

СПИСАНИЕ

ЗА

МОРСКА ТЪРГОВИЯ, МОРСКО ПРАВО И БОРСОВО ДЪЛО

Органъ на Института за изучаване търговията морското законодателство и борсовото дѣло на странитѣ отъ Черноморския басейнъ при Висшето търг. училище — Варна.

— ИЗЛИЗА ДВУМЕСЕЧНО —

ГОД.	I КН. 3
1938/9	

СЪДЪРЖАНИЕ

I. Статии	Стр.
1. Морскитѣ превози отъ Крумъ Тихчевъ, софийски адвокатъ	1
2. Проектътъ за новъ италиански морски законъ отъ Д-ръ Горанъ Ивановъ, доцентъ Варна	12
3. Борсово право право и практика отъ Павелъ Ташевъ, юрисконсултъ на „Хранизноса“ София	22
4. Външната търговия на Русия отъ Проф. Станчо Чолаковъ, Варна	30
5. Отзиви	42

ZEITSCHRIFT FÜR SEEHANDEL, SEERECHT UND BÖRSENWESEN

Organ des Instituts zum Studium des Seehandels, Seegesetzgebung und des
Börsenwesens der Schwarzmeerländer an der Handelshochschule Warna

erscheint alle zwei Monate

1. Jahrgang (1938/9), Heft 3.

I. Aufsätze:

INHALT:

- 1) Die Seefrachtgeschäfte von Krum Tichtsheff,
Rechtsanwalt in Sofia 1
- 2) Der Entwurf zu einem neuem italienischen Seegesetz
von D-r Goran Iwanoff, dozent in Warna 12
- 3) Das Börsenrecht und die Gerichtspraxis (Besprechung
einiger Entscheidungen des Kassationshofes in Sofia)
von Pawel Tascheff, Rechtsberater der Direktion für
Ankauf und Ausfuhr von Getreide 22
- 4) Der Aussenhandel Russlands
von Professor St. Tscholakoff, Warna 30
- 5) Buchbesprechungen 42

REVUE DU COMMERCE ET DU DROIT MARITIMES ET DES AFFAIRES DE BOURSE

Organe de l'Institut, fondé par l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de
Warna, pour toutes recherches concernant le commerce et la législation
maritimes, ainsi que les affaires de Bourse qui intéressent les pays du

bassin de la Mer Noire

bimestriel

Année 1938/9 I. Numero 3

I Articles:

SOMMAIRE:

- 1) Les transports maritimes
par Crum Tichtsheff, avocat à Sofia 1
- 2) Le projet de la nouvelle loi maritime italienne
par le D-r Goran Iwanoff, docent à Varna 12
- 3) La législation de la Bourse et la jurisprudence
par M-r Pavel Tacheff, jurisconsulte de la Direction des
achats et exportations de céréales à Sofia 22
- 4) Le commerce extérieur de la Russie
par St. Tcholacoff, professeur à Varna 30
- 5) Compte-rendu 42

МОРСКИТЪ ПРЕВОЗИ

отъ

КРУМЪ ТИХЧЕВЪ, софийски адвокатъ.

Единъ отъ твърде спорните въпроси въ морското право е въпроса дали морския превозъ може да се асимилира съ сухоземния превозъ. Болшинството отъ авторитѣ по морското право стоятъ твърдо и упорито защищаватъ гледището, че морския превозъ нѣма нищо общо съ сухоземния и за това нормитѣ, уреждащи последния не могатъ да се приспособятъ къмъ морския превозъ, който се урежда отъ специални правни норми. Едва ли би се намѣрилъ правникъ, познаващъ морското право, който би отрекалъ съществуването на специални правни норми, уреждащи морския превозъ. Но сжщо така нѣма правникъ, който да не се спиралъ на въпроса: защо е това строго разграничение между морския и сухоземенъ превозъ, когато има множество норми, които едновременно се прилагатъ и къмъ двата вида превози.

Въпросътъ бѣ сложенъ ясно още въ 1927 год. отъ J. S. Procos, адвокатъ въ Цариградъ, въ неговото съчинение „Les transports maritimes et leur assimilation aux transports terrestres“, въ което съчинение авторътъ застъпва възгледа, че морския и сухоземенъ транспортъ трѣбва да се подведатъ подъ едни и сщи правни норми.

Поставениятъ отъ Procos проблемъ раздвижи мисълта на правниците, работящи върху морското право. Специално въ Италия проблемътъ намѣри обстойна разработка. Образоваха се две школи. Едната представлявана отъ Graziani¹⁾ и опирайки се на авторитета на Valeri, поддържа, че не съществува договоръ за морски превозъ (negozio di noleggio) различенъ отъ договора за превозъ по сухо и по рѣки, а другата представлявана отъ Scialoja²⁾, Greco³⁾ и Dominèdò⁴⁾, поддържаща, че морския превозъ не може да се идентифицира съ превоза по сухо и по рѣки, вследствие на което трѣбва да се урежда отъ специални правни норми.

Съ този именно споренъ въпросъ искамъ да занима

¹⁾ Graziani — Sulla sistematica del contratto di noleggio, въ Riv. dir. comm., 1938, I, 173.

²⁾ Scialoja — Sistema der diritto della navigazione, 3-о издание.

³⁾ Greco — Trasporto marittimo e noleggio, 1921.

⁴⁾ Dominèdò — Sistema dei contratti di utilizzazione della nave, 1937 и Sviluppo sulla teoria del noleggio въ Riv. dir. comm., 1939, № 5/6. стр. 266 и сл.

читателитъ на това списание, предназначено за по-основното изучаване на морското право.

Правната природа на превозния договоръ въобще е първиятъ въпросъ, съ който трѣбва да се справимъ. По силата на договора за превозъ превозвачътъ се задължава да пренесе отъ едно на друго опредѣлено мѣсто движимитъ вещи или лицата, които товарачътъ поставя на разположението му, срещу едно глобално възнаграждение, опредѣлено не пропорционално на времето, употребено за извършването на превоза, а въ зависимостъ отъ количеството на лицата или движимитъ вещи, които ще има да се превозватъ. Значи, превозниятъ договоръ има за обектъ една опредѣлена престация, извършването на една опредѣлена работа, пълното завършване на която характеризира самата престация на превозвача. Отъ тукъ и сходството на превозния договоръ съ договора, който сключва предприемача за построяването на едно шосе, на една сграда или договорътъ, който сключва скулптора за изработването на единъ бюстъ или архитекта за изработването на плановѣ за една сграда. Всички тѣзи договори се включватъ въ старото римско родово понятие *locatio operis*. И затова трѣбва да се приеме, че превоза е предприятие, което поставя предприемача превозвачъ не въ съприкосновение съ опредѣлени лица, за обслужването на които той се ангажира, а съ цялата публика, на услугитъ на която той поставя своето предприятие.

Wahl опредѣля превозния договоръ така: „Превозниятъ договоръ е, както трудовия договоръ и договора, сключенъ съ единъ архитектъ или съ единъ предприемачъ, единъ договоръ за наемъ на работа т. е. единъ договоръ, по силата на който едно лице изпълнява едно задължение да направи нѣщо срещу едно възнаграждение“.⁵⁾

Josserand, пъкъ намира, че напредъка на науката, постоянно растящитъ и разнообразяващи се общественни отношения, тъй както и все по-строгото регламентиране на превоза следъ появяването на желѣзницата, сж оказали общото си въздействие за специализиране на транспорта и неговото издигане до типови договори съ точно опредѣлена физиономия.⁶⁾

Ripert отъ своя страна приема, че превозния договоръ е наемъ на работа съ огледъ на резултата т. е. предприятие квалифицирано чрезъ целта на превоза.⁷⁾

Това последно схващане сподѣля въ неговото отлично написано морско право и д-ръ Горанъ Ивановъ.⁸⁾

⁵⁾ Wahl — Droit Commercial, № 1254.

⁶⁾ Josserand — Les transports en service interieur et en tervics international, № 361.

⁷⁾ Ripert — Droit Haritime, 1929, II, № 1345.

⁸⁾ Д-ръ Горанъ Ивановъ — Морско право, 1939, стр. 77.

Отъ изложеното е вече ясно, че превозният договоръ не е нищо друго освенъ договоръ за извършване на точно опредѣлена отъ резултата работа срещу заплащането на едно възнаграждение, опредѣлено въ зависимост не отъ времето необходимо за извършването ѝ, а отъ количеството на предметитѣ или лицата, които ще се превозватъ. Съ други думи превозниятъ договоръ се включва въ родовото понятие *locatio operis*.

Така опредѣлена правната природа на превозния договоръ въобще, нека видимъ каква е *правната природа на договора за морски превозъ*.

Морскиятъ превозъ се състои въ пренасянето на стоки и хора отъ едно морско пристанище въ друго. Споредъ Wahl⁹⁾ договорътъ сключенъ между собственика или стѣкмителя (арматора) на кораба т. е. този който експлоатира кораба и собственика, товарача или спедитора на стоката е договоръ за превозъ, тъй като експлоатиращиятъ кораба се задължава да пренесе отъ едно мѣсто на друго, срещу заплащането на опредѣлена цена, стокитѣ които му сж повѣрени. Това положение отговаря напълно на задължението, което поема превозвача по сухо, който съ свои собствени превозни сръдства (желѣзницитѣ напр.) или съ такива наети (напр. съ наетъ камионъ) превозва стокитѣ, които му сж предадени. Тази идентичностъ въ характера на морския превозъ съ превоза по сухо не се измѣня, когато отъ простия договоръ за превозване на стоки, тъй наречения *affrètement—transport*, се премине къмъ договора за наемане на корабъ, цѣль или частично, тъй наречения *affrètement — location*.

Наистина, подъ общото име *affrètement* (*noleggio*, *Voll — Teil — chartervertrag*, *Affrètement by charter partie*), което означава факта на поставянето кораба на разположението на трети лица, може да се обединятъ три вида договори, които макаръ и да иматъ известни допирни точки, сж твърде различни въ своята основа.

Афретирването е чисто и просто *наемъ на вещь*, наемъ на корабъ въ сжщия смисълъ на думата, когато собственика на единъ не армиранъ и не екипиранъ корабъ отстъпва временно използването му на едно лице, което стѣкмява и екипира кораба на свои разноски и следъ това го използва за плаване, както намѣри за добре¹⁰⁾.

Афретирването се превръща въ *наемъ на вещи и пренаемане на услуги* въ случай, когато собственикътъ на армиранъ корабъ отстъпи за едно опредѣлено време използването на кораба и услугитѣ на екипажа му на едно лице, което, пое-

⁹⁾ Wahl — Précis théorique et pratique de Droit Maritime, № 346.

¹⁰⁾ На сжщото мнение е и Д-ръ Горанъ Ивановъ, Морско право, стр. 77—Contra Ripert — Droit Maritume, II, № 1345.

майки експлоатацията на кораба, ще използва последния и услугитѣ на екипажа за плаване, както намѣри за добре.

Афретирането е обикновенъ договоръ за превозъ въ всички ония случаи, когато собственика, изпользвателя или наемателя на кораба, следъ като го е стѣкмилъ и екипиралъ, запазвайки въ рѣшетѣ си подържането и управлението на кораба и екипажа му, се задѣлжава, спрямо едно или повече лица, да превози за тѣхна смѣтка стоки съ кораба си.

Въ грамадното множество на случаитѣ афретирането има характера на последния описанъ начинъ на изпользуване корабитѣ. Па и морскитѣ закони иматъ главно предвидъ този именно начинъ за морски превозъ, тъй като той е нормалния начинъ за управлението индустрията на арматоръ. Германскитѣ имперски сѣдъ нарича арматоритѣ „Voituriers de la mer“. Споредъ сѣща сѣдъ природата на договора, засѣгащъ кораба, се опредѣля отъ условията на споразумението и споредъ обстоятелствата. Сѣщо и английското право различава три вида договори, засѣгащи кораба:

1) *Locatio navis*, при който прехвърлянето на владението на кораба прави наемателя стѣкмителъ (арматоръ).

2) *Locatio navis et operarum magistri et nauticarum*, при който владѣнието на кораба се запазва у собственика, чрезъ капитана, който остава въ негова служба, но чрезъ който договоръ кораба и услугитѣ на екипажа сѣ поставени на свободното разположение на наемателя.

3) *Locatio operis vehendarum mercium*, който е договоръ за обикновения *affretement—transport*.¹¹⁾

Отъ изложеното става ясно, че въпрѣки сѣществующитѣ различия между разнитѣ видове афретирания, всички тѣ иматъ една и сѣща цель: пренасянето на стоки и лица отъ едно мѣсто на друго, т. е. постигането на единъ опредѣленъ резултатъ. А отъ тукъ ще трѣбва да заключимъ, че и договоритѣ за всички видове афретирания следва да се включатъ въ общото римско родово понятие *locatio operis*. По този начинъ достигаме до резултата, че правната природа на разнитѣ договори за морски превозъ е една и сѣща съ правната природа на договора за превозъ въобще.

Наистина, въ материята на превозитѣ по сухо се отказва качеството на превозвачъ (*voiturier*) на този, който се ограничава да постави на разположение само своя материалъ (напр. камиона си), понѣкога заедно съ персонала (напр. камиона си заедно съ шофьора) за осѣществяване на единъ превозъ, тогава когато изпользуването на този материалъ и персоналъ е предоставено на единъ предприемачъ, който въ такъвъ случай остава истинския превозвачъ¹²⁾.

¹¹⁾ Danjon — Traité de droit maritime, t. II, № 637.

¹²⁾ Jossierand—Les transports en service interieur et en service international. № 365.

Този фактъ самъ по себе си, обаче, съ нищо не измѣня общия правенъ характеръ на превоза по море и по сухо. Напротивъ, тѣхниятъ общъ правенъ характеръ е подчертанъ и отъ дефиницията, дадена на всѣки единъ отъ тѣзи два вида превози отъ търговския законъ на Чили. Споредъ последниятъ, превозътъ е договоръ, чрезъ който едно лице се задължава, срещу заплащането на една опредѣлена цена, да занесе отъ едно мѣсто на друго, по сухо, канали, езера или рѣки плавателни, пѣтници или стоки, принадлежащи другиму и да предаде тѣзи стоки на лицето, на което тѣ сж адресирани (чл. 166).

Афретирането е договоръ за превозъ, по силата на който арматора, действайки лично или чрезъ свой представителъ, отдава подъ наемъ на друго лице кораба си екипиранъ и армиранъ, като се задължава да пренесе съ този корабъ на опредѣлено мѣсто стоки или лица срещу уговорена цена (чл. 970).

Щомъ правната природа на морския превозъ е тѣй идентична съ правната природа на превоза по сухо, поставя се въпроса: какво е оправданието на сжществуващото различно законодателно уреждане на тѣзи два вида превози? Защо е потребно сжществуването на различни правни норми, които да урегулиратъ морския превозъ отдѣлно отъ превоза по сухо? Тѣзи въпроси сж толкова по-наложителни, като се има предвидъ че правнитѣ норми, минали въ разнитѣ морски закони и урегулиращи морския превозъ, иматъ своя общъ произходъ въ ордонанса на Людовикъ XIV отъ 1681 год. т. е. сж твърде много остарѣли за да могатъ да уреждатъ тѣй напредналитѣ правоотношения на 20 вѣкъ, когато нормитѣ уреждащи превоза по сухо сж се развивали успоредно съ развитието на сложнитѣ правоотношения на живота, индустрията и търговията презъ последния вѣкъ.

Това различно третиране на морския и сухоземния превозъ губи всѣки день своето значение и тѣхното еднакво третиране постепенно се налага. И наистина, за афретирането на голъ корабъ (*localio navis*) днесъ почти нѣма вече споръ, че това е договоръ за наемъ на вещь, който договоръ се урегулирва отъ правнитѣ норми, уреждащи наема на вещи¹³⁾ Макаръ Ripert да не е съгласенъ съ този възгледъ, но практиката на френския Върх. Касационенъ Сждъ е въ този смисълъ¹⁴⁾

Сжщо така не се спори, че договора, по силата на който собственика, изпользвателя или наемателя на кораба, надлежно стѣкменъ и екипиранъ, запазвайки въ свои рѣце поддържането на кораба и екипажа, се задължава да превози за смѣтка на товарача стокитѣ, които последния поставя на разположе-

¹³⁾ Сжщо, Д-ръ Горанъ Ивановъ — Морско право, 1939 год. стр. 77. Brunetti, Diritto marittimo privato italiano, III, № № 388, 393, 395.

¹⁴⁾ Гл. реш. отъ 38.III.1928 г. цитирано у Ripert, II, № 1345.

нието му е *affrètement* — *transport* (*locatio operis vehendarum mercium*) е договоръ, който по своя правенъ характеръ по нищо не се отличава отъ договора за превозъ по сухо. А щомъ правната имъ природа е една и сѣща, естествено е тѣ да се уреждатъ отъ едни и сѣщи правни норми. Въ Италия това е общо възприето правило. Наистина, тамъ възприемането на този възгледъ се улеснява отъ постановленията на чл. 388 отъ итал. търг. законъ, който занимавайки се съ превоза по сухо, препраща по отношение превоза по вода къмъ правилата за морския ревозъ. У насъ д-ръ Горанъ Ивановъ приема, че „прилагането на правилата за превоза по сухо за допълване празнотитѣ на правилата за морския превозъ е допустимо“, но само тогава, когато „сѣществуватъ законни текстове въ този смисълъ или обичайно право“¹⁵). Този възгледъ на г-нъ Горанъ Ивановъ, ако и принципно да я оправданъ, но отъ гледна точка на развитието на морското право не може да се оправдае. Достатъчно е да се прочетатъ внимателно постановленията на чл. чл. 384 — 412 отъ Т. З. за да се види, голѣмата общностъ на превоза на отдѣлни пратки по сухо и по море, отъ една страна и отъ друга, грамадната недостатъчностъ на правилата за морския превозъ. Тази недостатъчностъ се признава и отъ г. Горанъ Ивановъ¹⁶). Щомъ, обаче, постановленията на З.М.Т. относно морския превозъ сѣ недостатъчни, щомъ отъ друга страна Т. З. урежда по ясно и подробно превозния договоръ, щомъ правната природа на договора за превозъ по сухо и на договора за превозъ на пратки по море е една и сѣща, щомъ най-сетне нашиятъ законъ за морската търговия е дословенъ преводъ отъ италианския търговски законъ, кн. II, за морската търговия“, защо да не приемемъ, както това въ Италия се приема, че правилата на Т. З., уреждащи превоза по сухо, следва да се прилагатъ и къмъ морския превозъ на отдѣлни пратки, въ всички случаи, когато правилата на З. М. Т. не сѣ достатъчни за да уредятъ дадено положение? Смѣтамъ, че отрицателния отговоръ едва ли би могълъ да се оправдае съ нѣщо и за това следва да се отговори положително на поставения въпросъ.

По труденъ като че ли е въпросътъ при договора за наемъ на стѣкменъ и екипиранъ корабъ (*locatio navis et operatum magistri et pauciarum*), при който договоръ едновременно съ отдаването подъ наемъ на кораба, пренаематъ се и услугитѣ на капитана и цѣлия екипажъ. Особеностъта на този договоръ лежи въ факта, че владението на кораба остава, чрезъ капитана у собственика или арматѣора (стѣкмителя) на кораба. Тази особеностъ, обаче, съ нищо не измѣня правния характеръ на самия договоръ, който си остава идентиченъ съ

¹⁵) Д-ръ Горанъ Ивановъ — Морско право, 1939, стр. 78.

¹⁶) *Id.*, стр. 78.

договора, който сключва собственика на единъ камионъ, отдавайки го подъ наемъ заедно съ шофьора за пренасяне на стоки, тъй като и въ този последния случай владението на камиона остава, чрезъ шофьора, у собственика му, а наемателя само го използва споредъ усмотрението си за пренасяне на стоки. Както камиона заедно съ шофьора може да се отдаде подъ наемъ за едно или множество пътувания, тъй и стъкмения и екипиранъ корабъ може да се наеме за едно или нѣколко пътувания, безъ съ това да се измѣня сжщността и правния характеръ на договора.

Тази идентичностъ на изложенитѣ случаи не е ли достатъчна да оправдае прилагането по отношение на тѣхъ едни и сжици правни норми? Не виждамъ какъ и защо би могло да се отговори отрицателно. Напротивъ, най-естественъ и отговарящъ на правната сжщностъ на договора, който се сключва и въ двата случая, е положителния отговоръ. И ако приемемъ, заедно съ Josserand¹⁷⁾, че въ материята на превозитѣ по сухо, оня, който отдава подъ наемъ своя материалъ заедно съ персонала, нѣма качеството на превозвачъ (voiturier), ще трѣбва да откажемъ това качество и на собственика или арматьора (стъкмителя) на кораба, който го отдава подъ наемъ стъкменъ и екипиранъ. Въ действителностъ не вършатъ никакъвъ превозъ нито собственика на камиона, отдалъ го подъ наемъ заедно съ шофьора, нито собственика или арматьора на кораба, отдалъ го подъ наемъ стъкменъ и екипиранъ. Въ тѣзи два случая превоза ще се извърши отъ наемателя на камиона или кораба.

По този начинъ достигае до заключението, че и тукъ нѣма никакво правно оправдание прилагането на различни правни норми за уреждането на договора за отдаване подъ наемъ на стъкменъ и екипиранъ корабъ, а и за този случай трѣбва да се прилагатъ сжщитѣ правни норми, които биха се приложили при договора за отдаване подъ наемъ камиона заедно съ шофьора. А това сж нормитѣ за наема и пре-наемането.

По този начинъ достигнахме до резултата, че не сжществуватъ никакви основания за прилагането различни правни норми по отношение морския превозъ, а трѣбва и за него да се прилагатъ правилата за превоза по сухо. Въпрѣки това, обаче, въ почти всички законодателства сжществуватъ отдѣлни правни норми, които уреждатъ морския превозъ. И макаръ всички автори да признаватъ тѣхната недостатъчностъ и остарѣлость, все пакъ не искатъ да напуснатъ стария пътъ и упорито защитаватъ необходимостта отъ специални правила за уреждането на правоотношенията при морския превозъ.

¹⁷⁾ Josserand — Les transpost en service interieur et en service international, № 365.

Бихме отишли много далечъ, ако започнемъ да излагаме мненията на всички защитници на теорията за необходимостта на отдѣлно и специално уреждане на морския превозъ. За това ще се ограничимъ да изложимъ мненията на най-ярките привърженици на тази теория.

Споредъ Bonnetcase¹⁸⁾ между морското право и другитѣ правни отдѣли трѣбва да се вижда сжщата разлика, каквато отъ физическа гледна точка сжествува между морето и земята. Сигурно, физическата срѣда, морето, не е безразличенъ елементъ при изработването на морското право. Специално, опасноститѣ, специфични за плаването по море, сж били първичнитѣ причини, които сж наложили отдѣлното морско право съ неговитѣ специфичности. И днесъ морето дава една специална физиономия на търговскитѣ операции, които прѣко или косвено зависятъ отъ него.

Wahl¹⁹⁾ вижда произхода на тѣзи различни режими въ факта, че морското право, повече отъ всѣко друго право, е сборъ отъ обичайнитѣ норми на миналото; морското право на островъ Родосъ (*lex Rhodia*) и „*le Consulat de la mer*“ сж само кодифицирали тѣзи обичаи.

Споредъ Vermond²⁰⁾ сжествуването на отдѣлно морско право се налага по следнитѣ съображения:

1. По причина на опасноститѣ, на които сж изложени при морскитѣ превози матрозитѣ, пасажеритѣ, и стокитѣ, които сж на кораба, за отстранението на които опасности или за ограничението на последствията отъ тѣхъ сж били необходими редица специални постановления; отъ тукъ и особенитѣ правила, установени въ свръзка съ договоритѣ, които се сключватъ по поводъ на превоза по море; отъ тукъ и признаването на договоритѣ за морската застраховка и морския заемъ, специфични договори само за морската търговия.

2. По причина на специфичния характеръ на морскитѣ операции. Морската търговия, като има предвидъ далечни експедиции, продължителността имъ, продължителното отдалечение, което тя налага на тѣзи, които взематъ участие въ тѣхъ, прави необходимо въ много отношения измѣнението на правилата отъ общото право; така, като единъ само примѣръ, нека се има предвидъ, че на капитана на кораба сж дадени права, каквито никога не сж били признавани на прокуриста.

3. По причина на протекцията, която законодательтъ е счелъ за необходимо да даде на марината. Чрезъ развитието на търговското мореплаване се дава не само възможность за развитието на търговията въобще, не само вноса на първичнитѣ материали, необходими за индустрията, давайки ѝ по този начинъ възможность да прави износъ, не само се улес-

¹⁸⁾ Bonnetcase — *Traité de Droit commercial maritime*, № 545.

¹⁹⁾ Wahl — *Précis théorique et pratique de Droit maritime*, № 3 u 7.

²⁰⁾ Vermond — *Manuel de Droit maritime*, № 2.

нява и последния, но развитието на търговското мореплаване прави голѣма услуга и на военната флота, като осигурява на Държавата множество матрози, а въ време на война множество превозни сръдства, нѣкои отъ които могатъ да се превърнатъ въ полезни бойни единици.

Неоснователността на току що изложенитѣ мнения за необходимостта отъ отдѣлно уреждане на морския превозъ, е повече отъ ясна.

Опасноститѣ, на които сж изложени параходитѣ при плуването имъ изъ вѣтрешнитѣ води, не сж значително-малки отъ ония, на които сж изложени корабитѣ, плуващи изъ моретата. По-полѣмитѣ или по-малки опасности не могатъ да послужатъ за достатъчно и сериозно основание за поставянето морскитѣ превози подъ специаленъ режимъ.

Ripert²¹⁾ счита, че е невъзможно да се намѣри въ повече или по-малко опасния характеръ на корабоплаването единъ достатъчно сериозенъ и сигуренъ критерий за отдѣлянето на морското корабоплаване отъ рѣчното. И наистина, не е вѣрно, че морското корабоплаване е винаги и само по себе си по-опасно отъ рѣчното. Изкачването; праговетѣ (шлойзитѣ, estuaires) на Сена е едно предприятие много по-трудно отколкото преминаването на единъ рейсъ или влизането въ едно морско пристанище. Опасността при корабоплаването е единъ фактически въпросъ, но не едно правило, годно да оправдае прилагането на единъ специаленъ законенъ режимъ. Въ никой текстъ не може да се намѣри алюзия за подобно правило.

Морскитѣ постройки (кораби), предназначени за научни екскурзии, корабигѣ за удоволствие, яхтитѣ, учебнитѣ кораби, корабитѣ-фарове, военнитѣ морски единици, полицейскитѣ кораби и пр., макаръ да сж изложени на сжщитѣ морски опасности, на които сж изложени и морскитѣ търговски кораби, не подпадатъ подъ режима на морското право²²⁾.

Оправдаването на особеноститѣ на морското право съ аргумента, че последното е кодифициране на старото обичайно право, не може да даде основание на модерния законодателъ да стои затворенъ въ китайскитѣ стѣни, въ които тѣзи острарѣли обичайни норми сж го затворили.

Сжщо и аргумента, че политическитѣ услуги, които Държавата очаквала отъ търговската marina въ случай на война, оправдавали особения режимъ, на който морския превозъ е подложенъ, е несериозенъ, защото Държавата има право да очаква сжщитѣ услуги въ време на война и отъ останалитѣ съобщителни сръдства: желѣзници, автомобили, цивилна авиация и пр.

При това, не би могло да се поддържа сериозно, че подчинението на морскитѣ превози на сжщитѣ правила, на които

²¹⁾ Ripert — Droit maritime, № 141.

²²⁾ Smeesters — Droit maritime et fluvial томъ I, № 1.

сж подложени превозитъ по сухо и по рѣкитѣ, би намалило развитието и преуспѣването на морската търговия и корабоплаването.

За да се подчертае, обаче, несъстоятелността на сепаратистичното уреждане на морския превозъ, ще трѣбва да се изтъкне, че правилата, минали въ сега действащитѣ закони за морската търговия, сж атаквистични останки отъ онѣзи системи за експлоатирането на корабитѣ, които сж съществували въ самото начало при появата на корабоплаването, системи известни подъ имената: *contrat de pacotille*, *contrat de colonne*, *contrat de commande* и пр.

Contrat de pacotille се е състоялъ въ това, че притежателятъ на стоки ги е повѣрлявалъ на нѣкой капитанъ или морякъ за да ги продаде презъ време на патуването, което кораба е предприемалъ, като получената полза се подѣля между собственика на стоката и капитана или моряка.

Колонниятъ договоръ (*contrat de colonne*), който се е практикувалъ главно въ Италия, е ималъ за свой произходъ договорътъ, по силата на който собственика на кораба, капитана и матрозитѣ сж се съгласявали да извършватъ корабоплаването за обща полза. Този договоръ се е превръщалъ въ колоненъ договоръ (*contrat de colonne*), когато се е присъединявалъ къмъ тѣхъ и товарача, който имъ е повѣрлявалъ стоката за да бже тя продадена за обща полза. Често, обаче, товарача е билъ замѣстванъ отъ заеодавецътъ, който е давалъ срѣдствата за да се купи стоката и съ кораба да се занесе въ нѣкоя далечна страна за да се продаде за обща полза.²³⁾

Но както въ първия случай, тъй и въ втория, натоварената на кораба стока не е имала едно опредѣлено предназначение, а капитанътъ е дирелъ и я продавалъ тамъ, дето е намиралъ най-голѣма изгода. Ето защо той е трѣбвало да има свободата да действува, тъй като не е ималъ възможность да се съветва нито съ собственика на кораба, нито съ лицето, което е дало стоката. Ако, обаче, тѣзи широки права на капитана сж били оправдани въ ония времена, днесъ тѣ сж съвсемъ неоправдани, не само защото стоката се отправя на точно опредѣлено мѣсто и лице, но и защото съобщителнитѣ срѣдства сж така развити, че всѣки моментъ капитана има възможность да поиска нареждания, за начина по който следва да постѣпи. Нѣщо повече, докато въ ония първични времена капитанътъ и моряцитѣ сж били съдружници и сж имали личенъ интересъ отъ най-доброто пазене и продаване на стоката, днесъ тѣ сж обикновени чиновници, нѣмащи нищо общо съ стоката. Ясно е, прочее, че днесъ не може вече да се признае на капитана повече права, отколкото се признаватъ на

²³⁾ За по подробна историческа справка вж. Bonnecase — *Droit comm. maritime*, № 315 и сжщия авторъ — *Le particularisme de dr. comm. maritime*, стр. 17.

всѣки превозвачъ, тъй както ще трѣбва той да отговаря по сжщия начинъ, по който отговаря и всѣки другъ превозвачъ.

Не е по друго положението и при стария командитенъ договоръ (*contrat de commande*), при който се повѣрватъ стоки на арматьора, който поема задължението да ги пренесе съ кораба и ги продаде тамъ гдето намѣри най-добра цена, като получената печалба се подѣли между него и лицето, което е дало стоката или паритѣ за покупката ѝ. При този видъ на договора, естествено е било да се дадатъ на арматьора такива права, които да направятъ възможно свободното разполагане съ стокитѣ. Днесъ, обаче, това е излишно, защото арматьора не може и не бива да разполага съ стокитѣ, които му сж повѣрени за да ги превози и предаде на точно определено мѣсто и лице.

Очевидно е, че днесъ сж една отживѣлица всички ония постановления въ законитѣ за морската търговия, които даватъ широки права на арматьора, капитана и моряцитѣ, тъй като тѣзи постановления сж остатъкъ отъ едно минало, което вече не сжществува, отъ една рактика, която отдавна е изчезнала, отъ единъ начинъ на експлоатиране корабитѣ, който е направенъ абсурденъ отъ модернитѣ съобщителни срѣдства.

Направеното изложение прави несъмнено заключението: крайно време е да се унифициратъ законнитѣ постановления уреждащи морския и сухоземеиъ превозъ, като и двата вида превози бждатъ подчинени на едни и сжщи правни норми, отговарящи на днешнитѣ развити съобщителни срѣдства и обществени правоотношения.

ПРОЕКТЪТЪ ЗА НОВЪ ИТАЛИЯНСКИ МОРСКИ ЗАКОНЪ

отъ

Д-ръ ГОРАНЪ ИВАНОВЪ.

Фашисткото управление въ Италия се характеризира не само съ реформи въ областта на публичното право, но и въ областта на цѣлото право въобще. Презъ 1930 год. влѣзе въ сила новия наказателенъ законъ и новия законъ за наказателното сѣдопроизводство. Тая година (1939) — презъ лѣтото — влѣзе въ сила книга I отъ новия граждански законъ, която съдържа разпореждания относително прилаганието на законитѣ въобще и урежда положението на лицата. Преди нѣколко дни нашата ежедневна преса съобщи за влизането въ сила и на другитѣ книги отъ новия италиянски граждански законъ. Ние нѣмаме подъ рѣка правната книжнина излѣзла презъ последнитѣ месеци въ Италия за да провѣримъ това съобщение. Но и да не сж влѣзли още въ сила и другитѣ книги на новия италиянски граждански законъ, трѣбва да се предполага, че то не ще закѣснѣе, защото проекта за цѣлия граждански законъ е отдавна готовъ. Може би, ще се забави приемането и обнародването само на IV-тата книга на проекта (облигационното право), защото нѣкои предполагатъ, че търговскитѣ и граждански задължения и договори ще бждатъ уредени въ единъ общъ законъ въ връзка съ новата корпоративна система въ Италия. Реформира се и търговското право. Следъ като бѣха изработени два проекта за нови търговски закони, единия презъ 1922 г., а другия презъ 1925 г., изглежда, че цѣлостното замѣняване на търговския законъ е изоставено и вмѣсто това се извършва постепенно замѣняването на отдѣлни глави. Така до сега сж измѣнени правилата относително несѣстоятелността, мѣнителницитѣ и чека, предпазния конкордатъ, малкитѣ несѣстоятелности и нѣкои отъ разпорежданията на закона относително търговскитѣ дружества.

Възъ основа на закона пълномощие отъ 30.XII.1923 год., съ който се възлага на италиянското правителство да измѣни гражданския и търговския закони, е била назначена подкомисия, която да изготви проектъ за измѣнение на закона за търговската флота (*codice per la marina mercantile*). Тая подкомисия подъ председателството на сенатора Рафаеле Перла, въ която сж участвували почти всички италиянски капацитети по

морското право, е изработила проектъ за морски законъ, за морски кодексъ— „*codice marittimo*“ — представенъ на правителството презъ 1931 год. Проекта на подкомисията е билъ изпратенъ за мнение на: Италианския върховенъ касационенъ съдъ, на всички италиянски Апелативни сждилища, Университети, Висши стопански училища, на Държавния съветъ, на Синдиката на сждебнитъ служители, както и на фашистката национална конфедерация и нейнитъ провинциални съвети, заинтересовани въ корабоплаването. Мненията и предложенията на тия организации и учреждения сж събрани въ два тома „*Osservazioni e proposte sul progetto di codice marittimo*“ издадени отъ Министерството на правосъдието презъ 1936 год. гдето е даденъ и текстъ на проекта.

Онова, което трѣбва да се каже общо за проекта е, че съдържа постановления, които уреждатъ всички отношения на морското право, всички релеватни къмъ правото дейности, свързани съ морското корабоплаване. Сжщия урежда не само отношенията, които съставляватъ морското частно право, но и отношенията на цѣлото публично морско право (административно и наказателно морско право), съдържа постановления и отъ материаленъ и отъ процесуаленъ характеръ, и то не само разпореждания, съставляващи вътрешно морско право, но и доста разпореждания изъ областта на частното международно морско право. Той представлява отъ себе си систематиченъ и пълненъ сборникъ на всички норми на морското право, единъ истински морски кодексъ, *corpus juris marittimi*.

При изработването на отдѣлнитъ правила подкомисията е държала смѣтка за последнитъ резултати на научната работка на отдѣлнитъ въпроси. Споредъ мнението на италиянския Върховенъ касационенъ съдъ проекта поставя Италия на първо мѣсто въ морското законодателство. Той е по-модеренъ отъ техническа и научна гледна точка отъ новиятъ морски законъ на Холандия отъ 1924 година и отъ тоя на Съветска Русия отъ 1929 година. Въ проекта сж възприети много отъ постановленията на действующия италиянски търговски законъ относително морската търговия и на действащия италиянски законъ за търговската флота (*codice per la marina mercantile*), съ измѣненията и допълненията имъ станали съ ратифицирането на различни международни морски конвенции и съ отдѣлни закони. Съ събирането на всички норми на морското право въ единъ единственъ кодексъ, проектътъ подчертава автономията на морското право, себичниятъ, практикуларенъ, характеръ на морското законодателство. Въ това отношение той означава връщане къмъ системата на *Ordonance sur la marine*¹⁾ на Людовикъ XIV отъ 1681

¹⁾ „*Ordonance sur la marine*“ е билъ кодексъ, който е включвалъ въ себе си, както правила на частното, така и тия на публичното морско право. Съ реформитъ на Наполеона презъ 1807 г. частното морско право се включва като частъ на *Code de Commerce*, а публичното морско право — въ други морски закони.

год. и към схващанията относително характера на морското право на авторитѣ на тоя ордонансъ, което дава основание на критики и спорове. Като споменаваме, че проекта означава връщане към системата на ордонанса отъ 1681 год., това не трѣбва да се разбира въ смисълъ, че авторитѣ му сж се ржководили отъ схващания отживѣли времето си и отречени отъ науката и практиката. Може би, сждебната практика и опита на живота даватъ все повече и повече аргументи въ полза на пълното обособяване на морското право въ неговата цѣлостъ отдѣлно отъ общото, земното право. Следъ вѣковното сжществуване на частното морско право като частъ отъ общото право, отъ търговския законъ, въ повечето европейски страни, може би ще се премине къмъ системата на обособяването на морско право въ отдѣлни кодекси. Връзката между постановленията на морското търговско право и тѣзи на останалитѣ части на търговския законъ е до голѣма степенъ формална, механическа. Отдѣлянето на морското право отъ търговското нѣма да затрудни приложението на първото. Тъкмо обратното, неговото включване и третиране като частъ отъ общото право, крие въ себе си опасността то да остане подъ влиянието на правнитѣ схващания, които доминиратъ въ последното, общото право. Общото право отразява въ себе си мѣстнитѣ, националнитѣ, особености на дадена страна. Колкото повече морското право е подъ влиянието на тѣзи особености, толкова по-малко то е пригодно да уреди отношенията свързани съ корабоплаването и морската търговия. Морската търговия има повече международенъ характеръ. Затова трѣбва и нормитѣ, които я уреждатъ да държатъ смѣтка за тоя характеръ и да бждатъ очистени отъ елементи, които иматъ мѣстно значение. Едно обособено морско право може по-лесно да бжде приспособено къмъ нуждитѣ на морската търговия. Морската търговия се нуждае отъ право, което да важи за всички отношения на корабоплаването, независимо отъ народността на лицата и корабитѣ, които участвуватъ въ корабоплаването. Тази тенденция къмъ универсалност на морското право, която се забелязва, съ известни колебания, въ неговото развитие у всички народи отъ най-дълбока древностъ до днешенъ може да бжде наложена по-лесно когато то е обособено. Като съображение за включване на нормитѣ на морското право въ единъ общъ кодексъ, отдѣлно отъ общото право, може да се наведе и мисълта на италианския професоръ Манара, изразена въ неговитѣ бележки къмъ проекта, че дѣлението на морското право на частно и публично, на административно, наказателно и пр. мжчно може да се прокара и не отговаря на природата на това право.

Независимо отъ неговата партикуларистична тенденция, трѣбва да се забележи, че проекта отразява и стремлението къмъ уеднаквяване на морскитѣ закони на различнитѣ страни

тенденцията към универсалност. Следъ като възприема постановленията на различнитъ международни морски конвенции, действащи сега въ Италия по силата на различни особени закони, той възприема и постановленията на конвенции нератифицирани отъ Италия при изработването му, което дава поводъ на критици.

Сжщия съдържа 782 члена, и е раздѣленъ на 8 книги. Първата се занимава съ вътрешнитъ морета, териториалнитъ води и териториалната компетентностъ на морската администрация (*demanio marittimo*), втората съ корабитъ, третата съ морскитъ лица, четвъртата съ морската полиция, петата съ правата и задълженията въ морската търговия и корабоплаването, шестата съдържа особени разпореждания, седмата се занимава съ особенитъ сѣдилища по морскитъ спорове и осмата съдържа наказателни и дисциплинарни разпореждания. Къмъ проекта сж приложени и две добавки, съдържащи правилата относително морскитъ продажби, т. е. продажбитъ на на стоки, подлежащи на товарене на кораби и продажбитъ на плутващи по море стоки. Понеже въ подкомисията по изработването на проекта се е спорило дали правилата за тия продажби трѣбва да бждатъ включени въ морския законъ или въ търговския законъ, и понеже, отъ друга страна, сжщата е е била на мнение, че тия продажби заслужаватъ по-дълбоко проучване и по-пълно уреждане, последнитъ сж биле изключени отъ проекта, като изработенитъ отъ подкомисията правила сж представени на правителството, въ форма на отдѣлни добавки къмъ проекта, които да послужатъ като поводъ за по-обстойното изучване на тия сдѣлки и за по-пълното тѣхно уреждане.

Първата книга съдържа две глави, първата глава се отнася за вътрешнитъ морета и териториалнитъ води, а втората за териториалната компетентностъ на морската администрация.

Втората книга съдържа шестъ глави, а именно: разпореждания относително опредѣлението на кораба, собствеността, постройката, измѣрванието класификацията и народността на корабитъ, вписването и регистрацията на сжщитъ, чужденцитъ като собственици на италиянски кораби, относително публичността на сдѣлките за учредяване или прехвърляне права върху кораби, за заличаването на вписванията на правата върху корабитъ както и унищожаването на корабитъ. Особеното въ тая книга е, че се дава опредѣление на кораба, съгласно схващанията на теорията, както и на другитъ по-малки плавателни съдове лодки, корабчета, цистерни и др., означени съ понятието „*gallegiante*“. Съ това проекта, споредъ бележкитъ на италиянския Върховенъ касац. сѣдъ, единственъ въ европейското морско законодателство дава примѣръ на опредѣляне

понятията „корабъ“ и „плавателенъ съдъ“²⁾ Проектътъ опредѣля кораба—„паве“—като постройка направена, за да плава по вода, нормално движена съ апаратъ за механическо движение или съ платна, назначена за превозъ на пътници, или стоки, за риболовъ, за корабовлачене (реморкажъ) или за друга морска служба. Подъ плавателенъ съдъ — „gallegiante“ — проекта разбира всѣкаква друга морска постройка, която се движи безъ апаратъ за механическо движение или безъ платна, независимо отъ това за каква целъ се употрѣбява. Опредѣленията на кораба“ и „плавателния съдъ“ се критикуватъ отъ италианския Върховенъ Касационенъ Съдъ. Последниятъ намира сжщитѣ за неприемливи, защото не държатъ смѣтка за голѣмината на кораба и плавателния съдъ. По отношение плавателнитѣ съдове, споредъ проекта, се прилагатъ правилата за корабитѣ, доколкото това не е изрично изключено. Особеното и новото въ тая глава е, че при постройката на кораби съ метална конструкция се изисква да бжде предвидена инсталация за орждия, за да може въ случай на война корабътъ да се въоръжи и отбранява, и второ, съдържа правила за отчуждението и реквизицията на кораби въ полза на държавата — чл. 43.

Третата книга съдържа три глави: за морскитѣ лица, за екипажа, за съставянето на екипажа, за списъцитѣ на екипажа, за договорътъ за наемане на екипажъ и за лицата на работа въ пристанищата.

Четвъртата книга съдържа две глави: първата за службата въ пристанищата и по плажоветѣ, за полицията въ пристанищата, за плавателнитѣ съдове (galegiante) въ пристанищата и териториалнитѣ води, за корабоводенето (пилотажа) и корабовлаченето (реморкажа), втората — за упражнението на корабоплаването: за знамето, за условията на корабоплаването, и тия за влизането въ и излизането отъ пристанищата, за полицията на корабитѣ презъ време на плаването, за актоветѣ за гражданското състояние и завещанията, извършвани презъ време на плуване. Втората глава се занимава и съ близкото крайбрѣжно плаване (каботажа) както и съ различнитѣ пристанищни такси.

Петата книга, която е и най-важната, съдържа 11 глави. Първата се занимава съ стѣкмителитѣ (арматоритѣ) и паракходнитѣ агенти (gasomandatari). Повече отъ разпорежданията на тая глава, както и на разгледанитѣ до тукъ четири книги на проекта, сж взети отъ действующия италиански търговски законъ, постановленията му за морската търговия, и отъ действующия законъ за търговската флота (codice per la marina mercantile), но има и важни нови положения. Нови сж: чл. 221, който урежда даването подъ наемъ на голъ, нестѣкменъ, ко-

²⁾ Трѣбва да се отбележи, че нашето действаще морско законодателство дава опредѣление на кораба, а именно въ чл. 261 отъ 3. за търговското корабоплаване.

рабъ, при който случай кораба се стъкмява отъ наемателя и последния извършва корабоплаването въ свой интересъ и за своя смѣтка, чл. 222, който разглежда случая когато стъкмителя възлага корабоплаването на управител-мандатеръ и чл. чл. 224 и 225, уреждащи по-подробно положението на параходнитѣ агенти. Споредъ последнитѣ два члена параходния агентъ може да представлява предъ сѣдилищата, като ищецъ или ответникъ стъкмителя за всичко, което се отнася до кораба въ мѣстожителството на агента и презъ време на пребиваването на кораба на това мѣсто. Когато се отнася до аварии и загуби, нанесени на стоки, назначени за мѣстожителството на агента, последниятъ отговаря сѣдебно въ това си качество, независимо отъ това, дали вредитѣ сж нанесени преди или следъ декларацията на агента, че представлява кораба и дали сж възникнали на мѣстото дето агента представлява кораба или на друго мѣсто. Тѣзи разпореждания на проекта относително агентитѣ, се критикуватъ отъ италиянския Върховенъ касационенъ сѣдъ, намира ги недостатъчно ясни, но все пакъ тѣ представляватъ единъ напредъкъ въ законодателството, защото въ действующето право на Италия положението на параходнитѣ агенти не е уредено съ законни разпореждания, а и практиката не е създадала твърдо установени правила. Втората глава на книга пета се занимава съ корабитѣ въ съсобственостъ. Важно ново положение въ тази глава е, че допуска при съсобственостъ въпроса за изоставянето на цѣлия корабъ въ полза на застрахователя (*de laissezment*) да се реши отъ мнозинството отъ съсобственицитѣ, одобрено отъ сѣда. Освенъ това, частитѣ на отдѣлнитѣ съсобственици се опредѣлятъ на стотни отъ стойността на кораба, напримѣръ 1/100, 20/100 и пр. Споредъ сега действующето право въ Италия — чл. 307 отъ правилника за прилагане на закона за търговската флота (*codice per l'a m. m; regolamento*), частъта на отдѣлнитѣ съсобственици се опредѣля като стойността на кораба се дѣли на двадесетъ и четири части, напримѣръ 1/24, 2/24 и т. н. Разпредѣлението стойността на кораба между съсобственицитѣ на стотни части представлява по-голѣмо удобство при опредѣляне паричнитѣ стойности на правата и задълженията на съсобственицитѣ, при опредѣляне на мнозинството и т. н. Третата глава на сѣщата книга се занимава съ властъта на корабоначалника и неговитѣ задължения спрямо стъкмителя, собственика на кораба и собственицитѣ на товара. Новото положение въ тая глава е опредѣлението на понятието корабоначалникъ. Последниятъ се опредѣля като представителъ на кораба и товарачитѣ презъ време на пѣтуването — чл. 235. Задълженията на корабоначалника спрямо товарачитѣ сж изброени по пълно — чл. чл. 233 и 242. Четвъртата глава разглежда превозния договоръ. Особеното въ нея е, че урежда отдѣлно различнитѣ видове договори за морски превозъ. Раз-

глежда отдѣлно договора за наемъ на корабъ, (*poleggio*) отдѣлно договора за превозъ на отдѣлни пратки (*trasporto di cose*). При договора за наемъ на корабъ отдѣлно е уреденъ договора за наемъ на корабъ за опредѣлено време (*poleggio a tempo*) и отдѣлно договора за наемъ на корабъ за отдѣлни пжтувания (*poleggio a viaggio*). Нови въ тази глава сж и разпорежданията относително мѣстото на товаренето, мѣстото на приемането на товара отъ превозвача, правилата относително течението на контрасталиитѣ. При изработването на тѣзи правила сж възприети сжществуващата практика и морскитѣ обичаи по въпроса въ Италия. Относително коносаментата сж възприети постановленията на Брюкселската конвенция за унификацията на нѣкои правила относително коносаментата отъ 25.VIII.1924 г. По време изработването на проекта конвенцията не е била ратифицирана отъ Италия. Днесъ нейнитѣ постановления сж действаще право тамъ по силата на закона отъ 19 юлий 1929 год. Петата глава урежда морската застраховка. Новитѣ постановления тукъ се отнасятъ до конкурса между множеството застрахователи при многократната застраховка, до нищожността на застраховката, до застраховката на стоки, когато кораба не е споменатъ въ договора (чл. 336), за траенето на застраховката и за застраховката на навлото. Застраховката се смѣта за нищожна, ако застрахованата вещь е погинула или е била повредена и съобщението за погиването или повреждането е получено въ мѣстонахождението на застрахования преди последния да е наредилъ за сключването на застраховката. Шестата глава се занимава съ морскитѣ опасности: авариитѣ, корабосблъскването, помощта и спасяването и корабокрушенията. Седмата—съ морскитѣ привилегии и морскитѣ ипотеки, и осмата—съ вписванията на корабитѣ, деветата — съ ограниченията отговорността на собственицитѣ и стѣкмителитѣ на кораби, десетата—съ секвестъра и сждебната продажба на корабитѣ и единадесета — съ давността въ морското право. Относително морскитѣ привилегии и ипотеки, проекта възприема правилата на международната Брюкселска конвенция отъ 10.IV.1926 год. въведени въ Италия още презъ 1928 год. съ закона отъ 31.XII. Относително ограниченията отговорността на собственицитѣ и стѣкмителитѣ за действията на корабоначалника и другитѣ членове на екипажа сж възприети правилата на Брюкселската конвенция относително тия ограничения отъ 25.VIII.1924 год. въведени въ Италия съ законъ отъ 19.VII.1929 год. Проекта, въ това отношение, се различава отъ постановленията на действащия италиански търговски законъ. Споредъ чл. чл. 491 и 492 на италианския търговски законъ, съответни на чл. чл. 12 и 13 на нашия (българския) законъ за морската търговия, отговорността на собственика и стѣкмителя за действията на корабоначалника и екипажа презъ време на пжтуването и въ връзка съ пжтува-

нето по начало е неограничена. Собственика и стъкмителя могат да ограничат тая отговорност, като изоставят кораба и навлото въ полза на кредиторитѣ. Изоставянето се извършва чрезъ декларация въ опредѣленъ срокъ. Споредъ проекта, ограничената отговорностъ на тия лица съществува по силата на закона, не е необходима никаква декларация отъ тѣхна страна. Ограничената отговорностъ тукъ е пакъ лична, т. е. до стойността на кораба и навлото, а не както е въ германското право (§ 468 на германския търговски законъ) вещна. § 468 на германския търговски законъ гласи, че собственика не отговаря лично, а само съ кораба и навлото. Споредъ проекта, собственика може да запази кораба, не е необходимо да го изостави за да се освободи отъ отговорностъ, достатъчно е да заплати на кредиторитѣ си сума равна на стойността на кораба плюсъ навлото. Друга една особеностъ на проекта въ връзка съ ограничението отговорността на собственика и стъкмителя е тая, че въ известни случаи отговорността е ограничена споредъ тонажа на кораба, а именно, тя не може да надмине повече отъ 200 златни лири за всѣки регистъръ тонъ на кораба. Съ това последно правило проекта, въ съгласие съ конвенцията отъ 1924 год., възприема английската система на ограничение отговорността. Ако кредитора секвестрира кораба за удовлетворение на своитѣ вземания, собственикътъ може да освободи кораба отъ секвестъръ, ако представи гаранция равна на стойността на кораба и навлото. Проекта предвижда и особена процедура за удовлетворение на кредиторитѣ отъ внесенитѣ суми или отъ кораба.

Книга шеста съдържа три глави, първата за корабоплаването за удоволствие, втората за корабоплаването за риболовъ и третата за корабоплаването презъ време на война: за военнитѣ действия, предприети отъ търговски кораби, за морскитѣ призи, за отношенията спрямо неприятелскитѣ кораби въ началото на военнитѣ действия, за отношенията спрямо екипажа и пътниците на неутралнитѣ и неприятелскитѣ търговски кораби и разпореждания въ случай на неутралитетъ на Италия при война между други сили. Всички разпореждания относително корабоплаването за удоволствие и риболовъ сж нови, повечето отъ постановленията за корабоплаването въ време на война се съдържатъ въ сега действащия законъ за търговската флота (*codice per la marina mercantile*).

Книга седма съдържа една единствена глава. Повечето отъ нейнитѣ поставления сж възприети отъ закона отъ 31.XII.1928 г. относително гражданската юрисдикция на командантитѣ на пристанищата. Съгласно чл. 607 на проекта командантитѣ на пристанищата могатъ да разрешаватъ граждански спорове, които не надминаватъ 5,000 италиянски лири за обезщетение на вреди причинени на кораби и др. плавателни съдове при корабосблъскване, при маневриране въ пристанищата и други мѣста

кждето акустиратъ кораби и други плавателни съдове за възнаграждения отъ пилотажъ и за други услуги, направени на кораби. Командантитѣ решаватъ спороветѣ безъ спазване на сждебни формалности, следъ опитъ за спогаждане на странитѣ, ако опита не успѣе. Решенията имъ подлежатъ на обжалване само по спорове, които надминаватъ 2,000 лири. Проекта опредѣля кои отъ общитѣ сждалища решаватъ спорове, произхождащи отъ корабосблъскване и други морски бедствия.

Книга осма съдържа три глави. Първата се занимава съ морскитѣ престѣпления и нарушения, втората съ сждопроизводството по преследването и наказването на сжщитѣ, а третата съ дисциплиниранитѣ провинения и тѣхнитѣ наказания. Повече отъ разпорежданията на тая книга сж взети отъ закона за търговската флота (*codice per la m. m.*). Въ голѣмата си частъ тѣ съответствуватъ на деянията на часть втора на нашия законъ за търговското корабоплаване.

Проектътъ не се занимава съ уреждането на морския заемъ. Съображенията за изключването на морския заемъ, сж били, че той днесъ нѣма приложение. Институтътъ на морския заемъ е отреченъ отъ най-новото морско право. Брюкселската конвенция отъ 10 априлъ 1926 г. относително морскитѣ привилегии и ипотеки изключва привилегията, произхождаща отъ морски заемъ. Подкомисията авторка на проекта е предоставила разрешението на въпроса за окончателното изоставяне на морския заемъ, следъ като се събератъ статистически сведения за сключенитѣ морски заеми въ по-ново време. Апелативния сждъ, въ Генуа въ своитѣ бележки върху проекта, изказва мнението да се запази института на морския заемъ въ бждещия италиянски морски законъ.

Проекта не съдържа никакви правила относително вътрешното, рѣчното, корабоплаване, нито пъкъ съдържа указания (текстъ) въ смисълъ, че бждещия морски законъ ще се прилага и по отношение вътрешното корабоплаване. Въз основа на сега действащото право, доктрината и юриспруденцията въ Италия приематъ, по начало, че морското право се прилага и по отношение вътрешното корабоплаване. Римския професоръ Torquato C. Giannini смѣта, че е необходимо да бжде уреденъ тоя въпросъ съ законъ, било като се предвидятъ особени правила, които да уредятъ и вътрешното корабоплаване, било като се укаже въ закона, че правилата за морското корабоплаване се прилагатъ и по отношение вътрешното, рѣчното. Сжщиятъ въпросъ, въ сжщиятъ смисълъ се поведига и отъ Държавния съветъ и римскитѣ Апелативенъ сждъ.

Отъ проекта не се вижда дали сжщия ще се отнася и до италиянскитѣ колонии или само до „майката отечество“. Сега сжществува отдѣленъ морски законъ за Либия отъ 1914 год., който законъ е въведенъ и въ италиянскитѣ егейски острови отъ 26.I.1928 год. съ губернаторски декретъ.

Проекта се критикува, критиката изхожда отъ Генуезския Апелативния съдъ, и затова че въ него не сж вмъкнати постановленията на нѣкои конвенции, въ които Италия участвува, напримѣръ, Лисабонската, за уеднаквяване на светлинитѣ и сигналитѣ, Лондонската, за сигурността на човѣшкия животъ и др. Споредъ сжщиятъ апелативенъ съдъ въ проекта е трѣбвало да бждатъ вмъкнати и разпорежданията на конвенции, които не сж били ратифицирани при съставянето му, но които сж били на пжтъ да бждатъ ратифицирани тогава, напримѣръ, Брюкселската отъ 10.IV.1926 год. относително имунитета на държавнитѣ кораби. Римскиятъ апелативенъ съдъ, обаче, намира, че нѣкои постановления, поради възможността да да бждатъ често измѣнявани, трѣбва да бждатъ поставени въ отдѣленъ законъ. Такива сж, напримѣръ, правилата относително плаването на военнитѣ кораби. Съ тая причина трѣбва да се обясни защо правилата на нѣкои международни конвенции, ратифицирани или подлежащи на ратифициране не сж били вмъкнати въ проекта.

БОРСОВО ПРАВО И ПРАКТИКА

ПОДСЖДНОСТЪ НА БОРСОВИТЪ ДЪЛА И УСЛОВИЯ ЗА ЗАПАЗВАНЕ ПРАВАТА НА ПРОДАВАЧА ПРИ НЕИЗПЪЛНЕНА ОТЪ КУПУВАЧА БОРСОВА СДЪЛКА.

отъ

ПАВЕЛЪ ТАШЕВЪ, юрисконсултъ на „Хранизноса“.

1. Подсждни на помирителния борсовъ сждъ сж спороветъ, означени въ чл. 72 отъ Закона за стоковитъ борси, а именно: спороветъ по изпълнение или неизпълнение на сдълки, възникнали между членоветъ на борсовата корпорация, както и спороветъ отъ всички регистрирани сдълки, включително и тия между членове и нечленове на борсовата корпорация, когато между дветъ страни съществува съгласие за отнасянето имъ предъ Борсовъ помирителенъ сждъ. По начало тая подсждностъ е задължителна за странитъ при условията на закона.

Съ забележката къмъ чл. 81 отъ Закона за стоковитъ борси, тая задължителностъ е лишена отъ характера на изключителностъ, като е предоставена законна възможностъ за отнасяне на тия спорове за разглеждане предъ общитъ сждилища, следъ изтичане на тримесеченъ срокъ отъ възникването на спора.

Съ огледъ на това разпореждане и на неговото приложение се е поставилъ въпроса, подлежатъ ли на прекратяване, като преждевременно заведени предъ общитъ сждилища, искове, предявени преди изтичането тримесечния срокъ отъ възникване на спора, когато отвода за прекратяването на тия искове, поради преждевременното имъ завеждане предъ общитъ сждилища е предявенъ следъ изтичане на тримесечния срокъ. Въ това отношение, практиката на общитъ сждилища е била колеблива до разрешаването на въпроса по сждебенъ редъ съ обжалване на опредѣленията за прекратяване на образувани по такива искове дѣла по касационенъ редъ, било предъ апелативнитъ сждилища, било предъ Върховния касационенъ сждъ. Въпроса е вече разрешенъ окончателно въ смисълъ, че не подлежатъ на прекратяване дѣла, образувани по искове предявени предъ общитъ сждилища преди изтичане на тримесечния срокъ отъ възникване на спора, когато отвода се предявява едва следъ изтичане на тримесечния срокъ. Съображенията легнали въ основата на решенията на сжда, сж преди всичко, че уважаването на единъ такъвъ отводъ не би осж-

ществува целта, която се преследва съ неговото предявяване, а именно дѣлото да се направи подсъдно на другъ съдъ, а не на оня, предъ който се разглежда, тъй като при уважаването на единъ такъвъ отводъ, като се има предвидъ, че въ момента на разглеждането му тримесечния срокъ е билъ вече изтекълъ, иска би подлежалъ на предявяване отново предъ общитѣ съдилища, а не предъ борсовитѣ съдилища, гдето по начало би трѣбвало да се предяви съ огледъ момента на предявяването му. Това съображение лишава отъ всѣкаква смисълъ и съдържание уважаването на единъ такъвъ отводъ и прави това уважаване напълно безпредметно. (Вж. решение по гр. д. № 488/38 год. на Соф. апелативенъ съдъ, III гр. отдѣление и гр. д. № 158/38 г. на В. к. съдъ, II гр. отдѣление.

2. — При решаване на борсовитѣ дѣла, съгласно чл. 86 отъ Закона за стоковитѣ борси, съдътъ се ръководи отъ закона и правилницитѣ на борсата, общитѣ закони на страната, търговскитѣ обичаи и справедливостта.

Върховния Касационенъ съдъ, съ решението си по гр. д. № 856/37 г. на III гр. отдѣление, е ималъ случая да се произнесе по въпроса за задължителната сила, която иматъ означенитѣ въ чл. 86 правни източници при решаване на дѣлата. Съдътъ е постановилъ, че изброенитѣ въ чл. 86 отъ закона за стоковитѣ борси, правни източници, нѣматъ еднаква задължителна сила. Съображения за това, съдътъ намира, както въ начина по който сж изброени тия правни източници въ закона, тъй и въ тѣхното естество. Мѣродавенъ трѣбва да бжде за съда, който прилага чл. 86 отъ закона за стоковитѣ борси, реда по който сж изброени тия правни източници и който редъ опредѣля тѣхната задължителностъ по начинъ, че ще се дава предпочитание на ония отъ тѣхъ които предшествоватъ по реда на изброяването другитѣ, означени въ чл. 86 правни източници.

3. — Като последица отъ неизпълнението на едно главно задължение, произходяще отъ борсовата сдѣлка, изправната страна може да иска било разваляне, било принудителното изпълнение на договора, а сжщо и въ двата случая обезщетяване на щетитѣ. Главнитѣ задължения при една покупко-продажба сж предаване и получаване на вещитѣ и плащането на цената. Продавача може да се окаже неизправенъ било, че не предава стоката на уговореното мѣсто и време, било, защото предложената отъ него стока не е еднаква съ оная, която е предметъ на договора, било най-сетне, че не отговаря на на уговореното количество. Купувача отъ своя страна може да се окаже неизправенъ било, защото не се явява да получи стоката на уговореното мѣсто и време, било, че отказва безъ уважителни причини, да получи стоката, било най-сетне, защото не устоява на задължението да плати цената по начинъ уговоренъ въ договора.

Следователно, разваляне или изпълнение по принудителен редъ на продажбата, сж правата, които изправната по сдѣлката страна има при изпълнение на договора. Борсовото право е развило приложението на тоя принципъ по начинъ, който повече отговаря на специалнитѣ изисквания на търговията и на характера на сдѣлката. Обаче, развалянето на продажбата, макаръ и придружено съ обезщетяване на вредитѣ, не винаги може най-добре да отговори на интереса, който изправната по сдѣлката страна има отъ изпълнението на сжщата продажба, отнасяща се било до предаване и получаване на стоката, било до плащане на цената. Продавача, който има готови стоки за предаване, може да има повече интересъ отъ изпълнението, отколкото отъ развалянето, било защото му е нужно да си освободи складоветѣ, било защото ценитѣ на стокитѣ клонятъ къмъ падане или сж спаднали, било защото и самиятъ продавачъ е разчиталъ на сумитѣ, които ще получи като цена за посрещане на други свои задължения. Купувача, отъ своя страна, може да има интересъ да получи купенитѣ стоки, като необходими за неговата търговия и индустрия, било защото се очаква или се е появило вече едно качване въ ценитѣ, било защото, разчитайки на тѣхъ, купувача ги е вече продалъ на трети лица, по отношение на които не иска да се излага на риска отъ своя страна да се покаже неустойлъ. По тия именно съображения, търговското и борсовото право даватъ възможность и на дветѣ страни да прибѣгнатъ вмѣсто до разваляне на продажбата, до принудително изпълнение,—изпълнение, което има за цель да попрѣчи щото неизпълнението на едната страна да отнеме на другата онова, което тя е искала да постигне съ сключването на продажбата.

Ако купувачътъ не се явява да получи вещьта или не плаща цената ѝ, продавача може, по свой изборъ, съгласно даденитѣ му въ чл. чл. 348 и 351 отъ търговския законъ права, или да депозира вещьта или да я проладе. Ако вещьта нѣма борсова или търговска цена, продажбата трѣбва да се извърши на търгъ; ако има— може да се извърши по текуща цена, безъ да е нужно изпълнението на каквато и да е формалность. Продажбата, когато неизпълнената сдѣлка е борсова, се извършва отъ единъ борсовъ посрѣдникъ, упълномощенъ отъ закона да извършва таквъ родъ сдѣлки. Следъ извършването на такава една продажба, продавача има правото да търси не само първоначално уговорената цена, но още и разносикитѣ, както и обезщетение за причиненитѣ вреди.

Както въ търговското, така и въ борсовото право, се поставя въпроса отъ кой моментъ и презъ кое време продавача може и трѣбва да пристъпи къмъ извършване на продажбата.

Изпълнението за смѣтка на неизправната страна е мѣрка предназначена да замѣсти неизвършеното доброволно изпъл-

нение, и затова не може да се пристъпи към извършването му по-рано от момента, въ който неустоялата страна е изпаднала въ забава. Обикновено, нито законът, търговският закон или закона за стоковитъ борси, нито съответнитъ правилници, не съдържатъ разпореждане, което да определя срока за извършване на продажбата, предоставяйки по такъв начинъ, на изправната по сдѣлката страна всичката възможност и свобода за избиране най-изгодния за това моментъ. Все пакъ, предвидъ на това, че се открива възможностъ за злоупотрѣбление съ тая предоставена свобода, поради липсата на единъ опредѣленъ срокъ, подчертава, се както въ теорията, така и въ практиката, задължението на изправната страна да действа съ грижата на добъръ търговецъ, по начинъ, че сжщата ще ангажира своята отговорностъ за причинени отъ забавянето щети, когато допустне едно виновно забавяне и междувременно сж могли да се появятъ въ цената на стоката понижавания или покачвания, които една поголѣма грижа би могла да избѣгне. Изобщо отговорноститъ въ това отношение, се регулиратъ въз основа на общитъ принципи за вина и обезщетение. Борсовитъ правилници на нѣкои страни съдържатъ разпореждания, които фиксиратъ срока, презъ който трѣбва да се пристъпи къмъ извършване на продажбата. Такъвъ е закона за борситъ въ Италия отъ 20 мартъ 1913 година, който постановява, че къмъ принудителна ликвидация, въ тежестъ на неустоялата страна, трѣбва да се пристъпи не по-късно отъ втория непраздниченъ день отъ падежа. Въ проектътъ пъкъ за новъ италиански търговски законъ — чл. 456, е постановено, че продажбата трѣбва да се извърши въ срокъ петъ дена отъ падежа на договора.

Отбелязва се още въ доктрината, че изпълнението къмъ което се прибѣгва за смѣтка на неизправната по сдѣлката страна, отъ стопанска гледна точка означава осмъществяване на неизпълнената сдѣлка, но отъ правна гледна точка това е една съвсемъ различна продажба, при която неустоялия контрагентъ взема противното положение на онова, което е ималъ въ неизпълнената сдѣлка: неустоялия купувачъ става продавачъ, тъй като борсовия посрѣдникъ действа при продажбата за негова смѣтка и на негови разноски; сжщо цената на новата сдѣлка почти никога нѣма да съпада съ оная на неизпълнената; поржчителството и гаранцитъ въ първата сдѣлка нѣма да се простиратъ и при втората—поржчителя, който е гарантиралъ първия продавачъ за плащане, не ще бжде отговоренъ за оня, който е купилъ стоката на публиченъ търгъ и пр. пр. Обаче, извършената продажба трѣбва да има за обектъ стоката предметъ въ първоначалния договоръ и то при сжщитъ договорни условия. Всѣко различие въ качеството и количеството, уговорени при първата сдѣлка, всѣко изключване или ограничаване на законнитъ или договорни гаранции, не могатъ

да се противопоставят на купувача, който по такъв начин би могъл да бжде ошетенъ, поради липса на предложения или наддавачъ. Задължаването за съблюдаване по единъ цѣлостенъ и пълненъ начинъ на договорнитѣ условия, може да се пренебрѣгне само, когато продавача, който действува за смѣтка на купувача, ги промѣня въ интереса на последния, било за да улесни сключването на продажбата, било за да получи една по-сигурна и по-висока цена.

Въ правилника на Софийската стокова борса, чл. 152, ал. II отъ 1936 год., сега чл. 162 отъ правилника на Софийската стокова борса отъ 1939 год., въ правилника на Русенската стокова борса, чл. 158 и на Варненската — чл. 104, когато купувача не изпълни задължението си да даде въ уговорения срокъ адресъ за експедиране на стоката, продавача има право, въ 10 дневенъ срокъ да товари стоката на адресъ на купувача, да търси разликата по текущи цени или да се откаже отъ сдѣлката. Упражнението на това изборно право въ полза на продавача, е свързано съ срокъ 24 часа въ смисълъ, че до изтичането на 24 часа отъ срока по сдѣлката, продавача трѣбва да упражни правото си, като избере едната отъ дветѣ предвидени въ борсовитѣ правилници възможности.

Сждебната практика при приложението на това разпореждане, се е занимала съ въпроса, какви сж последствията за продавача при едно неманифестиране на волята, т. е., когато продавача на следния день отъ нарушение задълженията на купувача не отпрати съобщение до купувача, че го държи отговоренъ за вредитѣ и загубитѣ отъ неизпълнението на сдѣлката, изразени въ разликата по текущи цени, чрезъ ликвидирание на сжщата неизпълнена сдѣлка за смѣтка на неизправния купувачъ. Сжщо поставенъ е билъ въпроса дали срока отъ 24 часа е срокъ, презъ който само трѣбва да се манифестира волята на продавача, или пъкъ трѣбва да се упражни и самото изборно право въ случай, че се търсятъ вреди и загуби, чрезъ пристѣпване или извършване на една продажба за смѣтка на неизправния купувачъ.

Въ никой отъ правилниците на стоковитѣ борси не е опредѣленъ срокъ, презъ който трѣбва да се извърши продажбата на стоката, предметъ на нереализираната сдѣлка за смѣтка на неизправния купувачъ за опредѣляне разликата по текущи цени, като размѣръ на претърпѣнитѣ отъ продавача вреди и загуби. Нито пъкъ е предписано, че такава продажба трѣбва да се извърши, за да се претендира отъ изправния продавачъ вредитѣ и загубитѣ отъ неизпълнението на сдѣлката. Търговския законъ въ чл. 351 дава право на продавача, когато купувача е закѣснѣлъ да приеме стоката, било да я внесе, подъ отговорностъ и смѣтка на купувача на нѣкой публиченъ складъ, било да я депозира предъ частно лице, или най-сетне да я продаде, съгласно чл. 348 отъ търг. законъ и

сщевременно да иска произходящото отъ бавността обезщетение. При това положение, предоставена е свобода на продавача да избере най-изгодния моментъ за продажбата. Отъ това следва, обаче, че ако при извършване на продажбата договорящата страна допустне едно виновно забавяне въ смисълъ, че междувременно сж могли да се появятъ въ цената на стоката понижавания, които една по-голяма грижа би могла да избѣгне, тая договоряща страна, продавача въ случая, ще ангажира своята отговорностъ за щетата причинена отъ забавянето, която не ще може да прехвърли върху неустоялата страна.

Съ решението по гр. д. № 1076/1937 год. на Върховния Касационенъ сждъ, II гр. отдѣл., Касационния сждъ приема: че борсовата помирителна камара е допустнала едно сщественно нарушение на чл. 168 отъ правилника на Соф. стокова борса, като е счела, че продавача е трѣбвало да пристъпи къмъ продажбата на стоката, предметъ на обявената продажба, въ следващитѣ на нарушението на договора 24 часа и че щомъ не е извършилъ това, продавачътъ губѣлъ правото на вреди и загуби. Подобенъ изводъ казва Касационния сждъ въ това си решение, не може да се изведе отъ разпоредбитѣ на означениятъ членъ, защото за подобенъ срокъ въобще въ него не се говори. Въ него, както и въ чл. 178 отъ сжщия правилникъ, се говори само за срокъ, относно рекламациитѣ, които могатъ да се направятъ на неизправната страна и въ зависимостъ само отъ тоя срокъ, но не и отъ другъ нѣкой таквъ е поставена претенцията за вреди и загуби. Продавача следователно, по смисъла на казания чл. 168 не е билъ длъженъ да продава въ следващитѣ 24 часа, това е могло да стори и по-късно. Нужно е било само за осществяване на своя искъ за вреди и загуби да рекламира своевременно, т. е. въ срока, предвиденъ въ чл. чл. 2, 3, 8 и 178 отъ правилника на Соф. стокова борса.

Съ това касационно решение се отбелязва становището застъпено отъ сждебната практика, относно формалноститѣ, които трѣбва да се иматъ предвидъ отъ продавача за запазване на правото на обезщетение, като последица отъ неизпълнението на сдѣлката. Нѣма срокъ за извършване на принудителната продажба, т. е. на продажбата чрезъ която се ликвидира една неизпълнена борсова продажба, за смѣтка на неизправния купувачъ. Има, обаче, срокъ за запазване правото на обезщетение чрезъ едно манифестиране на волята на продавача да търси такова отъ неизправния купувачъ.

Това становище на Касационния сждъ е проведено и въ решение № 189 отъ 26.III.1938 г. по гр. д. № 1075/1937 год. на II гр. отдѣление. Сждътъ приема, за сщественно оплакването за необсждане на писмени документи, защото „ако Помирителната камара ги бѣше обсжила, може би щѣше да приеме за установено, че ответника по касация е било преду-

преденъ отъ касатора, че ако не внесе въ уговорения срокъ определената парична цена, продавача ицше да го държи отговоренъ за вреди и загуби“.

Съ решение № 595 отъ 27.IX.1938 г. на II гр. отдѣление В. К. сждъ, следъ като приема, че чл. 178 отъ правилника на Соф. стокова борса отъ 1936 г., се отнася само до авансовитѣ сдѣлки, не отдава сжществено значение на това, дали въ процесния случай е приложимъ чл. 168 или чл. 178 отъ правилника на Соф. стокова борса, по съображение, че „ицлия този споръ става излишенъ и нарушението несжщественно, тъй като, както по този членъ, тъй и по чл. 178, за да може купувача по една борсова сдѣлка да отговаря за вреди и загуби, трѣбва и въ двата случая въ срокъ отъ 24 часа на „следния день“ отъ момента на нарушението на договора, да избере (въ чл. 178 е казано „съ писменно съобщение“) отказва ли се отъ сдѣлката, или търси вреди и загуби. Съ това решение сждътъ отхвърля становището на касатора, че ако въ тоя срокъ не е известилъ купувача, че ще търси отъ него вреди и загуби, има правото да търси такива по чл. 70 отъ Закона за задълженията и договоритѣ по съображение, че въ такъвъ случай безмислени биха станали разпорежданията на правилника на борсата, които иматъ приложение, преди всичко, съгласно чл. 86 отъ Закона за стоковитѣ борси; а тѣхното изискване е да се упражни изборното право въ 24 часа отъ момента на нарушението на договора. Законното предположение отъ разпорежданията на тоя членъ е, че щомъ той не е упражнилъ това изборно право въ казания срокъ, счита се, че продавача се е отказалъ отъ сдѣлката.

Разглеждайки едно оплакване за нарушение на чл. 9 и чл. 454 отъ закона за гражданското сждопроизводство, чл. 168 отъ Правилника на Софийската стокова борса — отъ 1936 г., чл. 86 отъ закона за стоковитѣ борси въ смисълъ, че помир. камара е допустнала сжществено нарушение, като е приела при тъкуването на чл. 168 ал. II отъ правилника на Софийската стокова борса — 1936 г., че изправната страна по сдѣлката се отказва да търси вреди и загуби, ако въ срокъ отъ 24 часа отъ нарушението не манифестира волята си да преследва неизправната страна и не упражни една отъ предоставенитѣ възможности и че такъвъ отказъ трѣбвало да се приеме и тогава, когато волята за преследване на неизправния купувачъ по сдѣлката е нотифицирана, но преди следния день отъ нарушението, съ огледъ на едно евентуално нарушение на задълженията по сдѣлката при настъпване срока за плащане и че по този начинъ Камарата е отдала значение на следващия на нарушението день, не на единъ краенъ срокъ, до който трѣбва да се упражни предоставената на изправната по сдѣлката страна възможность, но на единъ фаталенъ срокъ, вънъ отъ който нѣматъ никакво значение, направенитѣ до тоя моментъ

и съ огледъ на тоя моментъ предупреждения, Касац. сждъ уважилъ съ това решение (№ 595) оплакването по следнитъ съображения: „Борсовата помирителна камара е приела, че за да може по чл. 168 ал. II отъ Правилника на Софийската стокова борса да се упражни иска за вредитъ и загубитъ отъ неизпълнението на една сдѣлка трѣбва тия вреди и загуби да се рекламираатъ и тая рекламация направи на другия день, следъ изпълнението на сдѣлката и че предварителното предизвѣстие не било достатъчно. Това разбиране на Помирителната камара не може да се приеме за правилно, защото посочения членъ разпоредбитъ на който не сж отъ императивенъ характеръ, като говори че вредитъ и загубитъ, трѣбвало да бждатъ рекламирани на другия день отъ неизпълнението на сдѣлката не разбира, че това трѣбвало да стане презъ сжия день. Презъ него день се налага рекламирането имъ, ако до тогава по отношение на тия вреди и загуби не е било направено нищо. Когато, обаче, между странитъ е било предварително уговорено, или неизправната страна е била предизвѣстена, че ако въ срока не изпълни сдѣлката, ще бжде отговорна за вреди и загуби, рекламирането на другия день, следъ неизпълнение на сдѣлката се явява излишно. Споредъ казаниятъ членъ, съ рекламирането се цѣли само да се манифестира волята на търсене вреди и загуби. Съ предварителното уговаряне или предизвѣстие, тая воля трѣбва да се счете, че е манифестирана. Борсовата помирителна камара е приела противното; съ това тя е дала неправилно тълкувание на тоя членъ“.

Въ заключение: за запазване правото на обезщетение на изправния продавачъ, спрямо неизправния купувачъ, при една борсова продажба, съгласно касационната практика, установена съ означенитъ по-горе решения, е нужно, когато не се касае за продажби съ авансъ, продавача било при сключването на сдѣлката още, било впоследствие, но не по-късно отъ 24 часа отъ нарушението на сдѣлката съ неизплащане на цената или неизпълнение на задължението за даване адресъ за изпращане на стоката, е длъженъ да манифестира волята си, като декларира, че търси обезщетение отъ такова едно неизпълнение; не е нужно, обаче, продавача въ опредѣленъ срокъ да извършва продажбата на стоката, предметъ на неизпълнената сдѣлка. При извършване на ликвидационната продажба, ако пристѣпи къмъ такава, продавача трѣбва да се съобразява съ задължението, което има—да действува съ грижата на добъръ търговецъ и следователно да не допустне ощетяване на страната, за смѣтка на която действува поради забавяне на продажбата! Въ тежестъ на купувача, обаче, е да установява вината на продавача при ликвидиренето на сдѣлката на общо основание за да черпи, отъ своя страна, основание за намаляване на обезщетението съ доказването на щетитъ, които е понесълъ поради допустната отъ продавача вина при извършване на продажбата.

ВЪНШНАТА ТЪРГОВИЯ НА РУСИЯ

отъ

Проф. СТАНЧО ЧОЛАКОВЪ.

Миналата свѣтовна война (1914—1918 год.) завърши съ победата на съглашенскитѣ държави надъ централнитѣ съюзни сили. Впрочемъ, като се говори за съглашенски държави, трѣбва да се разбира почти цѣлия свѣтъ, защото тукъ бѣха освенъ Англия, Франция, Италия, Русия, Белгия и други по-малки европейски страни, още и Съединенитѣ Щати, Япония и др. Централнитѣ сили бѣха само четири: Германия, Австро-Унгария, Турция и България.

Обикновено, при по-раншнитѣ войни, победителитѣ сж придобивали голѣми облаги за смѣтка на победенитѣ и сж заздравявали и подобрявали своето стопанство. Победенитѣ сж бивали всѣкога зле. Свѣтовната война направи едно изключение. Впрочемъ, сигурно е, че това изключение ще стане вече правило за всѣка нова война, а то е, че и победителитѣ пострадаха и ще ссрадатъ отъ войната. Достатъчно е да се припомни, че паритѣ на всички победители бѣха обезценени, че всички разстроиха производството си, че всички задължияха съ голѣми суми, за да се разбере, че действително войната не е пощадила и победителитѣ.

Има, обаче, една страна, която се числѣше къмъ съглашенскитѣ държави победителки, на времето имъ помогна извънредно много, но срещу която, въ края на краищата, се опълчиха всички — и победители и победени. Това е Русия. Тя загуби войната, макаръ че бѣше на страната на победителитѣ. Дали поради голѣмото си военно изтощение, дали поради свои вътрешни стопански и политически опущения или недѣзи — това е за случая по-малко важно — Русия изживѣ една революция, която по размѣритѣ и по маниеритѣ си наподобява Великата френска революция. Руската революция отъ 1918 год. може да е направила много работи — и добри и лоши — но едно е безспорно, че промѣни изъ основи структурата на руското народно стопанство. Тази промѣна личи между другото и отъ развоя на външната търговия на Русия. По даннитѣ за вноса и износа се подразбира силната индустриализация на страната, защото вносътъ на чужди индустриални произведения намалява, а се засилва износьтъ на мѣстнитѣ индустриални произведения. Освенъ това, намалява се и вносътъ на чуждитѣ сурови материали, защото Русия започва да си ги добива сама.

Искамъ да кажа нѣколко думи за развоя на руската външна търговия, не само защото това влиза въ задачитѣ на института ни, но и защото все трѣбва да знаемъ нѣщо за този „северенъ колосъ“.

1. Външната търговия на Русия е монополъ за държавата. Монополътъ е въведенъ още на 22 априлъ 1918 год., а нѣколко години по-късно, именно презъ 1922 г., той бѣше вече законодателно приспособенъ къмъ цѣлата дирижирана стопанска система чрезъ гражданския кодексъ. Параграфъ 17 казва, че „всички физически и юридически лица, живущи въ териториитѣ на Руската социалистическа федерация на съветскитѣ републики¹⁾, участвуватъ въ външната търговия само чрезъ посрѣдничеството на държавата, представлявана чрезъ народния комисариатъ за външната търговия. Частната инициатива относително външния пазаръ не е позволена, освенъ при специално означени въ закона обстоятелства и изключително подъ контролата на народния комисариатъ за външната търговия.“ Въвеждането на този монополъ не е оправдано само отъ идеологичнитѣ схващания на режима, че цѣлата вътрешна и външна стопанска организация трѣбва да бѣде въ ржцетѣ на държавата, като се изключатъ всѣкакви частни интереси, но сжщо е оправдано и отъ действителнитѣ нужди на момента. Както всѣка гражданска размирица, тъй и руската революция бѣше разстроила производството. По тази причина, снабдяването на индустрията съ сурови материали, както и изобщо разпредѣлението на богатата не можеше да стани по другъ начинъ освенъ чрезъ посрѣдничеството на държавната властъ. Само по този начинъ можеше да се създаде и да се следва една програма за вноса, а сжщо и за износа, чрезъ който следваше да се заплащатъ внасянитѣ стоки. Щомъ като новиятъ социаленъ порядъкъ въ Русия изключва свободната игра на частнитѣ интереси и отстранява капиталистическата икономика, той е задълженъ да замѣсти либералистичната система чрезъ принципа за направляваната икономика. Но управляването на вътрешното стопанство безъ съответното управляване на външната търговия би довело до ржкоширането на цѣлия режимъ.

Експортътъ и импортътъ на различнитѣ видове стоки е повѣренъ на отдѣлни специални организации за всѣки отдѣленъ видъ внасяни или изнасяни стоки. Тѣзи специални организации сж включени и контролирани отъ народния комисаръ за външната търговия. Така напримѣръ, износътъ на зърнени храни е повѣренъ на отдѣла *експортхлеб*, експортътъ на животински и разтителни влакна се извършва отъ *експортлион*, съ износа на дървенъ материалъ е натоваренъ *експортлиез* и т. н.

¹⁾ Името „Съюзъ на съветскитѣ социалистически републики“ датира отъ 6 юлий 1923 год.

2. През течението на първитѣ нѣколко години следъ революцията, когато се упражняваше една цѣлостна свѣтвна стопанска блокада срещу Русия, външната търговия на тази голѣма страна бѣше нѣщо спорадично, отъ случай на случай. Едва 1921 год., когато бѣше въведена „Новата економическа политика“ (Н. Е. П.), тури началото на първитѣ търговски споразумения и договори между Русия и нѣкои чужди държави. Тѣзи споразумения и договори сж първитѣ, които не възприеха клаузата за най-облагодетелствуваната нация напълно, а се съставяха споредъ специфичнитѣ условия на руското стопанство.

Първиятъ търговски договоръ на Русия е сключенъ съ Италия на 7.II.1924 година. Този е, следователно, първиятъ международенъ договоръ, който се сключва върху базата на единъ държавенъ монополъ за външната търговия.

Вториятъ търговски договоръ е сключенъ съ Швеция на 15.III. 1924 год.

Третиятъ търговски договоръ е сключенъ съ Германия 12. X. 1925 год., но следъ 6. V. 1921 год. вече се упражняваше едно временно споразумение.

На 11. I. 1934 год. е сключенъ търговски договоръ съ Франция.

На 16. II. 1934 год. е сключенъ търговски договоръ съ Англия и пр.

3. Общото развитие на руския износъ и вносъ се вижда отъ следната табличка¹⁾.

Срѣдно на година за 5 години	Въ хиляди тона		Въ мил. рубли		Салдо по търгов. балансъ (въ мил. рубли)
	Износъ	Вносъ	Износъ	Вносъ	
1909—1913	24.590,8	11.240,7	6.513,9	4.994,1	+ 1.519,8
1918—1922	172,0	569,4	72,7	496,1	— 423,4
1924—1928	7.066,6	1.535,4	2.640,1	2.927,7	— 287,6
1933—1937	15.924,1	1.192,3	1.739,4	1.258,8	+ 480,6

Въ табличката сж включени тѣзи петгодишни периоди, които съдържатъ нѣщо характерно за руското стопанство. Периодътъ 1909—1913 е нормалниятъ предивоененъ периодъ за търговията на Русия. Отъ 1918 до 1922 год. е най-трудното време, когато събитията не бѣха още овладени. Периодътъ 1924—1928 год.

¹⁾ Числата сж взети отъ „Статистический справочник“, Внешняя торговля С. С. С. Р. за 20 лет, 1918—1937, Москва, 1939.

е първото творческо време след революцията, под влиянието на Н. Е. П. Времето от 1933 до 1937 г. (последната година, за която разполагаме с статистически числа) е най-нормалното. Тук сж вече въ действие търговски договори почти с всички страни.

Първото впечатление от таблицата е, че руската търговия не е достигнала още нивото си от преди войната. След като износът и вносът сж били почти напълно преустановени през 1918—1922 год., сжитъ започватъ постепенно да се съвзематъ и през периода 1924—28 г. се повишаватъ до кржгло 35% за износа и до кржгло 55% за вноса въ сравнение с предвоенния износъ и вносъ, но къмъ 1937 год. пакъ спадатъ и едва достигатъ къмъ 25 — 30% отъ предвоенното си състояние. Това е за стойността на износа и вноса. По количество на тоноветъ износътъ е достигналъ до 60% спрѣмо предвоенния износъ, а вносътъ — до 10%, което е, обаче, почти двойно повече отколкото е изнесено през 1924 — 28 год. По-ниската стойностъ на износа и на вноса се обяснява сж по-нискитъ цени отъ 1930 год. насамъ, но по-малкитъ количества изнасяни и внасяни стоки могатъ да се обяснятъ или чрезъ засиленото вътрешно самозадоволяване на страната или чрезъ намаленото производство. Разбира се, че би могло да бжде и друго, а именно, че износътъ преди войната е билъ по-голъмъ поради по-оскъдното продоволствие на народа. Тѣкмо тѣзи въпроси сж много важни, не на тѣхъ би могло да се отговори веднага и точно, само ако разполагаме сж статистически данни за производството и за консумацията. За съжаление, не можахъ да се снабдя сж подобни статистически източници. Все пакъ на друго мѣсто, въ една статия на М. Tcherkinsky, въ Bulletin mensuel de renseignement économiques et sociaux¹⁾ (р. 163) се казва, че тази тенденция за едно намаление на външната търговия е предизвикана отъ постоянното засилване и подобрене на вътрешната консумация. Националното производство на съветска Русия се ориентирало все повече и повече къмъ вътрешния пазаръ, който се развивалъ силно. Ако това е тѣй, ако днесъ руското население се храни и облича по-добре, отколкото нѣкогашнитъ мужици, тогава лесно би могълъ човѣкъ да си обясни намалението на външната търговия. Ако се приеме едно подобно твърдение, тогава следнитъ данни биха го потвърдили, вмѣсто да разклатятъ общото впечатление за развой на руското производство и на руската търговия.²⁾ Тѣзи данни се отнасятъ до стойността на износа, съпоставена къмъ стойността на цѣлото производство на руското народно стопанство:

¹⁾ М. Tcherkinsky, Les relations économiques agricoles de l'U. R. S. S. avec le marché mondial, въ Bulletin mensuel de renseignements économiques et sociaux, Rome, 1939, № 4, 5, 10.

²⁾ Внешняя торговля, стр. 15.

1913 год.	— въ проценти —	11,6%	Забел.: Данните за 1913 год. заемме отъ K. Tcherkinsky, p. 163.
1929 год.	— въ проценти —	3,2 "	
1930 год.	— въ проценти —	3,5 "	
1931 год.	— въ проценти —	3,0 "	
1932 год.	— въ проценти —	2,5 "	
1933 год.	— въ проценти —	2,2 "	
1934 год.	— въ проценти —	1,8 "	
1935 год.	— въ проценти —	1,3 "	
1936 год.	— въ проценти —	0,8 "	

Очевидно е, че дългът на износа отъ цѣлото производство непрекъснато пада: отъ 11,6% презъ 1913 год. стига до 0,8% презъ 1936 год. Следователно, ако се приеме горното твърдение, че производството е нарастнало, тогава намалениятъ процентъ на износа показва, че почти цѣлото му количество се задържа за вътрешни нужди. Частно за пшеницата K. Tcherkinsky казва, че докато презъ 1913 год. сж били изнасяни 13,7% отъ цѣлото произведено количество, презъ 1938 год. сж изнасяни едва 1%!

Да се повърнемъ пакъ къмъ по-горната табличка. Преди войната търговскиятъ балансъ на Русия е завършвалъ съ едно срѣдно годишно активно салдо отъ по 1519,8 милиона рубли. Следъ революцията салдото е пасивно, именно по 423,4 милиона рубли срѣдно годишно за времето 1918—1922 год. и по 287,6 милиона рубли срѣдно годишно за времето 1924 — 1928 год., но вече презъ 1933—1937 год. салдото става пакъ активно — по 480,6 милиона рубли срѣдно годишно.

Благодарение на намалението на вноса, както е показано въ първата табличка, външниятъ дългове на Русия сжщо бързо намаляватъ. Може да се каже, че за пръвъ пътъ отъ 1935 г. насамъ Русия има активенъ платеженъ балансъ. Наистина, и преди войната тя е имала активенъ търговски балансъ, но платежниятъ ѝ балансъ е билъ всѣкога пасивенъ, поради още неразработенитъ ѝ вътрешни богатства. Така напримѣръ, добивътъ на злато е билъ 53.000 кгр. презъ 1930 год., но презъ 1937 год. вече отива на 240—245.000 кгр. По този начинъ Русия добива крѣгло $\frac{1}{6}$ отъ цѣлото свѣтовно производство на злато и застава на второ мѣсто като производителка, следъ южно-африканския съюзъ.³⁾

По-горе казахме, че не разполагаме за момента съ статистически данни за производството, за да разберемъ дали се е намалило и дали по тази причина се е намалилъ и износътъ. По странични сведения, обаче, би могло да се предполага, че производството не е намалено, само че вътрешното трансформиране на руското стопанство отъ аграрно къмъ индустриално задържа земеделскитъ произведения, които преди войнитъ се изнасяха въ суровъ видъ, за вътрешно преработване и по този

³⁾ M. Tcherkinsky, p. 163.

начинъ прави излишенъ вноса на индустриални издѣлия. Това нѣщо проличава между другото и отъ следната табличка за състава на износа:¹⁾

Срѣдно на година за петилѣтието	Стойността на цѣлия износъ = 100	За стойността на селско-стопанския износъ се падатъ	За стойността на износа на индустриал. произведения се падатъ
1909—1913 год.	100%	70,6%	29,4%
1918—1922 год.	100 "	65,4 "	34,6 "
1924—1928 год.	100 "	52,0 "	48,0 "
1933—1937 год.	100 "	27,2 "	72,8 "

Докато преди войнитѣ селско-стопанскитѣ произведения сж заемали 70,6% отъ цѣлия руски износъ, къмъ 1937 г. тѣ падатъ на 27,2%. Обратното, износътъ на индустриални произведения отбелязва колосаленъ прогресъ, понеже отъ 29,4% спрѣмо цѣлия износъ преди войната той достига до 72,8% къмъ 1937 год.

Сжщата мисль за голѣмата индустриализация на руското стопанство и за предизвиканитѣ отъ нея промѣни въ външната търговия се подкрѣпя и отъ следната табличка за основната структура на вноса.²⁾

Срѣдно на година за петилѣтието	Стойността на цѣлия вносъ = 100	Отъ него за вноса на продуктивни блага се падатъ	За вноса на консумативн. стоки се падатъ
1909—1913 год.	100%	72,2%	27,8%
1918—1922 год.	100 "	39,5 "	60,5 "
1924—1928 год.	100 "	83,2 "	16,8 "
1938—1937 год.	100 "	92,6 "	7,4 "

Продуктивнитѣ блага сж представлявали почетната сума 72,2% отъ цѣлия вносъ преди войната, следъ революцията достигатъ едва 39,5%, което ще рече, че тогава производството е било дезорганизирано, затова вносътъ на консумативни стоки заема цѣли 60,5% отъ цѣлия вносъ, обаче къмъ 1937 год. вносътъ на продуктивнитѣ блага заема вече 92,6% отъ цѣлия вносъ. За готовитѣ консумативни стоки оставатъ едва 7,4%. Това показва, че Русия внася машини, сурови материали и други не-

¹⁾ Внешная торговля, стр. 13.

²⁾ Внешная торговля, стр. 16.

обходимости за своето индустриализиране, за да намали вноса на готови консумативни стоки до последенъ минимумъ.

Пакъ същъ целъ да се еманципира отъ чуждия вносъ, Русия е увеличавала вътрешното си производство на внасянитъ артикули. Това нѣщо личи отъ следната табличка за участието на вноса въ потрѣблението:

Наименование на нѣкои стоки, които сж били внасяни	Сжщитѣ заематъ следния дѣлъ отъ общото имъ потрѣбление, въ %			
	1913 г.	1930 г.	1933 г.	1835 г.
Памукъ	45,2%	19,3%	2,6%	7,6%
Каучукъ	100,0 .	100 .	91,7 .	60,3 .
Трактори	—	81,2 .	0,0 .	0,0 .
Автомобили	100 .	66,4 .	0,8 .	0,2 .
Машини	44,0 .	19,0 .	2,4 .	1,0 .

Тази табличка е интересна въ този смисълъ, че изразява намаляването на вноса на едни отъ най-важнитѣ за всѣко народно стопанство стоки.

Презъ 1913 год. Русия е внасяла всичкия си необходимъ каучукъ и всичкитѣ употрѣбвани въ страната автомобили, а презъ 1935 год. тя вече произвежда свой каучукъ и свои автомобили, тъй че отъ чужбина биватъ внасяни само 60,3% отъ цѣлото употрѣбвано количество каучукъ и едва 0,2% отъ всичкитѣ употрѣбвани въ страната автомобили.

Вносътъ на памукъ и на машини презъ 1913 год. е допълванъ близо половината отъ вътрешнитѣ нужди (45,2% за памука и 44% за машинитѣ), но вече презъ 1935 год. вътрешното производство се засилва толкова много, че вносътъ на споменатитѣ артикули спада на 7,6% за памука и 1,0% за машинитѣ.

Изумителенъ е подемотъ въ производството на трактори. Презъ 1931 год. нито сж били внасяни каквито и да било трактори, нито сж били произвеждани. Следъ революцията се разгва единъ широкъ планъ за пълно машинизиране на земедѣлието, поради което се извършва вносъ на необходимитѣ трактори. Сжщевременно бива организирано и производството на трактори, тъй че презъ 1930 год. сж внасяни 81,2% отъ общото употрѣбвано количество. Значи 18,8% сж били вече произвеждани въ страната. А следъ 1933 год. не е внасянъ вече нито единъ тракторъ: всичко се произвежда отъ мѣстни индустриални предприятия.

За да се доосвѣтли сжщата мисълъ, че Русия се индустриализира и че, поради това, износътъ и вносътъ ѝ претърпяватъ коренни промѣни, ще си послужимъ съ още нѣколко

числа за индустриални стоки, които по-рано сж се внасяли, а сега вече се изнасятъ.¹⁾

Индустриални произведения	Внасяно, въ мил. рубли		Изнасяно, въ мил. рубли		
	1909/1913 г.	1929 г.	1935 г.	1936 г.	1937 г.
Земедѣлски машини	177,0	254,0	2,1	2,9	3,8
Автомобили и части отъ тѣхъ	43,0	54,0	8,2	12,0	24,0
Трактори	—	121,0	0,2	0,3	1,1
Текстилни машини	9,7	46,0	8,4	0,9	4,3
Електрически материали	14,0	0,6	0,8	0,6	0,4
Циментъ	9,1	0,2	6,4	5,8	4,9
Чугунъ	3,8	0,7	16,0	24,0	16,0
Вжглища и коксъ	218,0	2,6	44,0	44,0	32,0

Всички изброени индустриални произведения и много други още сж били внасяни въ голѣми количества преди войната, а сжщо и до 1930 год., даже нѣкои сж били внасяни следъ войната въ по-голѣми количества, отколкото преди войната (напримѣръ трактори, земедѣлски машини, текстилни машини и др.), но отъ 1935 год. насамъ положението се измѣня коренно: Русия започва да изнася отъ сжщия видъ индустриални стоки, защото си е създадала своя собствена индустрия (Автомобили, чугунъ, земедѣлски машини, електрически материали и др.).

Като едно общо заключително впечатление за голѣмата вътрешна трансформация на руското стопанство къмъ силно индустриализиране ще цитираме нѣколко числа, заети отъ М. Tcherkinsky.¹⁾

Промѣна на стопанската структура за времето отъ 1913—1936 год.	Индустрията заема		Земедѣлието заема	
	Отъ цѣлото производство	Отъ цѣлия износъ	Отъ цѣлото производство	Отъ цѣлия износъ
1913 год.	42,1%	30,0%	57,9%	70,0%
1930 .	61,6 .	58,2 .	38,4 .	41,8 .
1936 .	79,2 .	80,1 .	20,8 .	19,9 .

Значението на индустрията за цѣлото производство на руското народно стопанство е почти удвоено отъ 1913 г. до

¹⁾ Внешняя торговля, стр. 19.

²⁾ М. Tcherkinsky, p. 169.

1936 год.: отъ 42,1% презъ 1913 год, то става 79,2%. Съ още по-бързи крачки е вървѣло значението на индустрията за цѣлия руски експортъ: отъ 30,0% презъ 1913 год. то достига до 80,1% презъ 1936 год. (близо 3 пѣти повече).

Въ сжщитѣ степени а намалявало значението на земедѣлието.

4. Промѣна е настъпила и въ мѣстоназначението на експорта и въ мѣстопроизхода на импорта. Споредъ стойността на износа и вноса по-важнитѣ държави участници въ руската външна търговия се редятъ по следния редъ:

Д ѣ р ж а в и	1913 г.			1937 г.		
	Износъ, въ мил. рубли	Вносъ, въ мил. рубли	Салдо, въ мил. рубли	Износъ, въ мил. рубли	Вносъ, въ мил. рубли	Салдо, въ мил. рубли
Германия	1.969	2.861	— 892	108	201	— 93
Англия	1.172	758	+ 414	566	192	+ 374
Холандия	777	94	+ 683	112	105	+ 7
Франция	399	250	+ 149	87	28	+ 59
Италия	323	74	+ 249	17	4	+ 13
Иранъ	253	191	+ 62	92	85	+ 7
Финландия	242	223	+ 19	9	4	+ 5
Дания	160	56	+ 104	17	—	+ 17
Китай	126	331	— 205	35	40	— 5
Съединени Щати	62	346	— 284	134	244	— 110
Швеция	50	74	— 24	19	17	+ 2
Индия и Цейлонъ	—	214	— 214	9	—	+ 9

Преди войната първо мѣсто въ външната търговия на Русия е имала Германия. Тя е заемала кржгло 45—50% отъ цѣлия руски вносъ, и е купувала кржгло 30% отъ цѣлия руски износъ. На второ мѣсто е стояла Англия, съ кржгло 25% отъ цѣлия руски износъ и кржгло 10—12% отъ цѣлия руски вносъ. Холандия, Франция и Италия сж се редяли следъ това, но сж заемали по 2—8% отъ цѣлия износъ на Русия и по 1—2% отъ цѣлия ѣ вносъ. Другитѣ държави сж участвували въ руската външна търговия слабо, освенъ Съединенитѣ щати, отъ които Русия е внасяла повечеко стоки.

Най-голѣмото активно салдо сж давали Холандия и Англия и донѣкжде Италия. Германия е давала най-голѣмото пасивно салдо. Пасивно салдо сж давали Съединенитѣ Щати, Китай, Индия и др.

Презъ 1937 год. първото мѣсто въ руския износъ се заема отъ Англия, която пакъ дава и най-голѣмото активно салдо. На второ мѣсто по участието си въ руския износъ идватъ Съединенитѣ Щати, Холандия и Германия, но покупкитѣ

имъ сж 4—5 пжти по-малко отъ покупките на Англия. Съединитѣ Шати и Германия даватъ пакъ пасивно салдо.

5. Ако трѣбва да се създаде едно по-пълно впечатление за трансформацията на руския износъ, горната табличка, която изразяваше поотдѣлно селско-стопанския и индустриалния износъ, не е достатѣчна. Сжщо не е достатѣчна и табличката, която изброяваше онѣзи артикули, които по-рано сж били внасяни, а сега сж изнасяни поради засиленото мѣстно производство. Следва да се изброятъ още нѣколко артикули, за да се разбере по-добре, на кжде Русия е насочила по-голѣмо внимание.

Като се сравняватъ сегашнитѣ числа на износа на нѣкои артикули съ числата на износа на сжщитѣ артикули преди войната, вижда се, че износътъ на следнитѣ стоки е много намаленъ:

1) Зърнени храни	кржгло	10 пжти
2) Маслени семена и плодове	"	5 пжти
3) Бобови семена	"	6 пжти
4) Яйца	"	800 пжти (отъ 2.500.000 каси презъ 1931 год. износътъ на яйца е падналъ на 3.000 каси презъ 1937 год.)

При сжщия начинъ на сравнение ще се види, че износътъ на следнитѣ артикули е увеличенъ (презъ 1937 год. спрѣмо 1913 год.).

1) Нафта и нафтови продукти,	кржгло	3 пжти
2) Машини и съоржжения	"	24 пжти

6. Разборътъ на вноса е сжщо интересенъ, даже за насъ той е по-интересенъ, защото тогава ще можемъ да разберемъ какви стоки Русия би могла да купува и отъ насъ, но тука ще се спра на него пакъ тѣй въ най-общи линии, както бѣше и за износа. Увеличение на вноса си презъ 1937 год. спрѣмо 1913 год. показватъ следнитѣ стоки:

1) Едъръ и дребенъ рогатъ добитъкъ,	кржгло	1,5 пжти
2) Свини	"	4 пжти
3) Овчи и кози кожи	"	1000 пжти
(отъ 6.000 броя презъ 1913 г. на 6.120.000 броя презъ 1937 г.).		
4) Желѣзо и желѣзни издѣлия,	кржгло	1,5 пжти
5) Цвѣтни метали (медъ, никелъ, цинкъ и др.)	"	1,5 пжти

Освенъ тѣзи стоки, Русия внася още оризъ, семена, вълна, памукъ, плодове и др., които бихме могли да ѝ доставяме и ний. Уреждането на единъ подобенъ вносъ само би услижило за интензивиране на стопанството ни.

7. Ако трѣбва съ 2—3 думи да съпоставимъ руската търговия къмъ нашето стопанство, доколкото имаме работа съ странитѣ на черноморския басейнъ, трѣбва да кажемъ, че днесъ Русия не ни е вече конкурентъ, а напротивъ, съ индустриализирането си, тя ни улеснява както на чуждия пазаръ (защото не изнася сжщитѣ като нашитѣ произведения), така и за една взаимна размѣна, защото може да купува отъ насъ

добитъкъ, вълна, платове, грозде, вино, оризъ, семена и др., а може да ни продава земеделски орждия и машини, електрически материали, петролъ, минерални масла, чугунъ, сода каустикъ, калцинирана сода, даже и памукъ и каучукъ и др.

7. Създаването на търговски връзки между Русия и България ще бжде полезно за цѣлото ни стопанство, но особено благотворно ще се отрази върху гр. Варна и неговия хинтерландъ, който е засега най-зле поставенъ: нито има плодородната почва на северо-западна България, нито пъкъ има доходнитѣ култури на южна България. Казваме, че едно съживяване на търговията ни съ Русия ще съживи и варненската стопанска областъ, затова, защото по-голѣмата частъ отъ трафика ще минава презъ Варна, както е било и преди войнитѣ. Ако пъкъ въ Варна се създаде свободна зона, тогава отъ тука ще минава и голѣма частъ отъ транзитния трафикъ между Русия и Югославия, а сѣщо и между Русия и Централна Европа. Че Централна Европа, особено Германия, има нужда отъ една свободна зона по европейския брѣгъ на Черно море, личи не само отъ досегашния търговски трафикъ, не само и отъ географското разположение на различнитѣ пазари, но сѣщо личи и отъ договора между Германия и Румжния отъ 23.III.1939 г., съ който Германия си запазва правото да си построи свободни зони по румънскитѣ брѣгове.

Варна е единъ отъ най-старитѣ и съ най-завидно минало градове на българската земя. Затова историята на Варна е дълга и хубава. Доброто благосъстояние и голѣмото търговско оживление на този градъ се помни отъ много хора, защото на Варна върви назадъ само отъ 25 години насамъ. Отмѣстенитѣ граници на Добруджа, новитѣ условия на международнитѣ стопански и политически отношения, както и нашитѣ вътрешни народостопански размѣствания на превознитѣ ни съобщения и търговската ни концентрация предимно въ София — всичко това се струпа върху Варна и нейния стопански хинтерландъ. По тази причина повечето отъ нѣкогашнитѣ голѣми житарски, колониални, манифактурни, желѣзарски и други фирми, реномирани и въ Марсилия, Лондонъ и другаде, сж загинали, други сж се изселили отъ Варна, а трети сж останали да живѣятъ съ миналата си слава. Много малко сж фирмитѣ, които се радватъ на едно що-годе благополучие. Съвременнитѣ на близкото минало на Варна разказватъ, че мжно можемъ да си представимъ гъмжилото отъ народъ не само въ пазарни, но и въ дѣлнични дни. Такава е била Варна до преди войнитѣ. Сега тя е вече нѣщо друго.

Хората, които не сж съвременници на онова хубаво минало, нито сж живѣли и живѣятъ близо до пулса на Варна, биха могли да сждятъ за този тжженъ стопански преломъ по многобройни по-важни или по-малко важни признаци. Изнасянето на сжитѣ има тройка смисълъ: първо, да се опознае

самото положение; второ, да се разбератъ причинитѣ и трето, да се очертаятъ възможноститѣ за изходъ. Така като се схваща, темата става много широка, но азъ ще се задоволя да изброя само най-очевиднитѣ признаци за стопанския упадъкъ на Варна, а съ Варна и цѣлата му стопанска областъ.

а. Презъ 1910 год. на варненското пристанище сж били натоварени и разтоварени кржгло 271 хиляди тона стоки, а презъ 1937 год. сж натоварени и разтоварени кржгло 269 хиляди тона стоки. Като се има предвидъ, че населението на Варна презъ 1910 год. е било кржгло 41 хиляди души, а презъ 1937 год. то е било кржгло 71 хиляди души, излиза че срѣдно на човѣкъ се падатъ по 6,6 тона натоварени и разтоварени стоки презъ 1910 год. и едва по 3,8 тона презъ 1937 год. — близо наполовина.

б. На гара Варна сж натоварени и разтоварени стоки както следва: кржгло 212 хиляди тона презъ 1910 год. и кржгло 341 хиляди тона презъ 1937 година. Срѣдно на глава отъ населението се падатъ, следователно, по 5,2 тона презъ 1910 год. и по 4,8 тона презъ 1937 година.

в. На варненската стокова борса, заедно съ общинското житно тържище, сж били продадени кржгло 205 хиляди тона зърнени храни презъ 1910 год. и кржгло 109 хиляди тона срѣдно годишно за времето 1923—1937 години. На глава отъ населението се падатъ срѣдно по 5 тона презъ 1910 год. и срѣдно по 1,5 тона презъ 1923—1937 години.

Споменатитѣ срѣдни числа изразяватъ стопанския упадъкъ на Варна и областъта по единъ безспоренъ начинъ. Особено зле се е отразило за Варна загубването на Добруджа, която, както се знае, е представлявала $\frac{2}{3}$ отъ цѣлата търговия на Варна. Сжщо зле се е отразило и прекжсването на търговията между Русия и България.

* * *

Краткитѣ бележки относително външната търговия на Русия очертаватъ както вътрешнитѣ промѣни на руското народно стопанство, тѣй и изгоднитѣ за насъ възможности за търговия между България и Русия.

О Т З И В И

Д-ръ КОНСТАНТИНЪ КАЦАРОВЪ, проф. въ Софийския университетъ.

Търговско право II издание 1939 г.

Следъ добрия приемъ на първото издание, за което говорятъ многобройнитѣ ласкави отзиви и бързото изчерпване на книгата, г. проф. Кацаровъ ни дава второ издание на своя систематиченъ курсъ по българското търговско право. Тоя курсъ, както въ първото си издание, така и второто, е единственото у насъ съчинение по търговско право, което обхваща цѣлата материя, разглежда както институтитѣ, уредени въ материалнитѣ постановления на търговския законъ така и не-състоятелността, и не само институтитѣ на търговския законъ, но и тия на търговското право, уредени въ специалнитѣ търговски закони: д-вата съ ограничена отговорностъ, предложени конкордатъ, борсовитѣ сдѣлки, кооперативнитѣ сдружения, търгов. марки и морското търговско право.

Едно отъ достоинства, както на първото така и на второто издания на труда на г. Кацаровъ, въ сравнение съ учебницитѣ по търговско право излѣзли по-рано, е това, че авторътъ държи смѣтка за текстоветѣ на нашитѣ закони и е чуждъ на увлеченията да възприема теории и схващания, поддържани отъ чужди автори при различия на текстоветѣ между нашето и съответното чуждо право и че не отбѣгва да взема становища по различнитѣ спорни въпроси.

Друго ценно преимущество и на дветѣ издания е това, че разработватъ и материята на морското търговско право, т. е. законътъ за морската търговия и законътъ за търговското корабоплаване. Една отъ заслугитѣ на г. Кацаровъ е че той пръвъ почва да разработва системно въпроси изъ областта на морското право и да изтъква неговитѣ празноти. Заслужава да се отбележи становището му по въпроса за приложимостта на закона за морската търговия по отношение плаването по Дунава, което е въ положителна смисълъ. Ние не сме съгласни съ това становище, но не отричаме че е добре аргументирано.

И дветѣ издания съдържатъ указания за най-новитѣ схващания въ чуждата правна литература по разглежданитѣ въпроси и за реформитѣ въ чуждото законодателство като въ мѣнителничното право и др.

Преимущества на второто издание предъ първото сж, че второто (новото) издание е по-пълно отъ първото, а най-важното, съдържа указания за цѣлата литература, българска и

чуждестранна, която автора е ималъ предвидъ при съставянето на съчинението и цѣлата наша юриспруденция. Съ това книгата става едно ценно помагало не само за тоя, който иска да добие една обща ориентация върху проблемитѣ на цѣлокупното търговско право, но може да послужи и като рѣководител на всѣки искащъ да се вдѣлбочи въ изучването на отдѣлни въпроси отъ търговското право.

На достоинствата на трудътъ отъ външна страна не се спираме, тѣ сж подчертани отъ многото други отзиви, и сж очебийни и за несведущитѣ по материята.

За да не бждемъ упрекнати въ надценяване трѣбва да споменемъ, че трудътъ има нѣкои дребни недостатѣци, напр., при разглеждането на борсовитѣ сдѣлки не сж изброени всички стокови борси и не сж взети въ съображение закона за стоковитѣ борси и най-новитѣ правилници на различнитѣ стокови борси, но такива пропуски при манипулирането съ такъвъ огроменъ материалъ сж допустими; тѣ съ нищо не намаляватъ голѣмитѣ достоинства на съчинението.

Д-ръ Горанъ Ивановъ.
