

05-34882

РА 804

СПИСАНИЕ

ЗА

МОРСКА ТЪРГОВИЯ, МОРСКО ПРАВО И БОРСОВО ДЪЛО

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

— ИЗЛИЗА ДВУМЕСЕЧНО —

ГОД.	I КН. 1
1938	

СЪДЪРЖАНИЕ

I. Статии	Стр.
1. Предметъ и източници на българското морско право отъ проф. д-ръ И. Фаденхехтъ	1
2. Стопанскитѣ задачи на Института отъ проф. Станчо Чолаковъ	11
3. Общъ прегледъ на външната търговия на България отъ Ив. Гжбенски	13
4. Създаването на Стоковитѣ борси отъ Л. Копчевъ	23
5. Прилага ли се законътъ за морската търговия по отношение дунавското корабоплаване отъ д-ръ Горанъ Ивановъ	33
II. Юриспруденция по морското право	44
III. Правилникъ на Института	46

ZEITSCHRIFT FÜR SEEHANDEL, SEERECHT UND BÖRSENWESEN

Organ des Instituts zum Studium der Handels- und Seegesetzgebung und des
Börsenwesens der Schwarzmeerländer an der Handelshochschule Warna

pa 807 erscheint alle zwei Monate
1. Jahrgang (1938), Heft 1.

I. Aufsätze:

INHALT:

1. Der Gegenstand und die Quellen des bulgarischen Seerchtes
von Dr. J. Fadenhecht, Professor an der Universität
Sofia 1
2. Die Wirtschaftlichen Aufgaben des Instituts von St. Tcho-
lakoff, Professor an der Handelshochschule Warna 11
3. Allgemeine Übersicht über Bulgariens Aussenhandel von
Iw. Gabenski, Ministerialdirektor im Handelsministerium
Sofia 13
4. Die Entstehung der Warenbörsen von L. Koptscheff,
Sekretär der Warenbörse Warna 23
5. Ist das Seehandelsgesetz auch für die Donau-Schifffahrt
anwendbar? Von Dr. Goran Iwanoff ordentlicher Dozent
an der Handelshochschule Warna 33
- II. Rechtsprechung im Seerecht 44
- III. Das Reglement des Instituts 46

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. I. Numero 1.

I Articles:

SOMMAIRE:

1. L'objet et les sources du droit maritime bulgare par M-r.
Fadenhecht, professeur à l'Université de Sofia 1
2. Les devoirs économiques de l'Institut par M-r. St. Tcho-
lakoff, professeur à Varna 11
3. Revue générale du commerce extérieur de la Bulgarie
par M-r. Iw. Gabenski, Directeur au Ministère du
Commerce à Sofia 13
4. La création des Bourses de marchandises par M-r. L.
Coptcheff, secrétaire de la Bourse des marchandises
à Varna 23
5. La loi sur le commerce maritime est-elle applicable à la
navigation danubienne? Par M-r. D-r Goran Iwanoff, do-
cent à Varna 33
- II. Jurisprudence maritime 44
- III. Réglement de l'Institut 46

34882

5

57

Предметъ и източници на българското морско право.

Рефератъ, четенъ отъ г. професоръ Д-ръ Й. Фаденхехтъ по случай откриването на Института за изучаване на търговията, морското законодателство и борсовото дѣло на странитѣ отъ Черноморския басейнъ на 8.V. 1938 г.

Почитаемо събрание,

Азъ съмъ особено поласканъ отъ това, че менъ се падна честта да присъжствувамъ при откриването на този новъ наученъ институтъ, който надѣвамъ се, ще играе въ бъдеще голѣма роль за развитието на морската ни търговия, а сжщо така и за нашия стопански животъ въобще. Трѣбва да кажа, че съмъ малко смутенъ отъ това, че менъ се падна тази приятна и благородна задача да чета първата лекция при откриване на този Институтъ. Това, което ме смущава е единъ белегъ за положението въ което се намира нашата наука по морското право и морското дѣло. Фактътъ, че единъ професоръ по гражданско право, който въ продължение на 40 години се е занимавалъ само съ гражданското право е поканенъ да чете лекция въ единъ институтъ за изучаване на морско право, показва, че въ нашата страна, за жалость нѣма хора, които специално сж се отдали на изучаване на морското право. Това сжщо показва колко голѣма действително е нуждата, която ще задоволи Висшето търговско училище въ Варна, като туря основния камѣкъ днесъ на новия наученъ институтъ. Защото, действително, у насъ липсватъ специалисти изъ областта на правнитѣ науки, които да сж се отдали специално на изучаване на морското право и морското дѣло. Това е лесно обяснимо, защото, колкото и голѣмо участие да взема морето въ нашата външна търговия, толкозъ слабо е нашето активно участие въ износа и вноса. И понеже нуждитѣ създаватъ специалисти, очевидно е че България не можеше по-рано да има специаленъ институтъ за изучаване на морско право и не е чудно, че на единъ професоръ по гражданско право се възлага да чете рефератъ: Предметъ и източници на българското морско право. Сжщевременно азъ искамъ да се оправдая за непълнотата и дилетантството въ моя рефератъ, защото не съмъ специалистъ по морско право и това което ще Ви кажа го научихъ самъ едва днесъ. Менъ ми е особено приятно, че съ своитѣ скромни сили, въ края на моята академическа дейность, ми се пада честта да присъжствувамъ при откриването на пър-

вия Институтъ у насъ за изучаване на морско право и морско дѣло, една честъ за която благодаря много на инициаторитѣ на откриването на този Институтъ и на днешното събрание.

Предметътъ на моята лекция, както каза г. Председателя на търговската камара и г. Ректора е „Предметъ и източници на българското морско законодателство“. Азъ бихъ направилъ една малка поправка: ще говоря за предметъ и източници на българското морско право. Поправката се налага, защото морското право има източници не само въ писанитѣ закони, а и въ морскитѣ обичаи. Ако темата ми бѣше източници на българското морско законодателство, азъ би трѣбвало да говоря върху сравнителното морско право и да посоча системитѣ на другитѣ законодателства, за да видимъ отъ коя система е почерпано нашето законодателство. Защото, както Ви е известно, нашето право е право възприето отъ страни съ оформено законодателство. На този въпросъ нѣма да се спирамъ, а само ще посоча на източникитѣ на сега действащото морско право у насъ.

Първо предмета. За да имаме основание да говоримъ за единъ особенъ стрѣкъ отъ правото, морското право трѣбва да се отдѣли въ единъ особенъ отдѣлъ, морската търговия, която иска по-специално правно уреждане, защото то не може да се постигне съ общитѣ правни норми, а още по-малко съ нормитѣ на общото гражданско право. Морското право черпи своитѣ норми отъ особени източници, защото тия източници даватъ особено уреждане на правата и задълженията, възникващи въ особенитѣ случаи на морската търговия и морския транспортъ. Главния предметъ, но не единствения, е морския превозъ на вещи и хора. Задача на международната морска търговия е да свързва народнитѣ стопанства главно на крайморскитѣ страни като имъ дава възможность тѣ взаимно да се допълватъ при задоволяване на своитѣ стопански нужди. Чрезъ морската търговия сж свързани и всички материци. Още въ старитѣ времена морската търговия е изисквала и е наложила специални правни норми. Такива институти на морско право въ античнитѣ времена сж били, напримѣръ, на първо мѣсто, института на морския заемъ, който е подробно уреденъ и въ нашия морски законъ, който, обаче, е вече една отживѣлица. Защото нуждата, която е наложила тази особена форма на заемъ, както и този институтъ днесъ сж си отживѣли времето. Морското право на островъ Родосъ е създадо института на разпредѣление на загубитѣ отъ изхвърляне стоки и вещи отъ кораба, необходимо за спасяването му (*lex Rhodia de jactu*). Този институтъ е преминалъ отъ грѣцкото морско право въ римското право — и лежи въ основата на днешнитѣ законоположения за аваритѣ. Това е достатъчно да се види, че морското право

не е създадено изведнажъ, а е резултатъ отъ вѣковно правно развитие съ тенденция, може би, на приближаване къмъ общото право, защото по-свършеннитѣ технически съоръжения днесъ правятъ излишни известни норми, които сж отговаряли по-скоро на техниката на корабоплаването въ старитѣ времена и сръднитѣ вѣкове.

Ако искаме на кжсо да си изясниме предмета на морското право трѣбва да имаме предвидъ, че морското право има да се занимава съ една особена вещь — кораба. Сжщото е и съ особенитѣ отношения, които се създаватъ въ корабоплаването при превозъ на хора и стоки. Особенъ предметъ е, значи, товара отъ стоки и пжтници. Сжщо така подлежатъ на правно уреждане и взаимоотношенията на така нареченитѣ морски лица. Това сж притежателя, арматьора, началника на кораба и корабната обслуга (екипажъ), а така сжщо и пжтницитѣ. Отношението между тия лица налага особено правно уреждане, защото трѣбва да се има предвидъ, че този, който участвува въ корабоплаването се откъсва при пжтуване отъ своята родина, откъсва се отъ държавната общностъ, откъсва се отъ сръдната въ която сжществува, откъсва се отъ суверенитета на държавата и нейното покровителство, при което кораба представлява отдѣлна държава, която все пакъ се сиѣта че представлява едно продължение отъ територията на държавата, чието знаме кораба носи. Тази отдѣлна държава е една правова организация, едно общечитие, което сжществува далечъ въ морето, откъснато отъ своята родина и отъ съседи, които могатъ да му помогнатъ, откъснато сжщо и отъ непосредствената помощъ на държавата, едно общечитие, което докато плува кораба, трѣбва да бжде организирано по особенъ начинъ, за да не последва общата гибель на всички заедно съ кораба. Това положение създава особена властъ за корабоначалника, който въплъщава държавната властъ. Той има властъ надъ всичко, което кораба носи. Той, обаче, сжщо така е длъженъ да направи всичко възможно за да достигне мѣстоназначението на кораба, да го защити отъ природнитѣ стихии, отъ нападение на пирати и т. н. Ето обектитѣ, които предполагатъ особено правно уреждане. Отношенията съ екипажа изискватъ сжщо така особено уреждане. Тукъ не е възможно да се прокаратъ всички принципи на трудовия договоръ, които свързватъ екипажа съ притежателя на кораба, арматьора и корабоначалника. Известни норми, като напримѣръ, 8 часовъ или 6 часовъ работенъ день сж положения мжчно приложими въ трудовия договоръ, сключенъ между екипажа и притежателя на кораба. Особени сдѣлки представляватъ сжщо така предметъ на морското право. Тѣ не сж чужди на общото право, но добиватъ особенъ обликъ поради това че създаденитѣ съ тѣхъ отношения сж особени. Сдѣлките на

корабоплаването сж свързани съ опасности, които стават причина за особено правно уреждане на тия сдѣлки. На първо мѣсто тукъ трѣбва да се споменатъ: морския превозъ, следъ това застраховката на кораба и товара на кораба. На трето мѣсто, съотношенията между екипажа и притежателя на кораба. На четвърто мѣсто трѣбва да се спомене отговорността на притежателя за действия, извършени отъ корабоналичника за негова смѣтка, отговорностъ ограничена съ кораба и наема или съ изоставянето имъ. Особеното уреждане на гаранцията, която трѣбва да се даде на тѣзи, които сж финансирали превоза. Особени правила относно възнаграждението на ония, които сж способствували за да се спаси кораба отъ опасностъ. Вземанията, които се създаватъ при удовлетворяване нуждитъ на корабоплаването изискватъ привилегировано обезпечение върху стокитъ на кораба и т. н. Сблъскванията, които може да станатъ между два кораба сжщо така налагатъ уреждането на въпроса за дължимото обезщетение и за начина на установяване на вината. На особено правно уреждане подлежатъ и правата, респективно задълженията възникнали вследствие на действие, извършено отъ корабоналичника на единъ корабъ за спасяване отъ гибелъ на другъ корабъ. Тази помощъ, която се дава въ такива моменти отъ кораба, който се притичва на помощъ струва пари и трѣбва да бжде възнаградена. Въпросъ изниква дали трѣбва да се създаде едно задължение за притичане на помощъ на намиращи се въ опасностъ кораби. И най-сетне, безъ да изчерпя въпроситъ, трѣбва да спомена особената наказателна отговорностъ за престѣпни деяния извършени на кораба. Поради това, че кораба е откъснатъ отъ прѣкото въздействие на държавния суверенитетъ, налага се особено уреждане за издирване на престѣпленията. Държавната власть се представлява въ такъвъ случай отъ корабоналичника и офицеритъ на кораба. Тѣ извършватъ полицейски дознания. Самитъ престѣпления изискватъ особени наказателни санкции, предвидъ на голѣмата опасностъ, която е свързана съ тия, които плаватъ съ кораба. Поради това се създава необходимостъ отъ особено морско наказателно право, което сжщо така се явява предметъ на особено изучване и уреждане. Дисциплинарната власть, упражнявана отъ корабоналичника сжщо така изисква особено уреждане. Споровѣтъ свързани съ морската търговия изискватъ бързо уреждане. Това е станало причина да се създадатъ специални помирителни морски сдилища, каквито предвижда и нашия законъ. Виждате, прочее, колко голѣмъ е обсега на предметитъ, които искатъ уреждане и които съставляватъ това което наричаме морско право, като се има предвидъ само писанитъ закони. Нека прибавимъ къмъ това още и въпроса отъ административно-правенъ харак-

теръ за носене и вдигане на държавното знаме, за поданството на кораба или неговата държавна принадлежност, които сжщо изискватъ специално уреждане. Бихъ казалъ, особеността на корабоплаването, на морската търговия и морския превозъ изискватъ особени правни норми, които въ своята съвокупность съставляватъ морското законодателство. И тия особени правни норми могатъ да бждатъ разпредѣлени отъ една страна къмъ публичното, отъ друга страна къмъ частното право. Другояче разпредѣлени, ще ни дадатъ една областъ на специалното търговско морско право, друга областъ на наказателното морско право, трета областъ на дисциплинарното морско право и четвърта областъ на морско-административното право. Ето виждате въ колко направления се развива морското право и защо се налага неговото изучаване като една особена правна наука. За съжаление нѣмамъ време и възможность да характеризирамъ особенитѣ институти, които представляватъ наученъ и практиченъ интересъ и които трѣбва да бждатъ предметъ на особени лекции и популярни сказки, защото желателно е морското право да стане популярно тъй като цѣлия народъ е прѣко или косвено заинтересованъ въ негово уреждане.

Кои сж действующитѣ български правни източници, отъ които могатъ да се черпятъ правнитѣ норми, свързани съ корабоплаването. Въ туй отношение можемъ да се похвалимъ, че имаме две кодификации, дѣа закона, задоволяващи особенитѣ интереси на морската ни търговия. На първо мѣсто стои законътъ за морската търговия, който влѣзе въ сила на 1 априлъ 1908 година, публикуванъ въ държавенъ вестникъ отъ 24.I.1908 г., попълненъ съ законъ отъ 11. мартъ 1930 год. Този законъ представлява едно заимстване отъ италианското морско законодателство. Неговитѣ нареждания сж почти букваленъ преводъ отъ книга втора на италианския търговски кодексъ, а именно, на чл. чл. 480 до 682. Освенъ това, наредбитѣ за морската търговия, които се отнасятъ до публичната проданъ на кораба сж сжщо така заимствувани и най-сетне наредбитѣ относно особената давность за изгубване правото на собственость върху кораба, или чл. чл. 231 до 235 отъ нашия законъ сж заимствувани отъ италианския законъ, а именно отъ чл. чл. 918 до 925. Нека Господа, не Ви е чудно, че нашия законъ е заимствуванъ. Азъ вече Ви загатнахъ, че нашето право съ малки изключения е едно възприето отъ чужбина право. И понеже нашето гражданско право е заимствувано отъ италианското и чрезъ него отъ френския наполеоновъ кодексъ, естествено е било да се обърнемъ къмъ италианското право и за изработване у насъ на законъ за морската търговия. Съ този законъ е билъ отмененъ действующия у насъ до тогава турски „законъ за

мореплавателната търговия“, който е бил преведенъ въ сборника на отомански закони на Христо Арнаудовъ. Този законъ отъ 10.VIII.1862 г. е почти букваленъ преводъ на втората книга отъ френския Code de commerce. А последниятъ датира отъ 1807 г. Така че ние сме живѣли отъ освобождението до 1908 г. подъ режима на единъ законъ, датиращъ отъ началото на 19 вѣкъ. Съ това се обясняватъ многото остарѣли и отживѣли положения въ тоя законъ. Може да се види малко странно, че до 1908 г. т. е. 30 години следъ освобождението у насъ е билъ въ сила единъ законъ датиращъ още отъ преди освобождението. За юриста, обаче, това е напълно понятно, защото законитѣ на частното право, действующи въ предѣлитѣ на една територия, която въ послѣдствие е откъснатата отъ държавата, къмъ която е принадлежала, продължаватъ да действуватъ въ новата държава, докато не бждатъ отмѣнени по законодателенъ редъ. Това никжде не е писано, но нашитѣ сѣдилища сж приемали, че турскитѣ закони изъ областта на частното право сж приложимо право докато напълно или частично не сж отмѣнени отъ нашата законодателна властъ. Доколко този законъ е билъ остарѣлъ (впрочемъ и сегашния законъ е остарѣлъ) показва начина по който е уреденъ морския превозъ. И днесъ този договоръ се схваща принципиално отъ закона не като превозенъ договоръ, а като договоръ за *наемъ на кораба* или частъ отъ кораба. Защото едно време е имало малки кораби, които не сж били достатъчни дори да натоварятъ стоката на даденъ търговецъ и превоза се е извършвалъ чрезъ вземане подъ наемъ на кораба. Днесъ превоза става почти изключително чрезъ индивидуални пратки. Ето защо е нужна съвършенно друга правна конструкция на договора за превозъ, който да отговаря на днешната корабна техника. Френския морски законъ, респективно втора книга отъ френския търговски законъ, е едно възпроизвеждане на Ordonance sur la marine отъ времето на Людовигъ XIV, създаденъ отъ гениалния неговъ министръ Колберъ. Затова известни автори основателно забелязватъ, че френскитѣ морски правни наредби сж били остарѣли още въ момента на тѣхното озаконяване (1807 г.), защото тѣ сж възприели законоположения, датиращи отъ 1681 г. Виждате Господа, колко правото е консервативно и колко мжно то отива напредъ.

Понеже тукъ е въпроса само да се ориентираме върху нашето морско законодателство, мисля че нѣма да бжде излишно да Ви кажа, че въ свѣта има главно три системи на морско право: 1) френската система, която почива на Ordonance sur la marine и къмъ която принадлежатъ Испания, Италия, България, Ромъния (въ Ромъния Впрочемъ сега има новъ законъ) и др. 2) нѣмската система, която е създадена възъ основа на морскитѣ обичаи на ханзейскитѣ гра-

дове Хамбургъ, Бременъ и Любекъ. Тази систета се съдържа въ четвъртия отдѣлъ на германския търговски законъ отъ 1860 г. и въ новата му редакция отъ края на миналия вѣкъ (1898 г.) и 3) англосаксонската система въ която влизатъ Англия и Америка. Сега и тамъ е уредено ново законодателство, което държи смѣтка за новитѣ форми въ морската търговия и превозъ и за постиженията на морската техника. Така напримѣръ, нови законоположения се предвиждатъ за ограничаване на свободата при сключване на превозния договоръ по море — една свобода, която винаги е била използвана отъ по-силната страна, (голѣмитѣ параходни д-ва) имаща възможность да поставя въ договора клаузи изключително въ своя полза. Притежателятъ на кораба е можель именно да вмѣква въ договора клаузи, които го освобождаватъ отъ отговорность дори и за вреди и загуби причинени при голѣма небрежность. Ето защо се е наложило да се тури край на тази аномалия, което става съ специаленъ законъ, основанъ върху решенията на конгреситѣ на International Law Association.

Наредъ съ нашия морски законъ у насъ е въ сила и правилника за вписване въ книгитѣ на пристанищнитѣ управления отъ 10.IV.1930 г. Въ този правилникъ се предвижда създаването на пристанищни регистри, въ които да се вписватъ най-важнитѣ сдѣлки изъ областъта на морското право. Нека забележа, че допълнението къмъ нашия законъ за морската търговия отъ 11.III.1930 г. урежда начина за прехвърляне на собственостъта на кораба, както и начина по който може да става залагането му. Докато по-рано прехвърлянето на кораба можеше да стане по частенъ редъ, съ обикновенъ писменъ актъ, който подлежи на вписване въ пристанищнитѣ книги, то съ закона отъ 1930 г. прехвърлянето и залагането на кораба могатъ да станатъ само съ нотариаленъ актъ, който сжщо подлежи на вписване въ специалнитѣ морски регистри. По този начинъ се гарантира по-голѣма обмисленость при сключването на тия сдѣлки. Законътъ предписва сжщата форма каквато се предвижда за прехвърляне на собственостъта и залагането (ипотекирането) на недвижими имоти. И наистина, смѣта се, че колкото по-малко става прехвърлянето и залагането на кораба, толкова повече време иматъ странитѣ да обмислятъ добре послѣдствията отъ тия сдѣлки. Все пакъ, изискването на нотариална форма има и своитѣ неудобства, тъй като затруднява мобилизирането на обезпеченото съ залогъ вземане (прехвърлянето чрезъ джиро на записа).

Следъ закона за морската търговия трѣбва да кажа две думи и за закона за морското корабоплаване отъ 7.III.1931 г. Той е заимствуванъ отъ италианския морски законъ, но има и наредби възприети отъ другаде. Така напримѣръ, чл. 70

отъ тоя законъ предвижда щото корабоначалника, офицеритѣ, и моряцитѣ на българскитѣ кораби да бждатъ български поданици. Тази наредба изглежда да е заета отъ грѣцкия морски законъ. Този законъ урежда въ първата си часть материята, спадаща къмъ морското административно право, но съдържа и наредби, които идатъ да допълнятъ празднотитѣ въ нашето морско частно право, особено въ връзка съ морския превозъ, сблъскванията между кораби, и даването помощъ на кораби, намиращи се въ опасностъ. Въ втората си часть той съдържа наредби изъ областта на морското наказателно право. Смѣтамъ за излишно да се спирамъ подробно върху този законъ, който, между другото, урежда и въпроса за условията, на които трѣбва да отговаря кораба, за да може да носи българско знаме. Тукъ му е мѣстото да отбележа, че всѣки корабъ трѣбва да има поданство. Характерното тукъ е, че ако за юриста кораба е само една вещь, въ очитѣ на моряка той е едно живо сѣщество. Заради това кораба се явява въ очитѣ на моряка като индивидуално сѣщество, което има име и поданство. Предвижда се, именно, че само корабъ принадлежащъ на български поданици може да има българско поданство и да носи български флагъ. Ако корабътъ принадлежи на акционерно д-во или на командитно д-во съ акции, то чуждия капиталъ не трѣбва да надминава 49% отъ основния капиталъ на дружеството. Ето защо 51% отъ акциитѣ на дружеството трѣбва да бждатъ собственостъ на български поданици и трѣбва да бждатъ поименни за да може да се провѣрѣва дали се спазватъ наредбитѣ на закона. Закона за търговското корабоплаване съдържа още наредби кои пѣтници могатъ да бждатъ приети на кораба безъ специално разрешение и кои съ особено разрешение отъ полицейскитѣ и други власти, а сѣщо така и наредби относно правилата, които трѣбва да се спазватъ при пристигането на кораба. Той узаконява и нѣщо ново за морското законодателство, а именно задължението на корабоначалника (чл. 118) да се притече на помощъ на намиращъ се въ опасностъ корабъ, български или чуждъ, ако разбира се, това може да стане безъ опасностъ за собствения му корабъ. Това е нѣщо ново, макаръ, че морскитѣ обичаи сѣ създали моралното задължение за притичане на помощъ на загиващи кораби. Сѣщиятъ законъ дава на корабоначалника дисциплинарна власть надъ всички лица въ кораба т. е. не само върху обслугата (екипажа), но и върху самитѣ пѣтници.

Като закони, които допълватъ морското законодателство у насъ може да се посочатъ още следнитѣ: Закона за полицията на крайбрежията и пристанищата отъ 16. I. 1898, законъ за крайбрежната служба отъ 13. II. 1906, законъ за одобрение конвенцията и устава за свободата на

транзита, за режима на корабоплавателните пътища от международен интерес и декларацията за признаване правото на корабно знаме на държави, лишени от морски бръг от 13.V.1922; закона за одобрение конвенцията досежно измърването на кораби за вътрешно плаване приета от европейската конференция от ноември 1925 в Париж по инициатива на О. Н. от 9.XII.1926; правилникът за носене и вдигане на корабите и лодките българското народно и служебно морски знамена, щандарти, вимпели и други специални знамена от 16.X.1928 и др.

Ето това е Господа на кжсо нашето морско законодателство. Тръбва все пак да се констатира, че редът международни конвенции, които се създадоха напоследък не са още узаконени у нас. Самите съществуващи закони не задоволяват всички съвременни нужди и изисквания, защото те са заимствувани от едно законодателство, което е останало твърде назад. Налага се и у нас едно реформиране и допълване на нашето морско право, съобразно с нуждите на новото време и с нуждите на новите стопански форми на морския търговски обмен. Налага се българските правници и стопански деятели да положат особени грижи за теоритическо и практическо изучаване на редица въпроси във връзка с морското право. Виждате, прочее, колко на временно е създаването на един институт, какъвто е този, който днес се създава при Висшето търговско училище във Варна. Той не е плод на прищъпка или фантазия, и не се създава само от желанието да се прояви някаква дейност, която да се запише във анализ на стопанска Варна. Този Институт се явява да отговори на една действително голяма съществуваща нужда. Избраният път е наистина най-сполучливия, защото за да бждем в състояние да проявим творческа работа в това направление, трябва преди всичко да се запознаем с наредбите, съществуващи в морското право, както и с различните морски обичаи в съседните ни страни. Налага се ние да знаем под какъв морски режим живеят нашите съседи, защото, за да можем и успешно да конкурираме нашите съседи трябва преди всичко да знаем при какви условия работят те. Ще трябва преди всичко да изучим руското и турското морско право, особено турското, което е наново кодифицирано по образец на германското морско право. Ще трябва също така добре да познаваме и ромънското морско право. Това е първото, което ни предстои да направим. Заедно с това сме там, че Института ще трябва да не пренебрегва сравнителното изучаване на морското право на всички по значителни морски страни във света, защото по този начин ще ни стане най-ясно как да разрешим у нас нуждите на нашето морско право. Това сравнително изучаване, ще ни посочи

именно пжтищата, по които може да се постигне разрешението на единъ и сжщъ правенъ въпросъ, поради което, отъ голъма полза е да не се пренебрѣгва и изучването на морското право и на странитѣ извънъ черноморския басейнъ. Иначе и не може ди бжде, защото една страна като България, която едва отъ 60 години води самостоятеленъ свободенъ животъ е осждена за дълго време да не може да оригиналничи съ своето законодателство, а да се съобразява съ правнитѣ норми на голѣмитѣ държави съ вѣковни традиции. Явно е, следователно, колко голъма и широка е задачата която си поставя този Институтъ. Завършвайки, азъ не мога освенъ да пожелаая отъ сърдце на инициаторитѣ на този Институтъ да започнатъ здраво това дѣло и съмъ щастливъ, че и азъ мога да кажа като Гюте за сражението при Валми „И азъ бѣхъ тамъ, когато се започна нова глава въ историята“. Азъ се радвамъ, че ще мога пъкъ да кажа единъ день, че и азъ бѣхъ тамъ, при създаването на този Институтъ за изучаване на търговията, морското законодателство и борсовото дѣло на странитѣ отъ черноморския басейнъ.

Стопанскитѣ задачи на Института

отъ

Проф. СТАНЧО ЧОЛАКОВЪ

Днесъ държавната властъ е ангажирана повече отъ всѣки други пжтъ съ нуждитѣ и целитѣ на стопанството, защото цѣлия материаленъ и духовенъ животъ на поданицитѣ ѝ зависи отъ неговото по-умѣло или по-неумѣло ржководене. А и всички хора сж сжщо повече отъ всѣки другъ пжтъ ангажирани, защото стопанската криза отъ една страна, и компенсационнитѣ и други форми на външна търговия, отъ друга страна, спжватъ стопанския животъ въ голѣма степенъ. Тѣкмо поради това, много полезно би било да познаваме пазаритѣ си и конкурентитѣ си.

Едни отъ тѣзи пазари и конкуренти сж и странитѣ отъ Черноморския стопански басейнъ. Това сж Русия, Ромъния и Турция. Разбира се, че тука влиза и България. Съ изброенитѣ страни търгуваме и можемъ да търгуваме, а се и конкурираме. Съ други думи, странитѣ отъ Черноморския стопански басейнъ сж интересни за насъ отъ две гледища: първо, като наши съседни купувачи и продавачи и второ, като наши съседни конкуренти на чуждитѣ пазари.

Значението на черноморскитѣ страни за нашия износъ за сега е сравнително слабо, за вноса ни е сжщо тѣй слабо, но не сж изключени възможноститѣ за една по-оживена размѣна, особено съ Русия. Но, ако взаимната размѣна е сравнително слаба, то взаимната ни конкуренция е значително силна, защото стопанската ни структура е почти еднаква — много отъ произвежданиѣ и изнасянитѣ артикули сж еднакви. А кажи-речи, че и пазаритѣ ни сж едни и сжщи.

Правилното и конкурентоспособното организиране на нашия износъ предполага не само по-подвижното ни приспособяване къмъ вкусоветѣ и условията на пазаритѣ и не само едно успѣшно пропагандиране и рекламиране, което нѣщо ние вършимъ вече задоволително; доброто организиране на нашия износъ предполага и пълното опознаване на нашитѣ конкуренти, въ случая черноморскитѣ страни. Едва когато знаемъ кое тѣзи страни и евентуално и други страни произвеждатъ, колко произвеждатъ, какъ произвеждатъ, какъ и колко изнасятъ и кжде го изнасятъ, едва тогава ще знаемъ кжде сме конкурирани: дали въ разноскитѣ, дали въ качествата, дали въ пропагандата, дали въ организацията на самата търговска мрежа и т. н.

Ето, това сж тѣ стопанскитѣ задачи на Института за изучаване на правото и търговията на странитѣ отъ Черноморския басейнъ: да събира всички необходими статистически и други данни за търговията на всички черноморски страни, за да се очертае нашето собствено положение като контрагентъ или като конкурентъ. Тогава ще се очертаятъ и линиитѣ за подобрене на производствената и търговската ни организация и техника, за да извоюваме и задържимъ конкурентното си мѣсто. Безъ разборъ на подобенъ родъ данни не бихме разчитали на кой знае какъвъ прогресъ, каквито и усилия да правимъ, защото нѣма да знаемъ точно мѣстото, кждето трѣбва да напжваме. Числата позволяватъ една положителна преценка, стига да бждатъ правилно подреждани и използвани. Институтътъ ще се старее да върши този работа своевременно.

Само да се даде представа за странитѣ, които представляватъ интересъ за Института, ще приведа нѣколко числа за търговията имъ презъ последнитѣ нѣколко години:

Държави	Валута милиарди	Вносъ				Износъ			
		1934	1935	1936	1937	1934	1935	1936	1937
Русия	зл. рубли	1,0	1,1	1,4	1,3	1,8	1,6	1,4	1,7
Ромъния	леи	13,2	10,8	12,6	17,9	13,7	16,8	21,7	39,0
Турция	т. лири	0,09	0,1	0,1	0,1	0,9	0,1	0,1	0,1
България	лева	2,2	3,0	3,0	4,9	2,5	3,3	3,9	5,0

При срѣденъ курсъ на рублата 70 лева едната, годишниятъ вносъ на Русия е 70 до 90 милиарда лева, а износътъ ѝ е 125 до 120 милиарда лева годишно. При срѣденъ курсъ на лея 0'80 лева, годишниятъ вносъ на Ромъния е 10 до 14 милиарда лева, а износътъ ѝ е 11 до 31 милиарда лева. При срѣденъ курсъ на лирата 60 лева вносътъ на Турция е 5½ до 6 милиарда лева, а износътъ ѝ е сжщо 5½ до 6 милиарда лева. Вносътъ на България е 2,2 до 4,9 милиарда лева, а износътъ ѝ е 2,5 до 5 милиарда лева.

Общъ прегледъ на външната търговия на България

отъ

ИВ. ГЖБЕНСКИ

и-къ на отдѣла за търговия при М-вото на Търговията

I. Общи бележки.

Развитието на външната търговия на България е въ голѣма зависимостъ отъ структурата на българското народно стопанство. България е селска страна (78.6% отъ населението живѣе въ селата и 80% отъ активното население изкарва прехраната си отъ селското стопанство).

Земедѣлското производство въ България, предвидъ крайно дребния размѣръ на отдѣлнитѣ земедѣлски стопанства — е насочено по-скоро за задоволяване на собственитѣ нужди (главно при зърненихъ храни), като само излишъците се изнасятъ на пазаря. Това пъкъ прازی външната търговия на България да бжде въ много голѣма зависимостъ отъ реколтата и отъ ценитѣ на земедѣлскитѣ произведения. Така, въ години на добра реколта явяватъ се по-значителни излишъци, които увеличаватъ износа на стоки и позволяватъ същевременно да се направи единъ по-значителенъ вносъ отъ чужбина. Напротивъ, лошитѣ реколти или силното спадане въ ценитѣ на земедѣлскитѣ произведения се отразява извънредно силно както въ обема, така и въ стойността на българския вносъ и износъ.

Макаръ и по характеръ земедѣлска страна, въ България има развита индустрия и занаяти, но почти изключително за задоволяване на мѣстнитѣ нужди, тъй като отъ българския износъ презъ 1937 г. износа на фабрични произведения възлиза само на 3.75%, докато вносътъ на сжитѣ произведения презъ същата година възлиза на 65.88% отъ стойността на цѣлия български вносъ.

Въ България се полагатъ значителни усилия за развитието на по-интензивно земледѣлско производство, въ което да се влага по възможностъ повече трудъ, тъй като селското стопанство е претрупано съ свободни работни ржце, обаче тази промѣна въ земедѣлското производство — а още повече въ обектитѣ на българския износъ — има за резултатъ насочването на българската външна търговия къмъ точно опредѣлени пазари, които както поради своята консумативна способностъ, така и поради географическото си положение — се

явяватъ най-изгодни за пласирането на българското земе-
дѣлско производство.

Ние трудно бихме си обяснили значителнитѣ промѣни
въ насокигѣ на българския износъ и вносъ презъ последни-
тъ години въ сравнение съ периода преди войнитѣ, ако не
вземемъ предвидъ, че докато презъ 1911 година зърненитѣ
храни (пшеница, ръжъ, ечмикъ и царевица) сж съставлявали
57% отъ стойността на българския износъ срещу (при една
добра реколга) 17.9% презъ 1937 г. и че повече отъ поло-
вината български износъ по стойностъ презъ 1937 г. се е
състоялъ отъ стоки, които изобщо не сж били изнасяни до
1911 год. (като тютюнъ, живи и заклани свине, заклани пти-
ци, слънчогледово семе и масло, къспе, грозде, домати и дру-
ги плодове и зеленчуци).

Една обща представа за движението на българската
външна търговия може да се добие отъ следнитѣ данни:

Години	Вносъ		Износъ		О б щ о		Търгов. балансъ
	хил. тона	мил. лв.	хил. тона	мил. лв.	хил. тона	мил. лв.	мил. лв.
1920	127.3	2.255	185.—	2.056	312.3	4.311	— 199
1925	445.—	7.843	321.—	6.244	761.—	14.076	— 1.592
1929	503.1	8.325	303.2	6.397	821.3	14.722	— 1.928
1930	316.9	4.590	543.1	6.191	860.—	10.781	+ 1.601
1931	294.7	4.660	769.2	5.934	1064.—	10.594	+ 1.274
1932	261.2	3.471	588.—	3.383	849.1	6.854	— 88
1933	230.9	2.202	430.5	2.846	661.4	5.049	+ 644
1934	246.2	2.247	396.1	2.535	642.3	4.782	+ 287
1935	276.4	3.009	327.1	3.253	603.5	6.262	+ 244
1936	282.8	3.181	569.1	3.910	851.9	7.091	+ 729
1937	326.2	4.929	687.1	5.020	1013.5	9.949	+ 90
1938							
(1—VIII)	240.—	3.096	338.7	2.978	578.7	6.074	— 118

Ако се проследятъ внимателно горнитѣ числа, ще се
констатира, че българската външна търговия върви въ въз-
ходъ до 1929 г. вкл., следъ което почва едно стремглаво па-
дане надолу, като най-низкигѣ числа за вноса сж презъ
1933 г. (само 2.202 мил. лева) и най-низкигѣ числа за изно-
са — 1934 г. (2.535 мил. лева).

Още по-ясно ще ни стане значителното намаление въ
българската външна търговия отъ 1929 г. насамъ, ако ние
сравнимъ вноса и износа презъ периода 1929-1937 год., като
вземемъ 1929 г. за 100. Въ този случай ще получимъ след-
ната таблица:

Години	% вносъ	% износъ
	1929=100	1929=100
1929	100%	100%
1930	55.14%	96.78%
1931	55.97 "	92.76 "
1932	41.69 "	52.88 "
1933	26.45 "	44.49 "
1934	26.99 "	39.63 "
1935	36.15 "	50.85 "
1936	38.21 "	61.12 "
1937	59.21 "	78.47 "

Това силно спадане въ външната търговия на България до 1934—1935 г., отъ когато се започва известенъ подъемъ, се дължи почти изключително на силно спадналитѣ цени на земеделскитѣ произведения. И наистина, ако ние вземемъ при експортнитѣ цени за българскитѣ произведения 1929 г. равна на 100, ще имаме следния индексъ за ценитѣ на по-важнитѣ български износни стоки:

Наименование на стокитѣ	Експортни цени	
	индексъ 1929=100	
Грозде	51	(1935 г.)
Яйца	46	(1936 г.)
Слънчогледово семе	39	(1935 г.)
Тютюнъ	36.5	(1935 г.)
Царевица	30.—	(1933—36 г.)
Розово масло	27.—	(1936 г.)
Сурови кожи отъ другъ добитъкъ	26.—	(1935 г.)
Пшеница	24.—	(1935 г.)
Фасуль	15.5	(1933 г.)

Следъ започване подобрието въ ценитѣ на земеделскитѣ продукти и благодарение на сравнително добритѣ реколти на зърненитѣ храни презъ последнитѣ три години износа, същевременно и вноса, на България презъ периода 1935—1937 г. показва едно увеличение, което продължава и до първитѣ 8 месеца на текущата 1938 година.

II. Вносъ.

Както се вече спомена, главниятъ български вносъ се състои отъ фабрични произведения, следъ което идватъ суровитъ и полуобработенитъ материали. Това личи отъ следнитъ данни:

Години	Живи животни	Храни и пиетета	Сурови материали	Фабрични произвед.
Проценти отъ общия износъ				
1911	0.7	11.2	20.—	68.1
1920	0.1	9.8	10.4	79.7
1925	0.2	11.7	17.3	71.—
1930	0.2	4.4	24.1	71.3
1931	0.1	3.3	20.7	75.9
1932	0.1	4.6	22.5	72.8
1933	0.1	4.7	30.6	64.6
1934	0.0	3.9	34.1	62.0
1935	0.1	2.5	25.1	72.3
1936	0.0	3.1	27.8	69.1
1937	0.1	2.2	25.3	65.9

Отъ вноснитъ стоки най-важни сж: метали и издѣлия, текстилни материали и издѣлия отъ тѣхъ и машини, инструменти и апарати. Сравнително по-слабо участие иматъ желѣзопѣжнитъ и трамвайни вагони, автомобили и др., химическитъ произведения, веществата за дѣбене и боядисване, смоли, гуми и минерални масла, хартиенитъ материали и издѣлия, кожитъ и коженитъ издѣлия.

Вноса на по-важнитъ категории вносни стоки презъ последнитъ години е билъ:

Наименование на стокитъ	1935 г.			1936 г.			1937 г.		
	тона	мл. лв.	%	тона	мл. лв.	%	тона	мл. лв.	%
Метали и издѣлия	84	597	19.8	90	659	20.7	101	1099	22.3
Машини, инстр., апарати и оружия	11	581	19.3	10	524	16.5	15	1280	26.0
Текстилни материали и издѣлия .	13	703	23.4	14	783	24.6	17	986	20.0
Вагони, автомоб., коли и кораби .	9	221	7.3	8	251	7.9	5	247	5.—
Кожии и издѣлия	2	68	2.3	3	104	3.3	4	187	3.8
Смоли, гуми, минерални масла .	78	110	3.7	78	111	3.5	98	184	3.7
Химически произведения	18	131	4.3	16	111	3.5	28	179	3.6
Вещества за дѣбене и боядисване	4	108	3.6	5	126	3.9	6	141	2.8
Материали за хартия и издѣлия .	15	99	3.3	14	93	2.9	18	132	2.7

Въ вноса на текстилните стоки се забелязва една все по-очертана тенденция да се внасят повече текстилни материали, вмѣсто текстилни издѣлия. Главната причина за тази промѣна въ вноса се дължи на доста развитата мѣстна текстилна индустрия, която внася предимно вълна и вълнени прежди— (за вълненото производство) и суровъ памукъ и потънкитъ нумера (надъ № 24) памучни прежди за памучната индустрия. За намаляването вноса на текстилните материали и издѣлия много допринася и все по-засилващото се производство на мѣстенъ памукъ, който вече участвува въ производството на мѣстната памучна индустрия съ около 40%.

Какви промѣни сж настъпили въ вноса на памучните прежди може да се сжди отъ това, че докато презъ 1925 г. въ страната е внесено 3,672 тона памучни прежди до № 12, вноса на сжщитъ презъ 1937 г. възлиза на 176 тона. Почти е изчезналъ вноса на небѣленитъ памучни платове и доста силно е намалѣлъ вноса на бѣленитъ памучни платове. Продължава да се задържа вноса на боядисанитъ памучни платове, а даже да расте вноса на щампосанитъ памучни платове, тъй като въ страната производството на щампосани памучни платове е слабо развито.

III. Износъ.

Главнитъ български износни стоки сж: тютюнътъ, колониалнитъ стоки, зърненитъ храни, варивата и произведенията, животински продукти, живи животни, плодове и зеленчуци, участието на които въ общия ни износъ е било следното:

Наименование на стокитъ	1935 г.		1936 г.		1937 г.	
	мл. лв.	%	мл. лв.	%	мл. лв.	%
Тютюнъ и колониални произведения	1,402	43.1	1,273	32.6	1,631	32.5
Зърнени храни, варива и производ.	150	4.6	675	17.3	1,115	22.2
Животински продукти	593	18.2	763	19.5	740	14.7
Живи животни	102	3.2	87	2.2	173	3.4
Плодове и зеленчуци	684	21.-	607	15.4	667	13.3
Други стоки	321	7.9	506	12.9	694	13.9

Що се отнася до отдѣлнитъ стоки предметъ на българския износъ, тѣ сж следнитъ: тютюнъ на листа — съставлява срдѣно около $\frac{1}{3}$ отъ общия български износъ по стойността, последванъ отъ яйцата (8.57% за 1937 г.), а при добри реколти и отъ пшеницата (за 1937 г. 13%) и царевичата (за 1937 г. 3.5%), както и редицата нови артикули въ българския износъ — живи и заклани свине, беконъ, заклани птици, пло-

дове и зеленчуци, отъ които най-важнитѣ сж прѣсното грозде, ягодиовия пулпъ и доматиѣ.

Износътъ на тѣзи стоки въ последнитѣ години, въ сравнение съ преди войнитѣ, е билъ:

Процентъ върху стойността отъ общия износъ на следнитѣ стоки.

Наименование на стокитѣ	1911 г.		1936 г.		1937 г.	
	хил. лв.	%	хил. лв.	%	хил. лв.	%
Свине живи	72	0.04	34,395	0.88	84,679	1.69
Свинско месо прѣсно	7	0 —	66,145	1.69	50,844	1.01
Беконъ	—	—	8,341	0.21	9,102	0.18
Домашни птици заклани	—	—	145,164	3.71	168,762	3.36
Свинска месо	1	—	32,007	0.82	41,740	0.83
Кашкавалъ	3,119	1.89	37,897	0.97	30,923	0.62
Яйца	13,636	7.39	465,559	11.90	430,106	8.57
Пшеница	47,639	25.80	331,319	8.47	653,846	13.03
Царевица	39,534	21.41	153,280	3.92	174,737	3.48
Бобъ	6,165	3.34	94,078	2.32	120,795	2.41
Слънчогледово семе	—	—	129,090	3.30	138,933	2.77
Тютюнъ суровъ	1,833	1.00	1,263,311	32.30	1,609,721	32.07
Кюспе	22	0.0	89,343	2.28	97,309	1.94
Слънчогледово масло	—	—	45,965	1.17	62,408	1.24
Розово масло	7,404	4.01	46,079	1.18	54,255	1.08
Агнешки кожи сурови	1,783	0.97	91,665	2.34	171,783	3.42
Дмати прѣсни	—	—	20,811	0.53	20,172	0.40
Ягодиовъ пулпъ	3	0.0	18,976	0.49	35,078	0.70
Грозде прѣсно	—	—	190,931	4.88	238,324	4.75
Соя	—	—	24,875	0.64	54,868	1.03

Предвидъ на това, че главнитѣ износни стоки сж: тютюна, яйцата, плодоветѣ, зеленчуцитѣ и суровитѣ кожи отъ дребенъ добитѣкъ, срещу предимно зърнени храни, варива и произведенията имъ, отъ преди войнитѣ — българскитѣ износъ се насочва, предимно за Централна Европа, понеже тамъ е най-големиятъ пазаръ за ориенталскитѣ тютюни, яйцата, плодоветѣ и зеленчуцитѣ. Вѣрно е, че и Англия е единъ добъръ пазаръ за яйцата и плодоветѣ, обаче, предвидъ на твърде далечното разстояние отъ България, износътъ за тамъ е не винаги рентабиленъ и затова подлежи на голѣми колебания. Като се вземе пъкъ предвидъ, че Англия е много малкъ консуматоръ на ориенталски тютюни, ще стане много ясно, защо съ постепенното преминаване къмъ производство на по-интензивни култури, като тютюнъ, подобрене на птицевѣдството и на плодове и зеленчуци, износа на България се насочва все повече къмъ Централна Европа.

IV. Търговия по държави.

Въ връзка съ промѣнитѣ на българското земеделско производство, състоящи се: 1) въ почти същото производство на зърнени храни, както преди войната, но при увеличено население; 2) въ силно разширение производството на индустриални растения (тютюнъ, слънчогледъ) и на плодове зеленчуци, сж станали следнитѣ промѣни въ насокитѣ на българската външна търговия въ сравнение съ преди войнитѣ:

Държави	1921 г.		1935 г.		1936 г.		1937 г.	
	Вносъ	Износъ	Вносъ	Износъ	Вносъ	Износъ	Вносъ	Износъ
Въ проценти върху стойността								
Балкански държави (Албания, Гърция, Румъния, Турция и Югославия)	13.52	23.68	4.6	2.5	4.6	2.1	4.30	2.0
Източни страни (Египетъ, Палестина и Сирия)	0.01	2.64	0.6	5.6	0.8	3.5	0.70	3.4
Централна Европа (Австрия, Унгария, Чехословакия, Германия, Италия, Полша, Швейцария)	49.68	20.40	81.2	75.7	81.6	64.5	76.20	64.7
Западна Европа (Англия, Белгия, Франция и Холандия)	31.26	49.48	8.6	8.7	8.2	20.0	13.70	19.3
Други държави	5.53	3.80	5.0	7.5	4.8	10.0	5.10	10.6

Що се касае до участието на отдѣлнитѣ държави въ вноса и износа на България, то е следното:

Години	Австрия				Германия				Италия			
	(въ милиони лева и проценти отъ общия вносъ и износъ)											
	Вносъ	%	Износъ	%	Вносъ	%	Износъ	%	Вносъ	%	Износъ	%
1929	635	7.6	803	12.6	1850	22.2	1012	29.9	888	10.7	670	10.5
1932	202	6.0	507	15.0	900	25.9	880	26.0	542	15.6	424	12.5
1937	166	3.4	202	4.0	2699	54.8	2163	43.1	246	5.0	211	4.2
1938	—	—	—	—	*)	—	*)	—	—	—	—	—
I-VIII	—	—	—	—	1511	48.8	1368	45.9	204	6.6	311	10.6

*) Тукъ влиза вносъ и износа отъ територията на бивша Австрия.

Год.	Англия				Франция				Чехословакия			
1929	739	8.9	100	1.6	680	8.2	329	5.1	748	9.0	304	4.8
1932	358	10.3	86	2.5	227	6.5	90	2.7	292	8.4	104	3.1
1937	232	4.7	695	13.8	164	3.3	81	1.6	244	5.0	271	5.6
1938												
I-VIII	250	8.1	226	7.6	148	4.8	61	2.1	193	6.2	236	1.9

Не малко влияние за насоките на българската външна търговия оказва и начина на плащанията. Общо взето може да се каже, че търговията на България се насочва най-вече към клиринговите страни, макаръ че се полагат голѣми усилия да може българският износъ (следователно и вноса) да се насочи къмъ страните съ свободни девизи. До колко въ тази посока има успѣхъ, може да се сѣди отъ следните данни:

Държави	1935 г.		1936 г.		1937 г.	
	Вносъ	Износъ	Вносъ	Износъ	Вносъ	Износъ
Въ проценти отъ стойността						
Страни съ свободни девизи: (Англия, Дания, Египетъ, Норвегия, Палестина, С. А. С. Щати, Швеция и др. държави)	8.50	15.90	9.79	24.26	8.40	24.67
Клирингови страни съ свободни за арбитражиране девизи: (Белгия, Полша, Франция, Холандия, Швейцария и Финландия)	10.50	9.50	8.73	14.53	15.63	12.34
Клирингови държави: (Австрия, Германия, Испания, Италия, Румъния, Турция, Унгария, Чехосло- вакия, Югославия и др. държави)	81.00	74.60	81.48	61.21	73.67	60.08

За сравнително засиленото участие на страните съ свободна валута въ българския износъ причината е сравнително добрите реколти на зърнените храни въ последните години, което личи отъ това, че износа на зърнени храни, варива и произведенията отъ тяхъ е възлѣзълъ на следните стойности: (Вж. следната таблица на стр. 21).

При една лоша реколта на зърнените храни, обаче, набавянето на свободни за арбитражиране девизи за българското народно стопанство срѣща много сериозни затруднения. Досегашните опити на България да получи подкрепа отъ страните съ свободна валута не сѣ дали благоприятни резултати и затова не е само българска вината за насочването на българския износъ предимно къмъ клиринговите страни.

Години	Тона	Хиляди лева	% отъ общия износъ
1932	423,003	944,739	27.9
1933	272,803	479,640	16.8
1934	207,056	318,158	12.6
1935	71,519	150,467	4.6
1936	305,346	674,775	17.3
1937	382,576	1,114,668	22.2
1938 (I—VIII)	189,060	576,963	19.4

V. Пжтищата на превоза.

Що се отнася до пжтищата на превоза, българския вносъ и износъ презъ последнитъ години сж станали по следнитъ пжтища на превоза:

Вносъ (години)	По море	По Дунава	По сухо	По въздуха
Проценти отъ стойността				
1930	39.9	25.0	34.9	0.2
1931	43.2	24.0	32.7	0.1
1932	41.6	23.2	35.1	0.1
1933	44.0	22.1	33.8	0.1
1934	47.6	19.9	32.5	0.0
1935	35.1	26.9	37.9	0.1
1936	33.1	22.9	44.0	0.0
1937	39.4	19.6	40.7	0.3

Износъ (години)	По море	По Дунава	По сухо	По въздуха
Проценти отъ стойността				
1930	37.1	21.8	41.0	0.1
1931	42.3	26.9	30.6	0.2
1932	41.1	22.8	36.0	0.1
1933	49.8	18.5	31.6	0.1
1934	49.3	15.9	34.7	0.1
1935	47.3	14.2	38.3	0.2
1936	45.8	16.6	37.4	0.2
1937	42.6	21.5	35.7	0.2

Както се вижда, общо взето най-голяма частъ отъ търговията на България става по море, но и желѣзопжтния транспортъ не е малкъ. Специално при износа, по море се изнасятъ зърнени храни, тютюнъ, кожи, къспе и пр., а по желѣзницитъ плодове и зеленчуци, яйца и птици.

VI. Заключение.

Общо взето българската външна търговия може да бжде характеризирана така:

1. Предвидъ почти изключително земеделското производство на България, българскиятъ износъ е въ прѣка зависимость отъ реколтата и отъ ценитъ на земеделскитъ произведения.

2. Въ България се полагат усилия за разнообразяване на земеделското производство чрезъ развиване на птицевъдството, свиневъдството, индустриалнитѣ растения (тютюнъ, слънчогледъ и пр.), плодове и зеленчуци, обаче, това насочване на производството само по себе си ограничава пазаритѣ за българското производство.

3. Понеже България може да си набави нуждитѣ чужди девизи единствено само чрезъ износа си, тя е принудена да купува отъ държави, които сжщо купуватъ български стоки. Затова и българската външна търговия се насочва къмъ пштища, които осигуряватъ изплащането на вноса чрезъ износа.

4. Българското правителство съзнава, че има нужда отъ по-голъмо разнообразие въ продуктитѣ на българския износъ и въ пазаритѣ на сжщия, обаче, въпрѣки всичкитѣ му досегашни усилия, то не е могло да постигне нѣкои особени задоволителни резултати, поради контингентиранията и ограниченията на вноса, както и низкитѣ цени, които сж получавани на нѣкои свободни пазари.

България не е да не съзнава, че продажбата въ свободни девизи значи свобода на вноса и износа и изобщо да се купува всичко тамъ, кждето е най-доброкачествено и най-евтино. Но нейнитѣ условия не сж достатъчни, за да може да се справи сама съ тази задача. Не бжде ли тя подпомогната — ще бжде принудена да върви по следвания до сега пътъ, макаръ и да съзнава затрудненията за набавяне на свободни девизи за народното си стопанство.

Създаването на стоковитѣ борси у насъ

отъ ЛЮБЕНЪ КОПЧЕВЪ
секретаръ на Варненската стокова борса

Търговията съ зърнени храни въ България се организира на борсови начала най-напредъ въ Варна, кждето на 1 августъ 1902 година 50 търговци—житари, чрезъ подписване едно съгласително¹⁾ относно правилата при покупко-продажбитѣ на разни зърнени произведения, създаватъ една търговско-житарска корпорация. На 5 октомврий 1906 година, тази корпорация се преименува на Варненска житна борса, а на 4 юлий 1912 г. — на Варненска стокова борса. Последната е функционирала редовно до обявяване на общоевропейската война, когато износа на всички зърнени произведения билъ забраненъ, а вътрешната търговия съ сжщитѣ била поставена подъ режима на Дирекцията за стопански грижи и обществена предвидливостъ.

Отъ обявяването на общоевропейската война до 17 октомврий 1921 година, дейността на сжщата борса е била фактически преустановена, като презъ това време тя е била поставена въ услугитѣ на Дирекцията за стопански грижи и обществена предвидливостъ за анализиране и оценки на мостри отъ зърнени храни, изпращани за целта отъ разни комитети и реквизиционни комисии.

Почти сжщото може да се каже и за Бургасъ, кждето се създава търговско-житарска корпорация една година по късно т. е. презъ 1903 година.

Създаването на тѣзи две търговско-житарски корпорации е отговорило на една голѣма и реална нужда отъ регламентирането на най-важния за времето родъ търговия.

На 4 юний 1912 година, тѣзи две търговско-житарски корпорации, съ влизането въ сила на тогавашния законъ за борситѣ, се реорганизираха като стокови борси и продължиха дѣлото на своитѣ председственици (търговско-житарскитѣ корпорации), като привлѣкоха въ своитѣ корпорации повечето отъ житаритѣ въ България. Това бѣше твърде естествено, защото тѣ съумѣха въ кратко време да се устроятъ по начинъ, за който представляваше възможно най-голѣмата гаранция за покойно и сигурно търгуване съ храни, варива фуражи, маслодайни семена и други артикули — предметъ на борсови сдѣлки.

На 13 май 1926 година се уреди стокова борса въ София, а на 12 августъ 1929 година се учреди такава и въ Русе, съ което стоковитѣ борси у насъ станаха четири, които продължаватъ да сжществуватъ до днесъ.

¹⁾ Това „съгласително“ го предаваме отдѣлно.

Формално, стоковитѣ борси нѣматъ райони на действие, но фактически, съ известни кръстосвания, тѣзи райони се разпредѣлятъ приблизително така: *Варна*—ж. п. линии Варна Оборище, Варна—Г. Орѣховица, Каспичанъ—Разградъ; *Бургасъ*—източната частъ на южна България до къмъ Т. Пазарджикъ *София*—останалата частъ на южна България, севѣро-западна България и западната половина на Дунава; *Русе*—ж. п. линии Русе—Г. Орѣховица и Русе—Разградъ и източната половина на Дунава.

Стоковитѣ борси иматъ голѣми заслуги както по отношение търговията съ борсови артикули, така и изобщо за народното стопанство.

По отношение търговията съ борсови артикули, заслугитѣ на стоковитѣ борси се изразяватъ преди всичко въ регламентацията на борсовата търговия посредствомъ тѣхнитѣ правилници, съ постепенното усъвършенствуване на които се уреди по завиденъ начинъ сключването и изпълнението на борсовитѣ сдѣлки, както и изплащането на стокитѣ. Материята по качеството на стокитѣ, срокове за доставка, приемане-предаване на стокитѣ е уредена така добре, че контрагентитѣ по борсови сдѣлки нѣматъ почти никакви спорове. За това допринася твърде много и отлично уредената при стоковитѣ борси служба за сондиране и анализиране на стокитѣ съ модерни и прецизни уреди отъ компетентни и добросъвестни борсови служители, както и специалната служба по установяване теглото съ изпитани кантари подъ контролата на специалисти — борсови кантарджии.

При стоковитѣ борси е уредена съ закона за стоковитѣ борси една ценна институция—борсовия помирителенъ съдъ, който урежда и ликвидира всички евентуални спорове около изпълнението и неизпълнението на борсовитѣ сдѣлки при пълната гаранция за компетенция, добросъвестностъ и сигурна и изключително спешна ликвидностъ, каквато не съществува въ другитѣ родове търговия. Преди всичко, въ състава на помирителния съдъ влизатъ трима компетентни и квалифицирани търговци, които познаватъ отлично цѣлата материя по борсовитѣ сдѣлки. Съдътъ се конституира и започва да действува едва нѣколко часа следъ завеждане на дѣлото и разрешава спорътъ веднага, като въ случаитѣ, когато спорътъ се отнася до миризма, топлина и тѣмъ подобни дефекти на стоката — които не се подаватъ на установяване чрезъ анализа, съдътъ разглежда и разрешава въпроса на самото мѣсто, кждето се намира стоката. По този начинъ, никога не се достига до прогресивната развала на стоката, като на собственика ѝ се дава пълната възможностъ да предприеме съответнитѣ мѣрки за ликвидиране съ същата. Очевидно е, че ако не съществуваше този съдъ съ изключително бързо правораздаване, много отъ стокитѣ — предметъ на

спорове — щѣха да се повреждатъ и обезценяватъ, докато се ликвидира съ подобни спорове. Апелативната инстанция — борсовата помирителна камара — до която се прибѣгва въ рѣдки случаи и обикновенно само по спорове извънъ качеството на стокитѣ, представлява сжщо едно сполучливо съчетание на две компетенции: юридическа — чрезъ участието на двама коронни сѣдии и търговска — чрезъ участие на Главния секретарь на Търговско-индустриалната камара и двама търговци (членове на стоковата борса). Тази инстанция тоже действува много по-бързо отъ другитѣ сѣдилища и за 15—20 дни ликвидира съ предявенитѣ ѝ за разрешение спорове.

Чрезъ по-високитѣ цени, които се добиватъ на борситѣ за сортирани, по-едри, по-сухи и съ по малко примѣси и чужди тѣла зърнени храни, варива и др., както и съ осигуряване на пазари за новитѣ култури, стоквитѣ борси, по косвенъ пѣтъ допринасятъ много за подобрешието и разнообразяването на нашето зърнено производство.

Съ бързата и редовна публикация на всички регистрирани борсови сдѣлки, стоквитѣ борси даватъ възможность на производителитѣ и търговцитѣ житари въ вѣтрешността на страна да бждатъ винаги добре организирани по отношение на текушитѣ цени на борсовитѣ артикули и близкиѣ тенденции на пазаря.

По отношение външната ни търговия съ храни и др., стоквитѣ борси иматъ сжщо заслуги чрезъ улесненията и услугитѣ, които оказватъ на износителитѣ при евентуални спорове съ купувачитѣ въ чужбина. Бидейки въ най-близъкъ контактъ съ износителитѣ на борсови артикули, чрезъ стоквитѣ борси може да се добие сигурна ориентация относно състоянието на чуждитѣ пазари: какво се търси тамъ и какви качества наши произведения се предпочитатъ.

Стоквитѣ борси допринесоха много и за подобренията въ общинскитѣ житни тържища, които, съ закона за тържищата и изложбитѣ отъ 1936 година, се поставиха подъ тѣхенъ контролъ.

Стоквитѣ борси сж и цененъ сътрудникъ на Дирекцията за закупуване и износъ на зърнени храни, която би срѣщнала непреодолими затруднения при провеждането на своя режимъ, ако не сжществуваха тѣзи институти съ своята организация за сключване на сдѣлките, установяване качеството и количеството на хранитѣ и разрешаване на всички спорове, които се явяватъ при изпълнението на тѣзи сдѣлки.

Най-после, стоквитѣ борси следятъ съ живъ интересъ всички мѣроприятия, провеждани отъ държавната власть по по отношение режима на търговията съ борсови артикули и не пропускатъ случай да се намѣсятъ и съ своята компетентность и обективность да допринесатъ за възможното

правилно разрешаване на сложните въпроси, съ огледъ да не се внася смутъ въ вътрешния пазаръ и да не се пропускатъ благоприятни моменти за пласирането въ чужбина на свободните излишеци за износъ отъ нашите земеделски произведения.

Въ това отношение стоковите борси сж играли твърде голъма роля за правилния развой на вътрешната и външна търговия съ борсови артикули, което е давало благоприятно отражение и върху народното стопанство изобщо. Ето защо би било само отъ полза, ако тяхното съдействие се търси винаги когато предстои да се внася известна промѣна въ режима на външната или вътрешна търговия съ артикулите предметъ на борсови сдѣлки.

Съгласително¹⁾

между Варненските търговци-житари, относително правилата при покупко-продажбите на разни зърнени произведения.

Валидно за подписващите

(Прието въ общото събрание на търговците-житари
на 2 и 3 юлий 1902 г.)

Качество на червенката.

Чл. 1. Жито-зимница се дѣли на жито *нормално и смѣсь* които се продаватъ на отдѣлно. Процента, както на първото така и на последното се опредѣля, за всяка реколта по отдѣлно, отъ общото събрание на подписващите настоящето „съгласително“

Сонди и мостри.

Чл. 2. Всѣки купувачъ и посредникъ, който е снабденъ отъ Търговската Камара съ една карта за право сондирване има право да сондира всички вагони, предназначени за проданъ въ пияцата и вземе мостри най-много до 2 килограма храна на вагонъ.

Купувачите, които мислятъ, че не ще купуватъ храна за единъ по-дълъгъ периодъ, морално сж задължени да не сондиратъ и взематъ мостри.

Чл. 3. Картите, за които се говори въ по-първия членъ се издаватъ по една на името на фирмата, на всѣки купувачъ и посредникъ на основание писменната декларация, дадена на Търговската Камара, че просителя е купувачъ на зърнени произведения или че е посредникъ.

Чл. 4. Освенъ горните сонди, следъ приемането на стоката, спада се на купувача единъ шиникъ ($\frac{1}{5}$ отъ хектолитъръ) на вагонъ отъ представената фактура.

Покупко-Продажби.

Чл. 5. Покупко-продажби на разни зърнени артикули отъ вагони, складове и прѣдпродажби (*marchés à livrer*) се извършватъ чрѣзъ посредници или направо отъ страните.

Чл. 6. Вагоните, които пристигатъ до 8 часа сутринята

¹⁾ Предаваме настоящето „съгласително“, което се пази въ Варненската стокова борса. Той е единъ документъ за създаването на първата стокова борса въ България следъ освобождението. Правописътъ е по текста на оригинала.

продажбата имъ трѣбва да се извърши до 1 часа сл. обѣдъ, а пристигналитъ по-късно — отъ 1 до 5 часа сл. обѣдъ.

Ако утриннитъ продажби сж свършятъ отъ всички посреднични кантори по-рано отъ 1 часа, може да се започнатъ и вечернитъ продажби, безъ да се чака опредѣленото време, но по никой начинъ тѣ не могатъ да се смѣсватъ.

Срокъ за приемане.

Чл. 7. Купувача е длъженъ да приеме купената отъ него храна най-късно до 5 часа вечерята на другия день. Въ противенъ случай глобата за денгуби е за смѣтка на купувача.

Забѣлѣжка. Купувачитъ сж длъжни, по възможность, да започватъ приемането на хранитъ веднага, следъ сключването на продажбитъ, като се съблюдава по-рано да се започва приеманieto на хранитъ, които сж продадени сутринята.

Чл. 8. Срока, предвиденъ въ предидущия членъ, се увеличава по причини, признати за форсмажоръ отъ желѣзопѣтнитъ власти и въ случай на стачка.

Тегление и мѣрzenie.

Чл. 9. Покупко-продажбитъ на зимници, лѣтници (жито) кукурузъ и ржжъ отъ вагони става на хектолитъръ, а всички други храни — на 100 кгр.

Забѣлѣжка. При продажба à livrer и отъ складове странитъ сж свободни да купуватъ и продаватъ както намѣрятъ за добръ.

Чл. 10. Хранитъ, които се продаватъ на 100 кгр. теглението се извършва съ кантаритъ на купувачитъ, но продавачитъ иматъ право да ги провѣрватъ съ едни металич. тяжести, доставени отъ камарата при канторитъ на всѣки по-главенъ купувачъ.

Чл. 11. Ако се установи отъ ексекутивния комитетъ, за който се говори въ чл. 30, че известенъ кантаръ не е добъръ, купувача е длъженъ да го смѣни съ другъ, признатъ отъ сжщия комитетъ за добъръ.

А р б и т р а ж ъ.

Чл. 12. Всички възникнали спорове по покупко-продажбитъ на храни отъ вагони, складове и à livrer относительно качеството на храната, неизпълнението на контракти, неустойки и пр. — се разрѣшаватъ отъ една арбитражна комисия, състояща се отъ по единъ прѣдставител на купувачитъ, продавачитъ и Камарата.

Чл. 13. Рѣшенията на арбитра. комисия сж безапелационни, иматъ законна сила и подлѣжатъ на изпълнение на общо основание.

Чл. 14. За възникналитѣ спорове се съобщава на Търговската Камара, която веднага прави нужнитѣ въ случая разпореждания, като приготвява помирителни записи, съобщава на арбитритѣ за изборитѣ имъ и пр.

Чл. 15. Съгласието на странитѣ за разрѣшаване распрята имъ отъ арбитр. комиссия се изразява въ помирителенъ записъ, който трѣба да съдържа името, прѣзимето и мѣстожителството на тѣжацитъ се и на арбитритѣ, прѣдмѣта на распрята и да бжде подписанъ както отъ странитѣ, така и отъ избранитѣ арбитри.

Чл. 16. Отъ страна на купувачитѣ и продавачитѣ за арбитри не можтъ да бждатъ посочвани лица, които не фигуриратъ въ листитѣ приготвени отъ самитѣ купувачи и продавачи.

Чл. 17. Арбитража има право да постановява изсоставянето (абандониране) на стоката.

Чл. 18. Членоветѣ на арбитралната комисия получаватъ възнаграждение по 5 лева за спорове, относящи се за единъ вагонъ, по 7½ лева за 2 вагона и по 10 лева за три или повече вагони.

Сжщитѣ възнаграждения се плащатъ и за спорове отъ складове и à livrer.

Чл. 19. Разносцитѣ по арбитража сж за смѣтка на страната, която изгуби процеса, но странитѣ сж длъжни да внасятъ предварително въ Камарата нужнитѣ суми и слѣдъ произнасянието на комисията възвръщатъ се на страната която печели процеса, внесена въ авансъ сума.

П о с р ѣ д н и ц и.

Чл. 20. Посрѣдници по покупко-продажби на разни храни се избиратъ и утвърдяватъ отъ общото събрание на търговцитѣ-житари, подписавши настоящето съгласително.

Забѣлъжка. Посрѣдницитѣ, които дѣйствуватъ за сега въ пияцата оставатъ и за въ бджще.

Чл. 21. Всички посрѣдници полагатъ клѣтва прѣдъ духовно лице и въ присѣйствието на бюрото на Камарата и езекутивния комитетъ, а текстъ на клѣтвата се формулира отъ общото събрание.

Чл. 22. При полагане на клѣтвата се съставя протоколъ, който се подписва отъ духовното лице, посрѣдника и другитѣ присѣтствующи лица, който, протоколъ, заедно съ клѣтвата, се запазва въ архивата на Търговската Камара.

Чл. 23. Посрѣдницитѣ не можтъ да правятъ покупки за своя смѣтка, нито да се явяватъ като пълномощници на търговцитѣ. Тѣ не можтъ да купуватъ или продаватъ храни безъ да иматъ за това заповѣдъ отъ купувачитѣ или продавачитѣ или тѣхнитѣ прѣставители. Тѣ сж длъжни еднакво да пазятъ интереситѣ на купувачитѣ и продавачитѣ.

Чл. 24. Посрѣдниците сж длѣжни да иматъ копирна книга, въ която копиратъ всички излѣзли отъ тѣхъ книжа по хронологически редъ, а така сжщо и дневникъ, надлѣжно завѣренъ, въ който отбѣлѣзватъ ежедневно, безъ да се оставя праздно мѣсто, всички извършени отъ тѣхъ покупко-продажби. Дневника трѣба да съдържа: имената на договорящитѣ се страни, видътъ на храната, количеството, договорната цѣна, качеството, до колкото е възможно по-ясно и точно опрѣдѣлено, кога ще се започне прѣдаването и до кога ще трае, взета ли е сума въ авансъ и по кой начинъ ще става изплащанието.

Чл. 25. За правилното изпълнение на прѣдписанията, прѣдвидени въ настоящето условително, се грижи търгоески ексекутивенъ комитетъ до когото се подаватъ и всички оплаквания отъ дѣйствиата на посрѣдниците.

Комитета е длѣженъ да направи най-бързо разслѣдване и ако се докаже виновността на посрѣдника прави му се писмено тѣмрене и, ако слѣдъ трикратно напомнюване не се поправи, по прѣдложение на комитета общото събрание на подписавшиятъ съгласителното, може да го отстрани отъ упражняване на занятието му временно и за постоянно чрѣзъ задѣлжавание подписавшиятъ да не го допушта до посрѣдничество на тѣхнитѣ стоки.

Чл. 26. Посрѣдниците сж длѣжни да издаватъ подробенъ листъ за дневнитѣ продажби, въ който да се казва точно и всички продавачи и купувачи, произхождение и цѣна; сжщо да указватъ и абсолютно точната теглика (либри), която сж намѣрили. До сегашното сгрупиране подъ името „разни“ — не се позволява.

Чл. 27. Посрѣдниците иматъ право да издаватъ удостоверения за качеството на хранитѣ, слѣдъ като прѣдварително се прѣгледа и сондира храната, съ които удостоверения странитѣ си служатъ при споръ или при износъ.

За издаването на подобни удостоверения посрѣдниците получаватъ възнаграждение, което се опрѣдѣля отъ ексекутивний търговски комитетъ.

Чл. 28. При отсъствие на специални условия за продажби отъ вагони посрѣдника получава възнаграждение $1\frac{1}{2}\%$ отъ купувача, а за складове въ Варна по $1\frac{1}{2}\%$ отъ продавача и купувача, минусъ — а за двата случая — 10% отъ цѣлата сума на куртажа, спорѣдъ досегашния обичай.

Ексекутивенъ Комитетъ

Чл. 29. За изпълнението на настоящето съгласително се грижи единъ ексекутивенъ комитетъ, състоящъ се отъ три члена, избрани по тайно гласоподаване отъ общото събрание на подписавшиятъ съгласителното между житаритѣ-търговци.

Бюрото на търговската Камара наблюдава дѣйствиата на езекутивния комитѣ.

Чл. 30. Членовеѣ на комитета се избиратъ за два мѣсеца и можѣтъ да бждѣтъ прѣизбирани.

Сѣбрания на търговците-житари.

Чл. 31. Подписавшиѣ настоящето съгласително се сѣбиратъ на редовни сѣбрания въ края на всѣки мѣсецъ.

Извънредни сѣбрания се свикватъ отъ езекутивния комитетъ или по писменното поискание на 10 члена.

Чл. 32. Общитѣ сѣбрания избиратъ членовеѣ на езекутивния комитетъ, постановяватъ, съ вишегласие, измѣнение и допълнение на съгласителното, обсждатъ поставенитѣ на дневенъ редъ въпроси и одобряватъ израсходванитѣ суми.

Общитѣ сѣбрания се считатъ за редовни, щомъ като членовеѣ се свикватъ съ писменна покана и рѣшенията се считатъ за задължителни за всички подписавши.

Забѣлъжка. Посрѣдниците не присѣтствуватъ на общитѣ сѣбрания, ако не бждатъ специално поканени.

Чл. 33. Всѣки членъ, който отсѣтствува отъ общитѣ сѣбрания безъ уважителни причини (отсѣтствие отъ града и болѣсть) се глобява по 2 лева; които се задължава да изплати веднага срѣщу разписка.

Т а к с и.

Чл. 34. Всички подписавши плащатъ мѣсечни вноски, като се дѣлятъ на 4 категории отъ 5, 3, 2, 1 левъ. Разпрѣдѣлението на търговцитѣ по категории става отъ общото сѣбрание.

Чл. 35. Всички приходи и разходи се извършватъ отъ секретаря на Търговско Индустриалната Камара, който подписва и разпискитѣ за постѣпилитѣ приходи.

Особни распорѣждания.

Чл. 36. Всички подписавши сѣ длѣжни да изпълняватъ прѣдписанията на настоящето съгласително и рѣшенията, взети въ общитѣ сѣбрания. При това, се задължаваме да не

търгуваме съ търговци-житари, комисионери и посрѣдници,
които не сж подписали настоящето съгласително.

Оригинала подписали

Варненски търговски житари:

За Луи Драйфусъ & сие
В. Маировичъ
Аар. И Ашеръ & С-ие
Гюлбенкиянь & Дамадиянь
Я. К. Славчовъ
Г. Илиевъ
Н. И. Варвери
П. Г. Петровичъ & С-ие
А. Илиевъ & С-ие
А. С. Кoenъ
За Анонимно Акционерно
Дружество „Ермисъ“
Директоръ: Н. Валсамовъ
За Варненско Търговско
Кредитно Дружество
Директоръ: Ф. Гунаропуло
К. Каравия
Бр. Мутафови & Р. Бояджиевъ
Велчо х. Пѣйчевъ & С-ие
Бр. Константинови
А. Агалиди
За синове Хр. Дионисяди
Дим. Дионисяди
А В. Христовъ
Д. Г. Чилоглу
Н. Килиндровъ & А. Геор-
гияди

Т. Пастиясъ
Г. Николиевъ & С-ие
С. К. Гешевъ & С-ие
Ангеловъ & Дашевъ
С. Камбосевъ
Маркусъ Пинкасъ & С-ие
За Българ. Търговска Банка,
Варненска агентура
Бър. М. Радевъ и Т. Цачевъ
Сиакалуга & Асерето
Ст. х. Пѣйчевъ
Шотовъ, Енчевъ & С-ие
За Юда Б. Израелъ
Сабетай И. Афталионъ
Т. Петровъ
Бойчевъ, Ксантовъ & С-ие
М. Христостомо & С-ие
Х. Панако Г. Карабатакъ & С
Георги Инглези
К. Мексисъ
Кирчевъ, Родевъ & Велчевъ
Г. Матѣвъ & В. Явашчиевъ
За Българското Акционерно
Дружество „Дружба“
Директоръ Я. Найденовъ

Варненската Търговско Индустриална Камара засвидѣ-
тельствува че настоящето „Съгласително“ е съставено и при-
ето въ общото събрание на търговцитѣ-житари на 2 и 3
Юлий 1902 г. и че то е подписано саморжчно отъ всѣки ин-
тересующъ се. № 608.

Варна, 13 Юлий 1902 г.

Прѣдсѣдатель: *Наиденъ Николаевъ*
Подпрѣдсѣдатель: *Я. К. Найденовъ*
Секретаръ: *Ж. Димовъ.*

Прилага ли се закона за морската търговия по отношение корабоплаването по Дунава

отъ

д-ръ ГОРАНЪ ИВАНОВЪ

редовенъ доцентъ въ Висшето търговско училище — Варна.

I

У насъ нѣма особенъ законъ за рѣчното корабоплаване. И понеже отъ рѣкитѣ, които протичатъ презъ и край нашата земя единствено Дунавъ е плавателна, може да се постави въпроса по кои правила се урежда корабоплаването по тая рѣка. Корабоплаването въ нашето право е уредено съ законитѣ: за морската търговия, за търговското корабоплаване, за полицията на крайбрѣжията и пристанищата, правилника за вписванията въ книгитѣ на пристанищата, статута на Дунава, правилника за навигацията и полицията по Дунава и други по-маловажни закони и правилници. Правилата на закона за търговското корабоплаване, на закона за полицията на пристанищата и крайбрѣжията, на статута — на Дунава, правилника за навигацията и полицията по Дунава сж предимно отъ административноправенъ характеръ, докато правилата на закона за морската търговия сж предимно отъ частноправенъ характеръ. Правилника за навигацията и пр. и статута на Дунава се отнасятъ изключително до корабоплаването по Дунава — въ това нѣма никакво съмнение. Останалитѣ закони и правилници относително корабоплаването отъ административно правенъ характеръ се отнасятъ еднакво както до морското, така и до дунавското корабоплаване. Най-важенъ отъ тѣхъ е закона за търговското корабоплаване. Неговитѣ разпореждания сж отъ най-сжщественно значение въ областта на морското административно право. Че последниятъ законъ се отнася и до дунавското корабоплаване, се вижда отъ следнитѣ негови членове: отъ чл. 265, който гласи, че подъ пристанище, тоя законъ разбира всѣки пунктъ на българското морско и дунавско крайбрѣжия, гдето корабитѣ могатъ да заставатъ на котва или на кей, отъ което следва, че разпорежданията на закона относително пристанищата се отнасятъ и до дунавскитѣ пристанища, отъ чл. 155, който гласи, че риболова по морето и рѣка Дунавъ, е подчиненъ на пристанищнитѣ власти, т. е. че по отношение за риболовътъ на Дунава и Черно море важатъ едни и сжщи полицейски и административни правила, отъ чл. 75, който раздѣляйки морското корабоплаване,

въ връзка съ цензовете на екипажа, корабоначалниците, и решението за плаване на корабите, на далечно, далечно крайбрежно и близко крайбрежно плаване, а дунавското — на плаване по цялото течение на реката и плаване от желтезните врата до устието, приравнява плаването по цялото течение на Дунава на далечното крайбрежно морско плаване, а това от желтезните врата до устието на реката, на близкото крайбрежно морско плаване, от чл. 54, който, като определя условията за службата на капитаните на морските кораби, отнася тия условия и до капитаните на дунавските кораби. Че и втория по важност законъ въ административното морско право — закона за полицията на пристанищата и крайбрежията, се отнася и до плаването по Дунава се вижда от чл. 9 на същия, който гласи, че портовите (пристанищните) управления иматъ общия надзоръ на българското крайбрежие по Черно море и Дунава.

Отъ по важно значение е да се знае по кои правила се уреждатъ частноправните отношения свързани съ плаването по Дунава, дали се прилагатъ правилата за морското корабоплаване или не, и ако се прилагатъ дали се прилагатъ всичките или само някои отъ тяхъ и кои. Понеже гражданата частъ отъ правилата за морското корабоплаване отъ частно правенъ характеръ се съдържатъ въ закона за морската търговия, въпроса се свежда къмъ това дали тоя законъ се прилага и къмъ плаването по Дунава. На тоя въпросъ не може да се даде еднакъвъ отговоръ за всички институти и отношения на корабоплаването. Но това което може да се каже общо по приложението на З. за морската търговия къмъ дунав. корабоплаване е че по начало тоя законъ не може да се приложи по аналогия къмъ корабоплаването по Дунава. Той би могълъ да се приложи къмъ плаването по Дунава само въ онези случаи и за онези отношения за които съществуватъ изрични законни текстове. Споредъ насъ, за аналогично приложение на закона за морската търговия къмъ дунавското корабоплаване не може да става дума, защото закона за морската търговия е единъ особенъ законъ, е особено право което представлява отклонение отъ общото, сухоземното, право, и за това въз основа на тоя законъ не могатъ да се създаватъ общи правила, които да уреждатъ и неуредени отъ същия случаи. Ако е въпросъ за аналогия, трѣбва да се прибѣгва до правилата на общото право. Преди всичко, за аналогията е необходимо сходство на случаите отъ правно гледище, а такова сходство между пътуването по море и пътуването по река не съществува. Действително и морския и рѣчния превози се извършватъ съ едни и същи средства — кораби, и по воденъ път, обаче, опасностите, неизвестностите и рисковете на морското корабоплаване се съществено различаватъ отъ тия на рѣчното.

При рѣчното корабоплаване, корабътъ може да се наблюдава винаги отъ брѣга. Въ случай на опасностъ, той може винаги да приближи брѣга, да получи бързо помощъ отъ брѣга, докато при морското корабоплаване не е така. Рѣчните кораби не сж изложени на такива изненади и опасности както морските, напр. на бури, вълнения и др. Корабокрушенията при рѣчното корабоплаване сж рѣдко явление. Затова въ странитѣ гдѣто нѣма изрични законни текстове и обичайни правила за прилагането на разпорежданията на морското търговско право и за рѣчното корабоплаване, последното право не се прилага спрямо рѣчното корабоплаване. Напримѣръ, въ Германия, до влизането въ сила закона за вжтрешното корабоплаване отъ 1895 година (*Gezetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt*) по отношение на рѣчното корабоплаване не сж прилагани правилата на германския търговски законъ, отдѣла за морската търговия, а правилата на общото право. Такова е било становището на правната наука и на юриспруденцията (Вижъ: *Lewis das Seerecht* въ *Handbuch des deutschen Handels= See = und Wechselrecht* на W. Endemann Bd IV Abt I, 1884 г. стр. 3—5, *Max Mittelstein das Binnenschiffahrtsrecht* въ *Handbuch des gesamten Handelsrecht* на Ehrenberg Bd VII Abt I, решенията на *Reichsoberhandelsgericht'a* въ Bd, Bd: VI стр. 396, XXIV стр. 418, решението на *Reichsgericht'a*, *Zivilsachen* Bd V стр. 91—). Действително, въ днешното германско вжтрешно корабоплаване сж възприети много отъ институтитѣ и правилата за морската търговия, но това е станало по силата на изрични текстове на поменатия законъ за вжтр. корабоплаване. Но даже, и споредъ последния законъ, въ Германия рѣчното корабоплаване не е приравнено напълно съ морското. Напримѣръ, споредъ сжщия, по отношение рѣчния превозъ, като допълнително право, се прилагатъ правилата за сухопжтния превозъ, на общото право, а не на морския превозъ; по отношение застраховкитѣ на рѣчния превозъ се прилагатъ правилата за застраховкитѣ на превоза по сухо. Въ рѣчното корабоплаване не се прилагатъ правилата за морския заемъ (*Bodmerei*); не се прилагатъ правилата за морскитѣ дружества, т. е. за дружествата, образувани отъ събственицитѣ на корабъ за упражнение на морско корабоплаване съ спекулативна целъ (*Rederei*).

Въ Франция, при липсата на законъ, който да урежда рѣчното корабоплаване, опититѣ на нѣкои сждилища и на нѣкои автори да прилагатъ правилата на морската търговия и по отношение на рѣчното корабоплаване се осжда отъ правната наука, а и француския Касаціоненъ сждъ никога не се е показвалъ разположенъ да възприеме едно подобно схващане. Наистина, въ Франция, следъ 5. 1917 год., положението на рѣчните кораби и тѣхното пре-

хвърляне се третира по начинъ сходенъ съ морските кораби, но и това става по силата на изричните текстове на особения на законъ отъ тая дата. Важното е, че и въ Франция, при липсата на законни текстове, господстващото схващане стои на становището, че правниятъ правила за морската търговия не се прилагатъ по отношение рѣчното корабоплаване и че се прилага общото право (Вж. Ripert droit-maritime 1929 т. I. № № 149—154).

Въ Италия, отъ гдето е заетъ нашиятъ законъ за морската търговия, господствува противното схващане. Тамъ и науката, и съдебната практика приематъ, безъ колебание, че правилата за морската търговия се прилагатъ и по отношение рѣчното корабоплаване (Вж. Cesare Vivante Istituzioni di diritto commerciale 1926 г. стр. 332).

Подъ влиянието на италианската правна мисль, проф. К. Кацаровъ поддържа, на почвата на нашето право, сжщия възгледъ, т. е. че нашия законъ за морската търговия се прилага по аналогия и къмъ рѣчното корабоплаване (вж. К. Кацаровъ търг. право лекции год. 1937, стр. 582). Може би, и вносителътъ на закона за морската търговия, тогавашния министъръ на правосъдието Панайодовъ е смѣталъ, че тоя законъ ще послужи и за уреждане частноправните отношения въ връзка съ дунавското корабоплаване. Въ доклада на сжщия до Народното събрание, съ който се внася законопроектъ (законопроектъ не се е придружавалъ отъ никакви мотиви и е миналъ презъ Народното Събрание и на тритъ четения безъ измѣнения и безъ дебати) четемъ: „Отъ Васъ зависи (н. б. отъ народните представители) да поправите и допълните закона за да може да удовлетвори всички нужди на морската търговия, която нашето княжество съ своето Черноморско крайбрѣжие и това на Дунава е повикано да върши съ другитъ крайморски държави по цѣлото земно кълбо“.

Ние смѣтаме, че у насъ не може да се възприеме схващане на италианската наука и юриспруденция, въпрѣки сходството на нашиятъ законъ за морската търговия съ правилата на италианския търговски законъ относително морската търговия (книга 2-ра на италианския търговски законъ) и въпреки убеждението на вносителя министъръ, защото има сжществено различие между текстоветъ на нашия търговски законъ и италианския търговски законъ, което е отъ значение за случая. Така съгласно чл. 388 ал. последня на италианския търговски законъ, който членъ урежда превозния договоръ по сухо, отношенията между изпращача и превозвача при превозъ по вода („per acqua“), следователно и по рѣки, и отношенията между корабоначалника и господаря (арматьора) се уреждатъ по правилата на кн. II на сжщия законъ, т. е. по правилата на морския превозъ — на морската търговия.

Нашия търговски законъ нѣма такъвъ текстъ. А има текстъ въ смисълъ, че за превоза по рѣки се прилагатъ правилата за превоза по сухо — чл. 384 Т. З. „превозвачъ е онзи, който по занаятъ превозва стоки по сухо и по рѣки“ и чл. 411 отъ сѣщия „правилата за превозния договоръ — превоза по сухо — се прилагатъ и спрямо търговецъ, който отъ случай на случай превозва стоки и по реки“. Отъ друга страна, у насъ по силата на изрични текстове за застраховкитѣ противъ опасноститѣ на превоза по рѣки се прилагатъ правилата за застраховкитѣ на сухопътния превозъ — чл. 506 Т. З. който гласи: „стоки които се превозватъ по сухо и по рѣки могатъ да се застраховатъ...“

Щомъ като уреждането на тези два важни института на търговското корабоплаване: превозътъ и застраховката — превозътъ по вода е основата на търговското корабоплаване — е предоставено на общото право, търговския законъ, а не на закона за морската търговия, очевидно е че нашето право клони къмъ уреждането на рѣчното корабоплаване съобразно правилата на общото право, на сухоземното право, а не на закона за морската търговия, и че следователно не може да има мѣсто аналогичното приложение на закона за морската търговия относително корабоплаването по Дунава.

Освенъ тези съображения, почерпени отъ текста на търг. законъ и съображението, изложено въ началото, че отъ правно гледище сходство между пътуването по рѣки и по море не съществува, противъ аналогията може да бжде наведено и още едно съображение. Закона за морската търговия — гл. IX — предвижда маса привилегии, непознати на общото право, като напримѣръ, привилегии върху натоваренитѣ стоки, върху навлото и върху кораба. Може ли по аналогия всички тия привилегии на закона за морската търговия да бждатъ отнесени и до съответнитѣ отношения на рѣчното корабоплаване? Споредъ насъ чрезъ аналогичното приложение на единъ законъ не могатъ да бждатъ създадени привилегии. Правилата за привилегиитѣ сж отъ стриктното право. Но, ако речемъ да приложимъ правилата, които уреждатъ положението на различнитѣ кредитори въ закона за морската търговия безъ да прилагаме постановленията относително привилегиитѣ на тѣхнитѣ вземания ще имаме твърде осакатено прилагане на закона за морската търговия по отношение дунавското корабоплаване, което приложение въ много случаи ще се окаже равносилно съ неприлагане на аналогията, защото за много отъ отношенията и институтитѣ на закона за морската търговия, привилегията на кредиторитѣ е единъ сжщественъ белегъ.

II.

Като подържаме, че по отношение дунавското корабоплаване, по начало, не могатъ да бждатъ приложени по анало-

гия правилата на закона за морската търговия, това не значи още, че по отношение на последното нѣматъ приложение нито едно отъ правилата на закона за морската търговия и че въ никое отношение нашето частно морско право не третира еднакво, дунавско корабоплаване съ морското. Ние само смѣтаме, че за да приложимъ закона за морската търговия спрямо корабоплаването по Дунава е необходимъ изриченъ текстъ. За това е необходимо да се изследватъ отдѣлно правнитѣ институти на морското корабоплаване и съответнитѣ институти на дунавското корабоплаване и за всѣки отдѣленъ случай да се вземе становище. Като оставамъ на страна превозния договоръ и застраховката срѣщу опасноститѣ отъ превоза, по отношение на които изложихме вече своето схващане, въ смисълъ, че се прилагатъ правилата на общото право — търговския законъ, по отношение другитѣ институти нашето становище е следното:

I. Но отношение положението на кораба като вещь и правата, върху сѣция, трѣбва да се приеме че съществува пълно сходство между дунавскитѣ кораби и морскитѣ. Съображения за това могатъ да бждатъ наведени отъ морскитѣ закони отъ административно правенъ характеръ, и то отъ правила, които иматъ значение и по въпроси отъ частноправенъ характеръ, а именно отъ чл. 25 на закона за търговското корабоплаване, който законъ, по аргументитѣ, изложени по-горе, се прилага както къмъ морското така и къмъ дунавското корабоплаване. Чл. 25 на тоя законъ предписва вписване на корабитѣ въ особени книги въ пристанищ. управления, които книги се водятъ съгласно правилника за вписванията въ книгитѣ на пристанищнитѣ управления. Воденето на тия книги се налага колкото по съображение на административенъ контролъ, толкова и въ частноправенъ интересъ — за създаване публичностъ на правата върху корабитѣ. И законътъ за морската търговия сѣщо предвижда воденето на тия книги.

При прехвърлянето на корабитѣ, законътъ за морската търговия се прилага и къмъ дунавскитѣ кораби. Втората алинея на чл. 25 на закона за търговското корабоплаване гласи, че по реда, указанъ въ правилника за вписванията на корабитѣ и пр. се вписва и прехвърлянето на цѣлъ корабъ или частъ отъ корабъ, а и закона за морската търговия, съ изрични текстове, приравнява дунавскитѣ кораби съ морскитѣ кораби по отношение прехвърлянето, вписването, залагането и постройкитѣ на корабитѣ. Чл. 11 отъ последния гласи: „че договоритѣ за постройка, за прехвърляне, залагане на малки кораби, които не сж предназначени да излизатъ отъ пристанищата, рѣкитѣ, каналитѣ, езерата....“ нѣматъ действие къмъ трети лица, ако не сж вписани отъ властитѣ въ особени книги. Това, което се отнася за малкитѣ, важи а fortiori за голѣмитѣ кораби. За какви власти и книги е думата се спомена по-горе. Що

се отнася до постройката на кораби, въ полза на еднаквото третиране на дунавските съ морските кораби може да се наведе и чл. 12 от закона за търговското корабоплаване, който третира еднакво морските и дунавските кораби и относително сключването на договоритѣ и условията на построяването, на кораби.

Сходство съществува между морското и дунавското корабоплаване не само относително силата и значението на договоритѣ за постройка, прехвърляне и залагане на корабитѣ и значението на вписването, но и по отношение формата на договоритѣ. Цитиранитѣ чл. 11 от закона за морската търговия и чл. 25 от закона за търговското корабоплаване препращат по отношение реда на вписването къмъ правилника за вписването и пр., а споредъ тоя правилникъ за да се извърши вписването е необходимъ нотариаленъ актъ — чл. чл. 15 и 37 отъ правилника. По същата форма се установява и плодopolзване както върху морските така и върху дунавските кораби—чрезъ нотариаленъ актъ, колкото се отнася до действителността на договора, и чрезъ вписване, що се отнася до действието на същия спрямо трети лица—чл. 15 отъ правилника.

II. По отношение положението и отношенията на съсобственицитѣ на единъ корабъ, правилата на закона за морската търговия не се прилагатъ къмъ дунавските кораби. Нѣма текстъ, който да предвижда прилагането правилата за съсобствеността на морските кораби и по отношение дунавските. За отношенията между съсобственицитѣ на единъ дунавски корабъ следва да се прилагатъ правилата на общото право относително съсобствеността—чл. чл. 53—62 отъ закона за имуществата, собствеността и сервитутитѣ.

Относително значението на поданството на отдѣлнитѣ съсобственици за поданството на кораба, както и относително поданството на кораби собственостъ на акционерни дружества или на командитни дружества съ акции, разлика между морските и дунавски кораби не съществува, защото условията за придобиване на българско поданство отъ единъ корабъ сж изложени въ закона за търговското корабоплаване, който, както се спомена нѣколко пжти, се отнася както до морското така и до дунавското корабоплаване. За да притежава българско поданство корабътъ, трѣбва поне 51% отъ стойността му да принадлежи на български поданици, ако се притежава въ съсобственостъ отъ физически лица, а ако принадлежи на акционерно дружество или командитно дружество, съ акции, 51% отъ капитала да се притежава отъ български поданици и то чрезъ поименни акции. Такива дружества не могатъ да издаватъ безименни акции за повече отъ 49% отъ капитала. Споредъ насъ, правилата за поданството на кораби, притежавани отъ акционерни дружества,

колкото се отнася до процента отъ капитала, необходимъ за придобиване и запазване на българското поданство се отнасятъ и до случаитѣ, когато корабътъ се притежава отъ кооперация или отъ о. о. дружество.

III. Правилата на закона за морската търговия относително отговорността на собственика на морския корабъ за действията на корабоначалника и екипажа, а въ особености, за отговорността на собственика, когато последния не използва кораба и правото на изоставяне не се прилагатъ къмъ собственицитѣ на дунавски кораби. По отношение, обаче, изплащането на пристанищни и др. такси, свързани съ корабоплаването, на възнагражденията на екипажа, задължението за събирането и внасянето на удържжитѣ отъ заплатитѣ и възнагражденията на екипажа въ полза на разни фондове, както и заплащането на разносжитѣ по прехраната и връщането по домоветѣ на екипажа, собственика и арматьора сж солидарно отговорни. По отношение разносжитѣ за прехраната и за изпращането на лицата отъ екипажа по домоветѣ имъ, собственика може да изостави кораба, като вземанията за разносжитѣ оставатъ да тежатъ върху кораба и навлото и иматъ привилегията, предвидена въ закона за морската търговия. Това сходство по отношение поменатитѣ възнаграждения, разноси и такси между собственицитѣ на морски и дунавски кораби сжществува по силата на чл. 41 отъ закона за търговското корабоплаване, който съдържа постановления сходни съ тия на закона за морската търговия и който по отношение привилегията, препраща изрично къмъ закона за морската търговия.

IV. Колкото се касае до правата и задълженията на корабоначалника, закона за морската търговия се прилага и къмъ дунавското корабоплаване. Това следва отъ чл. 42 на закона за търг. корабоплаване, който гласи, че правата и задълженията на корабоначалника сж посочени въ з. за морската търговия. Това препращане засѣга както правата и задълженията отъ административноправенъ, така и тия отъ частноправенъ характеръ. Но по отношение определяне властта на корабоначалника да задължава съ своитѣ действия собственика, трѣбва да се държи смѣтка за ония правила, които определятъ отговорността на собственика. Отговорността на последния за действията на корабоначалника се определя по общото право. Отъ друга страна правата и задълженията и представителната и управителна власт на корабоначалника като представител на арматьора и на собственицитѣ на товара—при дунавското корабоплаване сж ограничени само въ кръга на онѣзи сдѣлки и действия, които сж допустими за дунавското корабоплаване. Така напр. корабоначалникътъ на единъ дунавски корабъ не може да сключва безъ изрично пълномощие морски заемъ. Корабона-

чалникът на единъ дунавски корабъ не може да извърши действия, които сж несъвмѣстими съ характера на договора за превозъ по рѣки, т. е. на договора за превозъ по сухо. Напр. не може да залага товара за да се снабди съ пари, безъ изрично пълномощие отъ собственика на товара.

V. По отношение морскиятъ заемъ, закона за морската търговия не се прилага къмъ дунавското корабоплаване. Морския заемъ е свързанъ съ рисковетъ и неизвестноститъ на морското пжтуване, които не сж характерни за рѣчното корабоплаване, а и отъ закона не се вижда да се отнася и до дунавското корабоплаване.

VI. Къмъ дунавското корабоплаване не се прилагатъ правилата за общата авария на закона за морската търговия. Института на аварията е свързанъ съ морското корабоплаване и съ опасноститъ, характерни за него, като внезапна буря, нападение отъ пирати и пр. Правилата на закона за общата авария и както и текста на York-Antwerpen-скитъ правила, които сж възприети въ всички договори за морски превозъ иматъ предъ видъ морското корабоплаване.

VII. По отношение корабосблъскванията по Дунава закона за морската търговия не се прилага. Прилагатъ се правилата на закона за търговското корабоплаване — чл. 120, които сж отъ административноправенъ характеръ. По отношение последствията отъ частно правенъ характеръ прилагатъ се правилата на общото право.

VIII. Относително даването помощъ и спасяванията, морското и дунавското корабоплаване се третиратъ еднакво, защото правилата на тая материя, както тия отъ частно, така и отъ административно-правенъ характеръ се съдържатъ въ закона за търговското корабоплаване — чл. чл. 120 до 135, общъ и за двата вида корабоплаване.

IX. По отношение правата и задълженията на търговскитъ агенти, сжествува тоже сходство между морското и дунавското корабоплаване, защото положението на търговскитъ агенти е уредено въ закона за търговското корабоплаване, а не въ закона за морската търговия, и въ правилника за параходнитъ агенти, който правилникъ сжщо третира еднакво агентитъ предъ дунавскитъ пристанища съ тия предъ морскитъ пристанища.

X. Правилата за привилегиитъ на различнитъ вземания, предвидени въ закона за морската търговия се отнасятъ само до морското корабоплаване, а не и до дунавското, изключая вземанията поменати по-горе — т. III.

XI. Правилата за продажбата и секвестъра на кораби се отнасятъ до кораби съ които се извършва морско корабоплаване; по отношение дунавскитъ кораби се прилага законътъ за гражданското сждопроизводство.

XII. По отношение престжпнитъ деяния въ връзка съ ко-

рабoплаването, морското и дунавското корабoплаване се третира външно. Правилата сж сходни. Съдържатъ се въ закона за търговското корабoплаване. Сжщото се отнася и до дисциплинарната отговорностъ на морскитъ лица и до процедурата въ връзка съ констатиране и преследване на дисциплинарнитъ и престъпнитъ деяния.

Като поддържаме, че закона за морската търговия не се прилага къмъ дунавското корабoплаване въ случаитъ гдѣто изрични законни текстове не предписватъ това, не следва, че тоя законъ фактически не се прилага къмъ дунавското корабoплаване въ тия случаи. Възможно е, нѣкои отъ правилата на З. за морската търговия да сж възприети и по отношение дунавското корабoплаване по силата на правни обичаи или като договорни клаузи. Но въ тия случаи, очевидно е, правилата на закона за морската търговия не се се прилагатъ по аналогия, чрезъ тълкувание, а като обичайно или договорно право. Много морски търговски параходни д-ва, които извършватъ и превозъ по Дунава, а особено тия които иматъ параходи, плаващи по моретата и по Дунава поставятъ еднакви условия както на договоритъ за превозъ по Черно море така и по Дунава. Тая практика обаче не дава основание да се заключи, че по Дунава, въпреки недопустимостта на аналогията между морското и дунавското корабoплаване, фактически, по другъ пжтъ, правилата на закона за морската търговия сж добили общо разпространение. Напротивъ, доколкото се простиратъ нашитъ сведения, у насъ въ дунавското корабoплаване се прилагатъ отчасти правилата на общото право, отчасти особени обичаи и особено договорно право, които обичаи и което договорно право сж възприети отъ другитъ крайбрежни страни на Дунава, корабитъ на които страни въ сжщностъ извършватъ и превоза на нашитъ стоки. По отношение превоза, извършванъ отъ нѣколкото наши дунавски кораби нашата администрация прилага правилата за сухопжтния превозъ—правилата за превоза по Б. д. желѣзници. Правнитъ и търговски обичаи по Дунава не сж нито събрани нито изучени. И много мжчно е да се каже какви обичаи сжществуватъ за едни или други отношения въ връзка съ корабoплаването. Оставяме настрана правилата на корабoплаването отъ административно-правенъ характеръ. Тѣ, както се спомена, сж еднакви и за морското и за дунавското корабoплаване; така ги прилага и нашата администрация. По въпроса за приложимостта на едни или други правила отъ частно-правенъ характеръ, обаче, нашата администрация не е имала случай до сега да се произнася, съ изключение на случая за уреждане на превоза съ новитъ наши кораби по Дунава, дето както се спомена, прилага правилата за превоза по Б. Д. Ж. Още по-малко и нашата юриспруденция е имала случай да се занимае съ въпро-

са. Действително, Почит. Върх. касац. сждъ II гражданско отделение, разглеждайки единъ случай на корабосблъскване по Дунава, като се позовава на правилника за навигацията по Дунава, позовава се и на чл. чл. 181 и 183 на Закона за морската търговия (вижъ решението на В. К. С. II гр. отд. № 625 отъ 21.V 1932 г., печатано въ „Адвокатски прегледъ“ год. XIII бр. 5 № 140). Но по какви съображения се цитира закона за морската търговия и дали В. К. С. смѣта че закон за морската търговия се прилага по отношение дунавското корабоплаване въобще, или пъкъ само въ тоя случай, и защо, това отъ решението не се вижда. Ние смѣтаме, че е дошло време да се взема становище по тоя въпросъ. Поставено е вече началото на наше, родно корабоплаване по Дунава. Налага се да се бждемъ на ясно по въпроса кои правила го уреждатъ.

Юриспруденция по морското право.

Навлото за превозъ по море трѣбва да бжде уговорено винаги писмено. Това важи както за случаитѣ, когато се сключва наемъ на цѣлъ корабъ, или за частъ отъ помѣщеніята на кораба, така и когато се уговаря пренасянето на опредѣлени стоки. Не е достатъчно само съгласието за пренасянето и за предмета на пренасянето да бждатъ уговорени писмено, необходимо е и размѣрътъ на навлото да бжде уговорено също така писмено. То трѣбва да се уговаря писмено даже и когато параходното дружество превозвачъ опредѣля неговия размѣръ по тарифи. Размѣрътъ на навлото не може да се установява съ свидетелски показания, нито съ заключения на вещи-лица, основани на такситѣ опредѣлени въ тарифитѣ.

Решение на Варненски областенъ съдъ по гр. д. № 189/938 г. по чл. чл. 68, 72, 85 отъ закона за морската търговия

Случая е следния: Единъ търговецъ поискалъ отъ парадното д-во да му бжде запазено мѣсто на единъ параходъ за товарене на опредѣлено количество добитѣкъ. Д-вото отговорило, че запазва мѣсто. Нѣколко часа преди тръгването на парахода, обаче, търговецътъ чрезъ своя комисионеръ съобщава, че не може да товари добитѣка. Д-вото завежда искъ противъ търговеца за заплащане на половината навло, на основание чл. 85 ал. 1 отъ закона за морската търговия, като опредѣля размѣра на навлото споредъ тарифитѣ си и иска изслушването на едно вещь лице, което да изчисли навлото възъ основа на тарифитѣ. За забелязване е, че размѣра на навлото не е указанъ въ размѣнената кореспонденция за ангажирането на мѣстото, нито пъкъ нѣкоя отъ странитѣ се е позовавала на тарифата при размѣната на кореспонденцията. Коносаментъ на името на търговеца не е билъ издаденъ, защото стоката не била натоварена.

Варненския околийски съдъ е отхвърлил искътъ по изложенитѣ въ началото съображения. Варненския областенъ съдъ е потвърдилъ решението по сжитиѣ съображения. Срокътъ за касиране на дѣлото не е изтекълъ. На решението ще се спремъ въ една отъ следнитѣ книжки, следъ влизането му въ безвъзвратна законна сила.

Между другото въ това решение се разглежда и въпроса: какво значение има факта, че ангажираното за товаренето

на добитъка мѣсто е било веднага заето отъ другъ товарачъ, който е натоварилъ същото число добитъкъ съ същото мѣстоназначение, каквото е било уговорено по нарушения договоръ, и превозвачътъ не се е ощетилъ чрезъ загуба на навлото. Сждътъ приема, че това обстоятелство е безъ значение, че въ случая се касае за една неустойка, предвидена въ закона. Споредъ сждътъ, то е безъ значение даже и ако новия товарачъ бжде посоченъ отъ неустоялия.

ПРАВИЛНИКЪ

на Института за изучаване на търговията, морското законодателство и борсовото дѣло на странитѣ отъ Черноморския басейнъ.

Чл. 1. При Висшето търговско училище — Варна се основава Наученъ институтъ за изучаване на търговията, морското законодателство и борсовото дѣло на странитѣ отъ Черноморския басейнъ отъ народо-стопанско и частно-стопанско гледище.

Чл. 2. Целитѣ на Института сж :

а) да изучава българската търговия, въ особеностъ морската, отъ народо-стопанско и частно-стопанско гледище, българското морско законодателство, както и да събира данни и материали за търговскитѣ и правни обичаи въ тая търговия.

б) да изучава сравнително, както търговията на странитѣ отъ Черноморския басейнъ отъ народо-стопанско и частно-стопанско гледище, а така сжщо и морското право на тия страни и да съдействува за уеднаквяване на морското право и търговскитѣ обичаи на сжщитѣ и за реформиране на българското морско право.

в) да съдействува за приспособяване на българското стопанство къмъ нуждитѣ на странитѣ отъ Черноморския басейнъ и съ огледъ на извършваната отъ тѣхъ конкуренция на българската търговия въ другитѣ страни.

г) да изучава отъ стопанско гледище борсовата стокова търговия, да събира и изучава борсовитѣ търговски и правни обичаи, да изучава борсовитѣ правилници на различнитѣ стокови борси, борсовото законодателство, практиката на борсовитѣ сждилища и да съдействува за уеднаквяването и реформирането на българското борсово право.

Чл. 3. За постигане на горнитѣ цели, Института събира статистически, правни и други материали отъ всички страни на Черноморския басейнъ, които подлага на сравнителни изучвания, издава научни трудове, сборници на търговски и правни обичаи, урежда сказки, научни и стопански конференции, съ или безъ участието на представители на научни и стопански институти на останалитѣ страни отъ Черноморския басейнъ, поддържа връзки съ научни и стопански срѣди и институти въ тия страни, редактира списание, урежда библиотека, читалня и семинаръ.

Чл. 4. Административно института е свързанъ съ Висшето търговско училище — Варна. Сжщиятъ е раздѣленъ на две секции: търговско-стопанска и правна. Търговско-стопан-

ската се ръководи от титуляра на една от катедрите по стопанските науки при Висшето търговско училище—Варна, избран от Академическия съвет, а правната от титуляра на катедрата по частно право при същото училище, подпомогнати от асистенти, референти и дописници.

За референт може да бъде приет всеки, който може да работи научно в една от областите споменати в член втори. Дописници са тия лица, които сътрудничат в научните издания на Института.

Чл. 5. Института се управлява от комитета, състоящ се от един представител на Варненската търг. инд. камара и от ръководителя на секцията.

Забележка: По решение на Акад. съвет броят на секцията може да бъде увеличен.

При случай, в комитета могат да бъдат привлечени съ съветателен глас и представители на организации и институти, които работят в областите обект на Института.

Чл. 6. Институтът се издържа от средствата, отпускани от Варненската търговско-индустриална камара, от Варненската стокова борса и от помощи от други институти и лица.

Чл. 7. Контролът по управлението на приходите и разходите на Института се извършва от Варненската търговско-индустриална камара.

Чл. 8. Институтът има свой научен орган, излизаш двумесечно.

Чл. 9. Настоящият правилник подлежи на одобрение от Върховния съвет на Висшето търговско училище — Варна и на утвърждение от господина Министра на народното просвещение.*)

*) Правилникът е утвърден от г. Министра.

Годишенъ абонаментъ 100 лв. за 5 книжки.

Печатница „Войниковъ“ — Варна.
