

ОБЩА ПРАВНА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДОГОВОРА ЗА КОРАБНО АГЕНТИРАНЕ

доц. Антон Грозданов
ВСУ „Черноризец Храбър“

Резюме: В статията е разгледана общата правна характеристика на договора за корабно агентирание. От тази гледна точка се прави разграничение с други сходни правни институти – договора за поръчка в неговия гражданскоправен смисъл, комисионния договор, спедиционния договор, договора за корабен мениджмънт и др. На тази основа се обосновава възможността за симулация – прикриване на договора за корабно агентирание с договор за корабен мениджмънт.

Ключови думи: агент, корабен мениджър, симулация

GENERAL LEGAL CHARACTERISTICS OF THE SHIP AGENCY

Summary: The article deals with the general legal nature of a shipping contract. From this point of view, a distinction is made with other similar legal institutes - the order contract in its civil law sense, the commission contract, the forwarding contract, the contract for ship management and others. On this basis, the possibility of simulation is justified - concealment of a contract for a ship agency with a contract for ship management.

Key words: agent, ship manager, simulation

1. С договора за агентиране корабният агент се задължава срещу възнаграждение да извършва от името и за сметка на корабоприетеля обичайни услуги, свързани с корабоплаването в района на определено пристанище или територия – чл.222, ал.1 КТК.

Наименованията „корабен агент“ и „морски агент“ са заимствани от английското право и доктрина. У нас те се въвеждат за първи път в Закона за търговското корабоплаване от 1931 г. и в издания по-късно правилник за корабните агенти.

КТК използва израза „корабен агент“, но като се има пред вид нормата на чл.9 ал.3 от КТК ще се установи, че агентът може да бъде представител не само на собственика на кораба, но и на други лица „ползващи кораба на друго законно основание“.

Терминът „корабен агент“, „агентско обслужване“ е възприет и от други страни. Обединяващ признак на предприятията за агентиране е възлагането единствено на тях правото да извършват услуги, тяхната еднаква организационна структура, имуществена обособеност и самостоятелна имуществена отговорност, като действат на основата на стопанската сметка и са вградени във ведомствената система на морски (транспортен) държавен отраслов централен орган или стопански комплекс.

Законодателството и доктрината в развитите морски страни използват различни наименования на агента. Така английското право наименоува като агентийски повече от десет вида дейности, френската правна система – шест, испанската практика – три вида агенти, италианската – четири и т.н., което обуславя преплитането и смесването на понятия и институти, водещи до тежки правни последици за неосведомената страна.

От терминологична гледна точка между закона и практиката съществува разлика в наименованията на разглеждания договор. Легалното

наименование е договор за агентирание (contract of agency). Практиката работи с наименованието „агентийно споразумение“ (agency agreement). Следва да се отбележи, обаче, че посочената разлика няма съществено правно значение.

В литературата по морско търговско право се поддържа тезата, че чрез договора за агентирание се създава определено по съдържание агентийно правоотношение. Това правоотношение по своето правно естество е мандатно. Следователно всички права и задължения, породени от правните действия на агента, възникват направо за корабоприателя, стига агентът да се е движил в рамките на дадения му мандат.

На пръв поглед (*prima facie*) договорът за агентирание се проявява като разновидност на гражданския договор за поръчка (чл.280-292 ЗЗД). Обстойният и критичен анализ на разпоредбата на чл.222 КТК, както и този на чл.280 ЗЗД, налага извода, че действително съществува близост между двата института, но тя е фрагментарна.

При договора за поръчка повереникът реализира мандата от името и за сметка на доверителя. Това е правилото. Гражданският закон допуска страните да се отклонят от нормативния модел и да уговорят действията да се извършват от името на повереника, но за сметка на доверителя (арг. чл.292, ал.2 ЗЗД).

Горната възможност за отклонение не е предвидена при определяне съдържанието на агентийното правоотношение. По смисъла на чл.222, ал.1, КТК корабният агент извършва услуги от името на корабоприателя.¹

В гражданското право повереникът извършва действия от чисто правен характер. Така например сключване на договор за продажба на ценни книжа (акции) на фондовата борса, по силата на поръчки, които са неразделна част от договор за брокерски услуги.

¹В този смисъл вж. Решение на Окръжен съд – Варна по в.т.д. № 2653 по описа за 2011 г.

Недопустимо е довереникът да извършва фактически (неправни) действия. - анализ

Не стоят така нещата при ДА. Корабният агент, наред с правните действия, които следва да извършва – например да сключва договор за морска застраховка, той извършва и редица действия от фактически (материално-технически) и организационен характер, обусловени от спецификата на корабоплавателната дейност. Така например агентът попълва и съставя формуляри, анкетни листи и други документи. Той обезпечава съответна организация при извършване на товаро-разтоварни операции, грижи се за разположението на подемните машини, складовите площи и терени и т.н. Тези действия произтичат от представителната власт на агента и са способ за осъществяване на възложените му функции.

По правната си същност ДА стои по-близо до комисионния договор – възмездната поръчка (чл.348 и сл. ТЗ). Еднакъв е предмета на двата вида договори, а именно: извършването/сключването на една или повече сделки, т.е., действия не от фактически, а от правен характер. Чрез тези действия се придобиват права и се поемат задължения за другата страна. Но докато при ДА агентът действа от името и за сметка на корабоприитежателя – същността на комисионния договор изключва такава възможност. Недопустимо е комисионерът да действа от името на комитента. Той извършва/сключва сделките винаги и единствено от свое име.

И двата вида договори принадлежат към групата на двустранните. От тях се поражда задължения и за двете страни.

Корабното агентиране и комисионерството са винаги възмездни – страните по тях получават икономически облаги под съответната форма.

И двата договори са консенсуални. Смятат се за сключени с постигането на съгласие между страните.

Друга обща черта между двата договора е, че за действителността им законът не изисква писмена форма.

За разлика от ДА при комисионния договор възникват три отношения, които съставляват и неговите три фази:

Отношение между доверителя и комисионера. В неговите рамки доверителят дава на комисионера поръчка да извърши от свое име и за негова сметка една или повече сделки. В специализираната литература това отношение се означава като фаза на възлагането.

Отношение между комисионера и третото лице. По своя правен характер то може да бъде разнообразно. Достатъчно е да покрива белезите на сделка. Разглежданата фаза се означава като изпълнителна сделка.

Всъщност агентирането и комисионерството се различават по това, че агентът не е длъжен да прехвърля резултата от изпълнителната сделка на корабоприетателя, тъй като правните последици от нея възникват директно в правната сфера на последния – в тази връзка вече подчертахме, че агентът извършва/сключва сделките от името и за сметка на корабоприетателя.

Горното означава, че най-съществената разлика между ДА и КД се състои в тяхното действие. Основното правило за действието на КД е, че правата и задълженията по сделката, сключена с третото лице в изпълнение на поръчката, възникват за комисионера. Само той придобива права. Между доверителя и третото лице не се пораждат права и задължения. Тези правни последици настъпват, дори когато комисионерът е съобщил на третото лице името на доверителя (чл.349, ал.1 ТЗ).

Комисионерът аналогично на корабния агент е длъжен да изпълни поръчката с грижата на добър търговец. Грижата, която един добър търговец би проявил при конкретните обстоятелства.

Друго сходство между двата вида договори е, че комисионерът е

длъжен да застрахова стоката, която е получил от доверителя или от третото лице по изпълнителната сделка, само ако доверителят е наредил това. За агента също ще възникне задължение за сключване на застрахователен договор в полза на корабопричитателя, ако последният е дал мандат за това.

Друга прилика в действието на двата договора се установява в задължението на агента и на комисионера да дадат на доверителя сметка за извършените по сделката/сделките, които са им възложени. В сметката на комисионера се посочват резултатите от извършеното и направените разходи. Агентът също посочва подробно данни за това в т.нар. „дисбурсментска сметка“, която ще бъде разгледана по-нататък в изложението.

И при двата договора за доверителя възниква задължение да заплати разноските, направени за изпълнението на поръчката и да заплати уговореното възнаграждение. Ако не е уговорено възнаграждение, дължи се обичайното.

Тук е необходимо да се изтъкне една много съществена разлика между ДА и КД – вземанията на корабния агент за възнаграждение и за разноси, направени за изпълнението на поръчката, не са обезпечени със законно право на залог. Напротив – аналогичните вземания на комисионера, са обезпечени със законно заложно право върху вещите, които е придобил за сметка на доверителя или които доверителят му е предал (чл.357 ТЗ). Комисионерът има правна възможност да откаже да предаде, съответно да върне вещите, докато доверителят не удовлетвори вземанията му.

2. По предмет и действие ДА се различава съществено от спедиционния договор. Общото между тях е, че са консенсуални, двустранни, възмездни и неформални.

Предвидената в специалния КТК възможност за агента да сключи договор за превоз на товар от името и за сметка на корабопричитателя – не го

превръща в спедитор. Сключването на договор за превоз на товар не изчерпва предметно корабното агентирание – то е само една от множеството правни възможности, които възникват за агента.

В тази връзка не може да не се отбележи, обаче, че редица сходни черти между агентиранието и спедицията могат да възникнат, когато в предмета на конкретния спедиционен договор са включени редица действия, които са свързани с превоза на товар, например изготвянето на товарителници и други превозни документи, опаковането на товара, неговото превозване от склада на доверителя до отправното място (гара, пристанище или летище), съхраняването на товара до предаването му на превозвача за превозване или след неговото получаване у превозвача в местоназначението, натоварване или разтоварване и други подобни.

Ако разглеждаме изолирано отделни елементи от работата на спедитора, изглежда, че те се вметват напълно в рамките на търговски или гражданскоправни договори. Така, опаковането, товаренето или разтоварването на товара се обхващат от договора за изработка, а доставянето на товара до отправното място или от получаващия транспортен пункт до склада на доверителя – от договора за превоз.

Но такъв изолиран, некомплексен анализ е погрешен по две причини. Първо, всички действия, които спедиторът извършва за сметка на доверителя, образуват единен и неделим процес, уреден не в няколко, а в единствен договор. Второ, единството на този процес се обуславя от спомагателния характер на дейността на спедитора по отношение на превоза на товари. Вън от връзката с транспорта няма спедиционен договор. От своя страна тази връзка прави спедиционния договор твърде специфичен, тъй като работата по него излиза извън рамките на всички други търговски и гражданскоправни отношения и се урежда с помощта на специален правен институт, какъвто е спедиционния договор.

И при двата вида договори от страна на спедитора и на агента могат да бъдат не само търговски дружества, но и еднолични търговци.

Отлика се установява във връзка с другата страна по съответния договор. На страната на доверителя могат да бъдат както юридически лица, така и физически лица – еднолични търговци и граждани, които нямат качеството на търговци. Напротив – на страната на корабоприетеля по ДА могат да бъдат само търговски дружества и еднолични търговци.

Агента и спедитора са длъжни да сключат застрахователен договор, ако доверителят е наредил това.

Друга прилика с агентирането е, че спедиторът също трябва да даде сметка на доверителя за изразходваните суми при изпълнението на задълженията си по спедиционния договор.

Следващата прилика между агентирането и спедицията е, че доверителят/корабоприетелят е длъжен да плати възнаграждение. Когато такова не е уговорено, се дължи обичайното.

Важна отлика в действието на двата договора се съдържа в задължението на спедитора да прехвърли всички резултати от изпълнителната сделка, каквато в случая представлява договорът за превоз на товар. Тези резултати включват правата и задълженията, придобити от спедитора за сметка на доверителя. Довод за това задължение, се черпи от чл.355 ТЗ, който като разпоредба за комисионния договор следва да намери съответно приложение за въпроси, неуредени в главата за спедиционния договор.

За разлика от ДА – при КД вземанията на спедитора срещу доверителя за уговореното или обичайното възнаграждение, както и за направените от него разноси за изпълнението на поръчката са обезпечение със законно заложно право. Залогът тежи върху товара и вземанията, които доверителят му е предал или които спедиторът е получил за негова сметка. Задържането

може да трае, докато вземанията на спедитора бъдат удовлетворени. Този извод се налага от чл. 357 ТЗ, който като разпоредба за КД следва да намери съответно приложение за спедиционния договор.

3. Договор за агентиране и договор за търговско представителство.

Агентирането не бива да се смесва с търговското представителство по см. на чл.32 и сл. ТЗ. Вярно е, обаче, че двете уредени дейности разкриват, както общи черти, така и различия в правната си същност и действие.

Обществената необходимост от търговското представителство е същата като при агентирането. Тя се поражда от обстоятелството, че търговецът при съвременното развитие на търговията не е в състояние сам да извършва дейността си. Той се нуждае от помощта на други лица в осъществяването на правни действия, особено когато мястото им е отдалечено от седалището или за тях са потребни специални знания и опит. Големият обем на търговията може да налага подпомагане на търговеца и във фактическата му дейност.

Агентирането и представителството могат да бъдат извършвани от физически и юридически лица. Отношенията се уреждат с договор. Разликата е, че ДТП трябва да бъде сключен в писмена форма с оглед на неговата действителност.

И в двата случая не е необходимо вписване на договора в търговския регистър по делото на агента или на търговския представител – от една страна – и по делото на представлявания (корабопритежателя).

ДТП също е консенсуален договор. Той се смята за сключен с постигането на съгласие между страните.

И двата договора принадлежат към кетегорията на двустранните договори.

ДТП е също възмезден. Срещу една икономическа облага, каквато

преставява съдействието в осъществяването на търговската дейност, срещната страна дължи друга икономическа облага под формата на възнаграждение.

И двата договора се сключват с оглед на личността. В основата им е доверието между страните.

Между търговеца и търговския представител-физическо лице и агентът – физическо лице не възникват трудови правоотношения. Агентът и търговският представител си остават независими съдоговорители. Те развиват дейността си съобразно съответния договор, но не под непосредственото ръководство на търговеца-доверител.

4. Корабното агентирание следва да се различава от т.нар. „пратеничество“ (нунциус). При пратеничеството няма заместване волята на едно лице от волята на друго. Пратеникът изобщо не проявява волеизявление. Той извършва само технически действия по пренасянето на чужда воля, на чуждо волеизявление. Той е механически инструмент, който е предназначен да опосреди достигането на волевото изявление от неговия автор до лицето, до което е отправено. Поради това като пратеник може да действа и едно недееспособно лице, напр. малолетно дете, поставен под пълно запрещение гражданин и т.н.²

5. Предметния обхват на дейността на агента не може да се смесва с дейността по управлението на търговския кораб от корабен мениджър.

Уредбата на тази дейност се облича във формата на договор за управление на кораб – договор за корабен мениджмънт. Това е сравнително нов институт на облигационното морско право, въведен във вътрешното ни законодателство през 2008 г.³ - по-нататък в изложението се означава с

²Василев, Л. Цит. съч., с. 351-352.

³ДВ, бр. 98 - по-нататък в изложението се означава с абривиатурата „ДКМ“.

абривиатурата „ДКМ“. Аналогично на ДА при ДКМ възниква мандатно отношение между корабния мениджър и корабоприитежателя. Този извод се налага от разпоредбата на чл. 225а КТК, в която е предвидено, че с договора за управление на кораб – договор за корабен мениджмънт, корабният мениджър се задължава срещу възнаграждение да извършва от името и за сметка на корабоприитежателя услуги, които са алтернативно изброени – например снабдяване на кораба с масла и гориво или осъществяване на счетоводното обслужване на корабоприитежателя, свързано с кораба, който управлява (т.7 и 11).

За разлика от ДА – ДКМ е формален (чл.225б, ал.2 КТК). Формата на договора е за действителността, а не за доказването му. Няма съмнение, че тук отново приложение ще намери общата разпоредбата на чл.293 ТЗ и по-специално неговите алинеи 2-6 – като се съобразява разбира се и нормата на чл.164 ГПК.

Друга съществена разлика между двата института се състои в обстоятелството, че законът предвижда редица реквизити в съдържанието на ДКМ, без които той би бил нищожен, тъй като не е предвидено заместване на липсващите данни с предположения (срв. чл.456 и 536 ТЗ) – такива например са номерът на кораба съобразно стандартите на ИМО, неговия клас и техническите и експлоатационни характеристики (арг. чл.225б, ал.1 КТК).

Дейността на корабния мениджър не е ограничена на територията на пристанище. Всъщност този подход е обусловен от редица услуги, извършвани от мениджъра, които не са пространствено ограничени-например счетоводното обслужване на корабоприитежателя или комплектоването на кораба с правоспособни морски лица.

За разлика от корабния агент – корабния мениджър не разполага с право да предявява съдебни/арбитражни искове от името на

корабопритежателя. Това е лесно обяснимо – дейността по управление е несъвместима с предприемането и участието в съдопроизводствени действия.

Изтъкнатите прилики и отлики между агентийното правоотношение и ДКМ дават теоретични основания да се поддържа, че е възможна симулация (чл.17 ЗЗД). Струва ми се, че не е лишено от смисъл допускането на възможността на практика с ДКМ да бъде прикрит ДА. Или с други думи действителната воля на страните може да не се ограничи само до възникване на правните последици на симулативната сделка – ДКМ. Наред с това страните желаят да породят помежду си други правни последици, които те наистина желаят. Тези правни последици ще възникнат от друга правна сделка, прикрита от симулативната – ДА. В този случай ще се приложат правилата относно ДА, ако се установи, че са налице изискванията за неговата действителност (чл.17, ал.1 ЗЗД).

Българската концепция за същността на договора за агентирание се различава съществено от концепцията на руския законодател.

Съгласно чл.232 от Кодекса на търговското мореплаване на Руската федерация (КТМРФ в сила от 30 април 1999 г.) с договора за морско агентирание морският агент се задължава срещу вознаграждение и за сметка на корабовладелеца да извършва правни и други действия от свое име или от името на корабовладелеца в определено пристанище или на определена територия.

От цитираната чуждестранна разпоредба могат да се извлекат две основни отлики между двете законови дефиниции:

Първо, руската уредба за разлика от българската касае само морското агентирание. Това е лесно обяснимо. В предметния обхват на КТМРФ влизат обществените отношения, които се пораждат в областта на търговското мореплаване. Това положение съответстваше и на българската уредба до 2002 г.,

когато беше изменено заглавието на действащия до този момент Кодекс на търговското мореплаване (ДВ, бр. 113) в Кодекс на търговското корабоплаване. По мое мнение, а и по мнението на по-голямата част от специалистите в тази област този подход се оказва твърде неудачен. Това е така, тъй като се постигна механично обединяване на правилата за морското и речното корабоплаване, които дефинитивно разкриват съществени различия (чл.1, ал.1).

Второ, руският закон за разлика от българския допуска агентирание в условията на косвено представителство. Агентът може да извършва действията и от свое име. В случаите, когато корабовладелецът е ограничил представителната власт на морския агент за извършване на сделка от негово име, сделката с третото лице е действителна и поражда права и задължения за корабовладелеца, само ако третото лице не е знаело за това ограничение (чл.234 КТМРФ).

Друга съществена разлика се установява от обстоятелството, че руският закон изрично допуска и урежда договора за морско субагентиране. Съобразно чл.236 морският агент може да сключи договор за морско субагентиране с друго лице, но остава отговорен за действията на субагента пред корабовладелеца.

Следваща съществена разлика – но вече в полза на българската уредба – може да бъде извлечена от разпоредбата на чл.237 КТМРФ, която предвижда правата и задълженията на морския агент. Тук следва да се изтъкне, че българският закон е по-подробен от руския. Така например в руската разпоредба не са предвидени изрично редица права на агента - сключването на договор за превоз, застрахователен договор, възможността за предявяване на искове от името и за сметка на корабовладелеца и др.

Относно прекратяването на договора за морско агентиране руската уредба за разлика от българската (чл.1, ал.2 КТК) не се задоволява с препращане към общите правила относно прекратяването на договора. Съобразно чл.239 КТМРФ, ако е сключен за определен срок – договорът се прекратява с изтичането му. В случаите, когато договорът е сключен за неопределен срок, всяка от страните има право да го прекрати с 3-месечно предизвестие.