъване в междуведомствени и междуфирмени „правни" войни, не.

Септември, 2011г.