

# РЕШЕНИЕ

№ 118

гр. Русе, 26.10.2022 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**ОКРЪЖЕН СЪД – РУСЕ** в публично заседание на двадесет и седми септември през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Палма Тараланска

при участието на секретаря В. Я.  
като разгледа докладваното от Палма Тараланска Търговско дело № 20214500900269 по описа за 2021 година

за да се произнесе, съобрази:

Производството е по чл. 365 и сл. ГПК.

Постъпила е искова молба от ЗАД «Б.В.И.Г.» гр. София ЕИК \*\*\*\*\* чрез адв. А. Д. – АК гр. София, с която са предявени обективно кумулативно съединени иски с правно основание чл. 288, ал.1 от Кодекс на Търговско корабоплаване /КТК/ във вр. с чл. 16 от Будапещенска конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища /CMNI/ и чл. 213, ал.1 от Кодекс за застраховането /КЗ/ срещу „Р.“ ООД гр. Русе ЕИК \*\*\*\*\* за заплащане на сумата от 224 942,87 евро, от които 211 185,27 евро регресно вземане за заплатено застрахователно обезщетение по застрахователна полица № 1100200600000110 от 20.09.2020 г. за вреди от частично погинал товар, приет за превоз с речна товарителница № 64-L/21.09.2020 г. и 13 757,60 евро разходи за аварийен комисар, ведно със законната лихва върху главницата, считано от датата на подаване на исковата молба до окончателното изплащане на претендираните суми, както и разноските по делото, включително адвокатско възнаграждение.

Излага съображения за това, че между него като застраховател и „Г.“ ЕООД, ЕИК \*\*\*\*\* , като застраховащ, е бил сключен договор за

застраховка „Застраховане на товари по време на превоз“, Застрахователна полица № 1100200600000110 от 20.09.2020 г., по която застрахован е товарополучателят „А.Т.Г.“ за превозвания български слънчоглед, реколта 2020 г. с бруто тегло 923 420 кг., с фактурна стойност 373 985,10 евро и застрахована сума от 411 383,61 евро. Товарът е следвало да бъде превозван по река Дунав от град Лом, България до гр. Енсдорф, Австрия, като превозвач е ответното дружество „Р.“ ООД, ЕИК \*\*\*\*\* със самоходен товарен кораб Р. VIII, регистриран под № 749 в пристанище Русе с УЕИН 02300096. За превоза на товара между изпращача „Г.“ ЕООД и превозвача „Р.“ е бил сключен Договор за речен транспорт № 3 от 14.01.2020 г. Слънчогледът от 923 420 кг е бил натоварен на кораба Р. VIII на 21.09.2020 г. в пристанище Лом, за което е била издадена Речна товарителница № 64-L/21.09.2020. Представя доказателства за това, че по време на превоза до крайния пункт на разтоварване Енсдорф, Австрия, на 23.09.2020 г. Р. VIII се сблъсква с конвой Виена (BSR 1187 W.), собственост на Х. А.Л.К., като плавателното произшествие се е случило около 5.00 часа на 1051 плавателен км от р. Дунав. Ищецът твърди, че плавателният съд на ответното дружество, движейки се срещу течението се е сблъскал с тласкаща композиция „Виена“, движеща се по течението на р. Дунав и в резултат на това „Р. VIII“ е получил пробойна в борда на кораба и в хамбара, като за да предотврати по-нататъшното проникване на вода в товарното пространство и потъване на кораба, е заседнал на десния бряг на р. Дунав на 1051+200 км. За сблъсъка на корабите е бил съставен Протокол за разследване на плавателно произшествие от 01.10.2020 г. на Министерството на строителството, комуникациите и инфраструктурата на Република Сърбия.

Навежда доводи и представя доказателства за това, че в резултат на сблъсъка и настъпилите пробойни част от слънчогледа е бил загубен във водата на р. Дунав, а останалата част е била изложена на влага. За да бъде спасена част от стоката, която все още е годна и отговоря на изискванията на Договора за покупко-продажба между Г. ЕООД и А.Т.Г., са били предприети действия по претоварване на слънчогледа. За годността на слънчогледа е бил съставен доклад на SGS от 04.10.2020 г., в който е посочено, че годното количество слънчоглед след сблъсъка е в размер на 486 122 тона, които са били претоварени на друг кораб „Р. III“. Претоварването е станало на вода, за което в доклада на аварийния комисар има изрично отбелязване. Годният

слънчоглед, доставен и получен от А.Т.Г. на 12.10.2021 г. е в размер на 449 379 тона, което е било измерено на везна на пристанището при разтоварването на „Р. III“. При тези обстоятелства според него погиналият слънчоглед възлиза на 474 041 кг, като неговата стойност е 191 896,60 евро или 375 317,13 лева (449,379 тона x 405 евро на тон).

В деня на настъпване на сблъсъка - 23.09.2020 г., застрахователят „Булстрад“ е бил уведомен за настъпилата авария с Уведомление за щета от „Г.“ ЕООД. Рекламационно писмо е било изпратено и до „Р.“ на 25.09.2020 г. по имейл, от името на „Г.“ ЕООД и „А.Т.Г.“. На 26.11.2020 г. «Б.В.И.Г.» гр. София като застраховател на превозвания товар е получил от получателя на товара „А.Т.Г.“ претенция за заплащане на обезщетение за погинал товар по застраховката Карго като на 06.05.2021 г. на собственика на товара „А.Т.Г.“ е изплатено застрахователно обезщетение в размер на 211 185,27 евро, преведено по банковата сметка на адвокатското дружество представляващо интересите на „А.Т.Г.“, за което същите са били изрично упълномощени.

Обосновава активната си процесуална легитимация от нормите на чл. 288, ал. 1 КТК във вр. с чл. 213, ал. 1 от КЗ и във връзка с чл. 170, ал. 2 от КТК, по силата на които разпоредби със заплащане на застрахователното обезщетение застрахователят встъпва в правата на застрахования срещу виновния за щета превозвач до размера на платеното обезщетение и обичайните разноски, направени за неговото определяне. В тази връзка развива доводи за това, че частичната загуба на товара на стойност 211 185,27 евро е в резултат на сблъсъка на кораб Р. VIII с конвой Виена (W.), на 1051 км като виновен за произшествието е кораб „Р. VIII“, който не е спазил Правилата за плаване по река Дунав и по тази причина превозвачът „Р.“ изцяло е отговорен и за разходите, които застрахователят и настоящ ищец «Б.В.И.Г.» гр. София е понесъл във връзка с назначения аварийен комисар, който на място е констатирал произшествието и вредите от него, както и е присъствал на претоварването и доставката на спасения слънчоглед в общ размер на 19 110,10 евро до крайното местоназначение, с което обосновава претенциите си да бъде осъдено ответното дружество да му заплати така изплатеното застрахователно обезщетение и разходи за аварийен комисар. Акцентира върху обстоятелството, че съгласно чл. 16 от CMNI и чл. 170, ал. 2 от КТК вината на превозвача се предполага, както и, че той носи отговорност за загуби в случаите на липса или повреждане на товара,

възникнали от момента на приемане на товара за превоз до момента на предаването или настъпили в резултат от забавяне на изпълнение на задължението за предаване на товара.

Постановено е връчване на препис от исковата молба с приложените към нея писмени доказателства на ответника, с указание да подаде писмен отговор в двуседмичен срок, задължителното съдържание на отговора и последиците от неподаването му. В срока по чл.367, ал.1 ГПК е постъпил писмен отговор на ответника, към който са представени писмени доказателства. Развити са доводи за недопустимост и неоснователност на иска. Ответното дружество твърди, че предявеният иск би бил допустим, макар и неоснователен ако нямаше сблъскване на кораби и обявена и призната обща авария, още повече, че в случая погиналият товар е погинал в резултат на преднамерени и разумни действия за неговото спасяване, както и това на кораба от обща за тях опасност, признати за обща авария. Намира предявеният иск за недопустим, доколкото отношенията възникнали помежду им във връзка с погиналия товар са вече уредени със спогодба, съгласно, съгласно чл. 9 от която страните считат отношенията си за „окончателно уредени, изяснени и безспорни“. Акцентиращ се върху обстоятелството, че така подписаната спогодба между страните е сключена въз основа на влязъл в сила Диспаш за разпределение на щетите по общата авария в съответствие с разпоредбата на чл. 302, ал.1 КТК, който диспаш е официален документ, подлежал е на оспорване по исков ред пред Софийски градски съд в едномесечен срок от обявлението в Държавен вестник, което не е сторено и към момента е влязъл законна сила официален документ. В подкрепа на изложеното приложено представя Спогодба от 27.7.2021 г., Диспаш и обявлението му в Държавен вестник бр. 45/28.05.2021 г.

Приема като безспорни обстоятелствата относно това, че е: 1. собственик на самоходен сухотоварен кораб „Р. VIII“, УЕИН: 02300096, плаващ под българско знаме, регистриран под №749 в пристанище Русе; 2. сключил Договор за речен транспорт с „Г.“ ООД, представен с исковата молба, като уточнява, че получателят на товара не е страна по този договор; 3. издал Коносамент, представен с исковата молба, в който А.Т.Г. са посочени като получател на товара; 4. на 23.09.2020г. „Р. VIII“ е бил блъснат от конвой, тласкан от м/к „W.“, но категорично оспорва, че сблъскването е станало по

вина на кораб Р. VIII“; 5. след сблъсъка годното количество слънчоглед е било натоварено на друг кораб на дружеството, а именно „Р. III“ и превозено до разтоварното пристанище.

Оспорва фактическата обстановка, пресъздадена от ищеца в исковата молба като невярна и непълна и подробно описва извършените от двата плавателни съда действия до момента на сблъсъка между тях, както и последващите такива.

Цитира изводите на диспашора относно това, че: „Капитанът на кораба, респективно вахтеният капитан, е предприел напълно адекватни и професионално обмислени действия за спасяване на общото начинание, а именно кораба и товара, както следва:

- Извършване на маневра за отклоняване при опасност от сблъскване с тласкан състав под управлението на м/к „W.“;

- Умишлено засядане на кораба в десния бряг на км 1051.2 на р. Дунав, с цел предотвратяване потъването на кораба, след сблъскване;

- Предприемане на действия за установяване на мореходността на м/к „Р. VIII“;

- Претоварване на 486 122 кг (четиристотин осемдесет и шест хиляди сто двадесет и два кг) неповреден товар, на друг кораб “, както и, че „1. Със своите действия и извършени разходи, капитанът на самоходен сухотоварен кораб „Р. VIII“ е осъществил фактическия състав на „Дунавските правила за Обща авария от 1990 година“, явяващи се Приложение №5 към „Съглашение за общи условия за превоз на товари в международно плаване по р. Дунав“ (Братиславско съглашение), поради което признавам наличие на акт за обща авария;

2. Загубите и разходите, понесени за предотвратяване на опасността, както и последствията от събитията, застрашаващи имуществата, участващи в общото морско начинание, ще бъдат разпределени между кораба и товара, пропорционално на техните стойности.“

Развива подробни доводи относно отговорността на корабособственика съгласно КТК и Конвенция CMNI, като счита, че такава в случая не е налице. Позовава се на нормата на чл. 173, ал.1 КТК съгласно която „Превозвачът не отговаря за вреди и загуби, ако докаже, че пълната

или частична липса или повреждането на товара е настъпило поради действие или бездействие на капитана, другите членове на екипажа, на пилота или на други лица, наети от превозвача при воденето или управлението на кораба (навигационна небрежност)“, а между страните няма спор, че претендираните щети са възникнали в резултат на сблъскване и засядане на кораба след сблъскването, с цел да се избегне потъването на кораба и товара. Приема, че дори и само хипотетично да се приеме, че сблъскването е по вина на капитана на м/к „Р. VIII“, което категорично оспорва, то като корабособственик не носи отговорност за навигационни грешки. Позовава се и на разпоредбата на чл.16 от Конвенция CMNI, съобразно която превозвачът не носи отговорност за липси и повреди ако докаже, че загубата е обусловена от обстоятелства, които грижливият превозвач не е могъл да избегне и чиито последствия не е могъл да предотврати, какъвто е настоящият случай- направен е опит да се избегне сблъска с другия плавателен съд, като преднамереното засядане на кораба е в резултат на опит за спасяване на имущество – кораба и товара. Счита, че в случая е приложима хипотезата на чл. 18 от Конвенцията /Особени случаи на освобождаване от отговорност/, съобразно която превозвачът не носи отговорност ако липсата или повредата на товара са в резултат на „провеждане на операции или опити за провеждане на операции по спасяване на човешки живот или имущество по вътрешните водни пътища“, с аналогични разпоредби – чл. 174, ал.1, т.7 КТК и чл. 6.13 от Братиславските съглашения.

Развива доводи за това, че вина за сблъскването на плавателните съдове носи единствено капитана, респективно вахтения помощник на м/к „W.“ поради неспазване на правилата за плаване по р. Дунав и неизпълнение на договорката на вахтените капитани двата кораба да се разминат с леви бордове/с червените си светлини, което обикновено става като всеки от корабите завие/измени курса си надясно.

Акцентираща и върху ограничената отговорност на корабоприетеля за погинал товар, която според Братиславските съглашения е ограничена до 96 евро за насипни товари, а според чл. 177 ,ал.2, т.2 КТК до 300 лв на тон. В тази връзка счита, че дори и хипотетично да се приеме, че носи вина за частичното погиване на товара, което отрича, то тази отговорност не може да бъде в пълен размер, както е претендирана.

Позовавайки се на чл. 288 КТК намира за неоснователно и направеното искане за присъждане на разходи за установяване на щетите.

Счита, че не е налице и застрахователен интерес при получателя на товара, тъй като той в качеството си на застраховано лице не е платил цената на погиналия товар, което е видно и от представените от ищеца писмени доказателства, поради което за него не е налице правен интерес от защита срещу последиците от настъпилото застрахователно събитие, защото той самият не е понесъл загуба, т.е. платил е толкова количество от товара, колкото е получил.

Развива доводи за това, че е изпълнил всички свои законови задължения като корабособственик – предоставил е мореходен кораб, надлежно оборудван и комплектован с квалифициран екипаж; преди и в началото на рейса е проявил дължимата грижа като е взел предвид характера на подлежащия за превоз товар, обезпечил е възможността на кораба да поеме товара, неговата мореходност, оборудването и комплектоването на екипаж, които да съответстват на изискванията на действащите норми, както и да притежават националните и международните разрешителни, необходими за превоз на товара, като всички тези обстоятелства са установени както от разследването на властите в Сърбия, така и от страна на диспашора.

Прави възражение за изтекла погасителна давност на исковите претенции без да сочи конкретни доводи за това. Има доказателствени искания. Моли съда да отхвърли обективно съединените иски и да му присъди направените по делото разноски.

На пълномощника на ищеца на 23.11.2021 г. е връчен препис от отговора, ведно с доказателствата към него, с указание, че в двуседмичен срок може да подаде допълнителна искова молба, с която да допълни и поясни първоначалната, както и за останалите възможности по чл.372 ГПК. В предвидения двуседмичен срок ищецът е депозирал допълнителна молба, в която е изложил подробни съображения по всеки от наведените в отговора на исковата молба възражения.

По възражението за недопустимост на иска.

Счита за невярна основната защитна теза на ответника за това, че след като по случая е била обявена Обща авария, то с Диснаша за Обща авария са били уредени и отношенията по повод процесните щети на товара,

превозван с кораба „Р. VIII“. Твърди, че обстоятелствата са различни, тъй като нанесените щетите на част товара не са били включени в признатите общоаварийни разходи - р. I, т. 2 на стр. 4 от Диспаша. Според него щетите по товара не са настъпили в резултат на това, че същият е бил жертван за спасяване на кораба, а поради постъпване на вода в първи товарен хамбар в резултат на сблъсъка на корабите. Превозваната стока е претърпяла т. нар. частна авария, и обезщетението за тези щети се урежда отделно от това по общата авария.

Счита, че има правен интерес от воденето на процесните иски доколкото в «Б.В.И.Г.» гр. София е участвал в разпределението на разходите по общата авария в качеството си на застраховател на стоката и по риска „Обща авария“. Позовава се на застрахователна полица № 1100200600000110 от 20.09.2020 г., Счита, че тъй като в случая е налице както обща, така и частна авария, Булстрад се явява застраховател на товара както по „карго“ рисковете, посочени в т. 1 от Институтски Карго клаузи С - 1.1.09, така и застраховател за рисковете по т. 2 „Обща авария“ от Институтски Карго клаузи С - 1.1.09. По риска „Обща авария“ Булстрад е участвал в разходите по обща авария, разпределени с Диспаша, в които не са включени щетите по товара. Твърди, че именно поради наличието на покрит риск по т. 1.1.4. от Карго клаузи С/1-1.09 Булстрад е изплатил на правоимащия получател на товара „А.Т.Г.“ застрахователно обезщетение за частично погиналия товар като след плащане на това обезщетение се е суброгирал в правата на обезщетения правоимащ срещу виновния за щетата превозвач „Р.“, което обосновава правния му интерес от водене на настоящите иски.

По възраженията за неоснователност на иска:

Относно вината:

Развива доводи за това, че виновен за сблъсъка е „Р. VIII“, тъй като при движението си по р. Дунав не е спазил „Правилата за плаване по река Дунав“ и по-специално чл. 6.04, т. 2. Тъй като „Р. VIII“ се е движел срещу течението и е следвало да отстъпи път на движещия се по течението м/к „W.“. Вместо това счита, че „Р. VIII“ не се е съобразил с конкретните плавателни условия и не е променил в достатъчна степен курса си надясно и по този начин е станал причина за произшествието. Отново се позовава на чл. 16 от CMNI и чл. 170, ал. 2 от КТК, съобразно които правни норми вината на

превозвача се предполага и счита, че в тежест на ответника е да докаже, че са налице обстоятелства, които изключват неговата вина.

Оспорва твърдението на ответника, че щетата по товара е възникнала в резултат на спасяването на кораба. Позовава се на Дисиаша, видно от който в разходите по спасяване на кораба не са включени щетите по товара, тъй като те са настъпили в резултат на сблъсъка, а не като последица от спасяването на кораба, което е видно и от Протокол за разследване на плавателно произшествие от 01.10.2000 г., съставен от сръбските власти, „на м/б Р.УШ има отвор с размери 9x2 на лявата страна в носовата част, при което е дошло и до повреда на товарното пространство, от което е разсипано определено количество от товара“. Счита, че тъй като процесните щети по товара не са предмет на общата авария, а представляват частна такава, то и разпоредбата на чл. 174, ал. 1, г. 7 от КТК се явява неприложима и е налице „навигационна небрежност“.

Относно отговорността на превозвача:

Намира, че не са налице основания за ограничаване отговорността на превозвача, като се позовава на чл. 19 от Конвенция CMNI.

Относно възражението на ответника за липса на застрахователния интерес на нолучателя на товара:

Счита същото за неоснователно, доколкото „Булстрад“ е изплатил застрахователното обезщетение по процесната застраховка „Карго“ на застрахования получател на товара „А.Т.Г.“ като намира за неотнорми възраженията за липса на плащане на погиналата част от товара. Приложено представя 2 броя банкови нареждания за извършени от получателя на товара и застрахован А.Т.Г., към изпращача на товара Г. ЕООД, плащания по издадената фактура № 914/21.09.2020 г. на обща стойност 373 985,10 евро, като двете платежни са съответно за 181 998,49 евро и 191 896,60 евро.

Относно претенцията за заплащане на разходи за установяване на щетите:

Счита за неоснователни направените в тази насока възражения като се позовава на това, че претенцията му за разноси намира основание именно в чл. 288, ал. 1 Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) във вр. с чл. 213, ал. 1 от Кодекса за застраховането (КЗ) и във връзка с чл. 170, ал. 2 от КТК -

със заплащане на застрахователното обезщетение застрахователят встъпва в правата на застрахования срещу виновния за щета превозвач - до размера на платеното обезщетение и обичайните разноски, направени за неговото определяне".

Относно възражението за давност:

Намира и това възражение за неоснователно, като се позовава на това, че претенцията му е предявена в рамките на най-кратката приложима давност преди изтичането на една година, считано от деня, в който товарът е бил предаден или е трябвало да бъде предаден.

Допълнителната искова молба е връчена на ответника на 22.12.2021 г., като в указания му срок е депозиран и допълнителен отговор. В същия е изразено, че се поддържат изцяло наведените в първоначалния отговор съображения за неоснователност на предявените по делото обективно съединени иски и се моли същите да бъдат оставени без уважение. Излагат се и допълнителни съображения по поредността на изложението в допълнителната искова молба. Ответната страна навежда доводи и счита, че за да се признае наличие на обща авария е нужно действията предприети от страна на капитана на кораба да са били преднамерени и разумни за спасяване на кораба и товара от обща опасност, а това в случая е налице. Диспапгът съдържа фактически констатации, направени изводи и разпределение на вноските. Прието е наличието на обща авария, като диспашорът е установил, че: „Капитанът на кораба, респективно вахтеният капитан, е предприел напълно адекватни и професионално обмислени действия за спасяване на общото начинание, а именно кораба и товара, както следва:

- Извършване на маневра за отклоняване при опасност от сблъскване с тласкан състав под управлението м/к „W.“;

- Умишлено засядане на кораба в десния бряг на км 1051.2 на р. Дунав, с цел предотвратяване потъването на кораба, след сблъскване;

- Предприемане на действия за установяване на мореходността на м/к „Р. VIII“;

- Претоварване на 486122 кг неповреден товар, на друг кораб. “

Счита, че ако ищецът не е бил съгласен с така направения извод за предприети „напълно адекватни и професионално обмислени действия за

спасяване на кораба и товара" е следвало да оспори диспаша по исков ред, което не е сторено. Вместо това е постигната и подписана Спогодба, с която страните считат отношенията си за „окончателно уредени, изяснени и безспорни“ /чл. 9/. Твърди, че няма правна уредба, съгласно която превозвачът да носи отговорност за „напълно адекватни и професионално обмислени действия за спасяване на кораба и товара“ и в този смисъл намира предявения иск освен за неоснователен и недоказан, но го намира и за абсурден.

Позовавайки се именно на цитираните от ищеца нормативни актове - чл. 16 във вр. чл. 18 от Конвенция CMNI; чл. 174, ал.1, т.7 от КТК и чл. 6.13 от Братиславските съглашения акцентира върху обстоятелството, че превозвачът не носи отговорност при напълно адекватни и професионално обмислени действия за спасяване на кораба и товара.

По отношение на наведеното от ищеца твърдение за това, че искът му се позовава на възстановяване на щети от частна авария, се позовава на нормата на чл. 309, ал. 2 от КТК съобразно която „Щетите, признати за частна авария, се понасят от този, който ги е претърпял, или от този, който е отговорен за тяхното причиняване“, при което би следвало ищецът да носи доказателствената тежест да докаже при условията на пълно и главно доказване, че ответникът като превозвач на товара е отговорен за причиняването на претендираните щети.

Относно вината за сблъскването между корабите намира, че такава може да носи единствено капитана, респективно вахтения помощник на м/к „W.“. Оспорва твърдението, че „P.“ не е променил в достатъчна степен курса си надясно за да избегне сблъскването. Отново подчертава, че дори м/к „P. VIII“ е излязъл вдясно извън фарватера, като целия фарватер е бил на разположение на м/к „W.“, чийто капитан не е насочил конвоя си във фарватера и е блъснал „P. VIII“. Приложено в подкрепа на тезата си представя доказателства в електронен вид. Позовава се и на изготвения за случая Диспаш, където е установена и вината за сблъскването. В същия е направен извод от диспашора за това, че „Капитанът на кораба, респективно вахтеният капитан, е предприел напълно адекватни и професионално обмислени действия за спасяване на кораба и товара чрез извършване на маневра за отклоняване при опасност от сблъскване с тласкан състав под управлението

на м/к „W.“ безспорно и ясно установява, че „P. VIII“ няма никаква вина за сблъскването“. Счита, че в случая не е налице проява на навигационна небрежност от страна на екипажа на „P. VIII“.

Поддържа изцяло наведените твърдения относно ограничената отговорност на превозвача като подчертава, че разпоредбите относно ограничената отговорност на превозвача са с императивен характер.

По отношение твърдението на ищеца, че се прилагат единствено разпоредбите на Конвенция CMNI уточнява, че съгласно разпоредбата на чл. 11, пар. 4 от Конвенция CMNI „В случаите, когато транспортният документ е коносамент, единствено той се счита за определящ отношенията между превозвача и товарополучателя. Доколкото в случая транспортният документ е именно коносамент, а той препраща към Братиславските съглашения, би следвало отговорността на превозвача да бъде ограничена съобразно тях, а именно до 96 евро на тон за насипни товари.

Изцяло поддържа направеното в отговора на исковата молба възражение за липса на застрахователен интерес у получателя на товара, като счита, че ищецът сочи взаимноизключващи се доказателства и факти. От една страна ищецът е представил писмо от Schrombges + Partner от 26.11.2020г., в което се посочва, че получателят на товара в нарушение на договора е заплатил само тази част от товара, която не е погинала, т.е. само спасената част от товара - платени са 181 998,49 евро, вместо 373 985,10 евро, каквато е фактурната стойност на стоката, като впоследствие на 20.05.2021 г., след получаването на застрахователното обезщетение е извършил и второ плащане - на сумата от 191 896,60 евро. Счита, че по този начин получателят на товара е върнал на изпращача неправомерно получената от него от застрахователя сума, което кредитира като доказателство за това, че сумата е получена без правно основание.

Счита, че след като получателят на товара, в качеството си на застраховано лице не е заплатил цената на погиналия товар, за него не е бил налице и правен интерес от защита срещу последиците от настъпилото застрахователно събитие, тъй като не е понесъл загуба, за която да бъде обезщетен, което намира за самостоятелно и достатъчно основание за отхвърляне на иска.

По отношение претенцията за заплащане на разходите за

установяване на щетите поддържа направеното в отговора на исковата молба възражение, като уточнява, че относно договорите за морска застраховка КЗ препраща към КТК/чл. 343, ал.4 от КЗ/. Поддържа изцяло всички направени доказателствени искания.

С оглед на редовно разменените книжа и направените възражения и доказателствени искания, съдът се е произнесъл с определение по въпросите, визирани в разпоредбата на чл.374, ал.1 ГПК.

Съдът намира, че предявените искове са допустими.

Спорните отношения между страните възникват в резултат на изплатено застрахователно обезщетение на застраховано лице след настъпване на застрахователно събитие и суброгиране на застрахователят в правата на застрахования.

Съдът като изхожда от изложеното от двете страни, намира за безспорно установено:

1.Валидно сключен договор за застраховка „Застраховане на товари по време на превоз“ и издадена застрахователна полица № 1100200600000110 от 20.09.2020 г. от «Б.В.И.Г.» гр. София, застраховано лице по която е „А.Т.Г.“, Австрия за превозвания български слънчоглед, реколта 2020 г. с бруто тегло 923 420 кг., с фактурна стойност 373 985,10 евро и застрахована сума от 411 383,61 евро, с начало на застрахователното покритие от 21.09.2020 г..

2.Осъществен транспорт със самоходен сухотоварен кораб „Р. VIII“, УЕИН: 02300096, плаващ под българско знаме, регистриран под №749 в пристанище Русе, собственост на ответното дружество „Р.“ ООД гр. Русе, за което е сключен Договор за речен транспорт № 3/14.01.2020 г. с товародател „Г.“ ООД и получател на товара „А.Т.Г.“, Австрия, издаден конокамент № 64-L/21.09.2020 г.

3.Редовно издадена фактура № 914/21.09.2020 г. от „Г.“ ООД гр. София към „А.Т.Г.“, Австрия за продажба на 923 420 кг слънчоглед, реколта 2020 г. на цена от 373 985,10 евро.

4.Доставен и получен от „А.Т.Г.“, Австрия 449 379 кг годен слънчоглед, измерен на везна на пристанището при разтоварването на м/к „Р. III“. Погинали 474 041 кг слънчоглед на стойност 191 896,60 евро.

5.Наличие на настъпило застрахователно събитие на 23.09.2020 г. – надлежно установено плавателно произшествие – сблъсък между м/к „W.“ и м/к „Р.ІІІ“ , за което са съставени изискуемите писмени доказателства.

6.Надлежно установена обща авария на м/к „Р.ІІІ“, за което е изготвен Диспаш № 172/14.05.2021 г. за обща авария и установяване на повреди от сблъскване и засядане, както и частично погиване на товар, съобщение за което е публикувано в Държавен вестник бр. 45 от 28.05.2021 г., като в едномесечен срок от обявлението за изготвянето му, Диспашът не е обжалван по исков ред пред Софийски градски съд и е влязъл в законна сила.

7.Надлежно сключено Споразумение от 27.07.2021 г. между Застрахователно акционерно дружество «Б.В.И.Г.» гр. София и „Р.“ ООД гр. Русе въз основа на Диспаш № 172/14.05.2021 г. за обща авария и установяване на повреди от сблъскване и засядане, както и частично погиване на товар.

8.Наличие на Протокол за разследване на плавателно произшествие от 01.10.2020 г. на Министерството на строителството, комуникациите и инфраструктурата на Република Сърбия.

Спорът се свежда до това чия е вината за плавателното произшествие – сблъсъка между м/к „W.“ и м/к „Р. ІІІ“ и погиването на част от товара - 474 041 кг слънчоглед на стойност 191 896,60 евро, респективно настъпване на застрахователното събитие, както и наличието на правен интерес у застрахователя от встъпване в правата на застрахования и претендиране на изплатената по застрахователния договор сума. Всяка от страните в подкрепа на твърденията си представя писмени и електронни доказателства, подробно описани в исковата молба, отговора на същата, допълнителната искова молба и допълнителния отговор, които настоящият съдебен състав е приел като относими към спора, необходими и допустими.

Съдът определя правната квалификация на предявените искове като такива – по чл. 288, ал.1 от Кодекс на Търговското корабоплаване във вр. с чл. 16 от Будапещенска конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища /CMNI/ и чл. 213, ал.1 от Кодекс за застраховането.

На доказване подлежат следните спорни факти от значение за решаване на делото и връзките между тях:

- Наличие/липса на обща/частична авария и уреждане на последиците от същата чрез изготвения Диспаш № 172/14.05.2021 г. за обща авария и установяване на повреди от сблъскване и засядане, както и частично погиване на товар и подписано Споразумение 27.07.2021 г. между Застрахователно акционерно дружество «Б.В.И.Г.» гр. София и „Р.“ ООД гр. Русе.

Русенски окръжен съд, като прецени събраните по делото доказателства и ги обсъди във връзка с доводите на страните, приема за установено следното:

От представените и приети като доказателства – Застрахователна полица № 1100200600000110 от 20.09.2020 г. и документ за платена застрахователна премия безспорно се установява възникването на валидно облигационно отношение, произтичащо от Договор за имуществена застраховка „Застраховане на товари по време на превоз“, по която застраховател е «Б.В.И.Г.», застраховащ „Г.“ ЕООД, ЕИК \*\*\*\*\*, и застрахован - товарополучателят „А.Т.Г.“ за превозвания български слънчоглед, реколта 2020 г. с бруто тегло 923 420 кг., с фактурна стойност 373 985,10 евро и застрахована сума от 411 383,61 евро, превозван по река Дунав от град Лом, България до гр. Енсдорф, Австрия, като превозвач е ответното дружество „Р.“ ООД, ЕИК \*\*\*\*\* със самоходен товарен кораб Р. VIII, регистриран под № 749 в пристанище Русе с УЕИН 02300096.

За превоза на товара между изпращача „Г.“ ЕООД и превозвача „Р.“ е сключен Договор за речен транспорт № 3 от 14.01.2020 г., представен по делото. В същия изрично е уговорена клауза за това, че всички разходи за товара са за сметка на товародателя, като същият е длъжен и да застрахова товара за своя сметка за рисковете по време на речния превоз. Уговорено е, че всички рекламации ще се разглеждат, ако навлото и друга компенсация за този транспорт са изцяло платени. Товародателят е задължен да изпрати официална писмена рекламация до превозвача за липсващ/повреден товар в рамките на следващите 48 часа след приключване на разтоварването. В противен случай ще се счита, че товарът е доставен съгласно речната товарителница. Рекламациите ще се уреждат в съответствие с условията и

отговорностите в Братиславската конвенция /CMNI/.

В съответствие с договореното е издадена Речна товарителница № 64-L/21.09.2020, видно от която на 21.09.2020 г. в пристанище Лом на кораб Р. VIII е бил натоварен 923 420 кг слънчоглед. В същата като товародател/изпращач е посочен „Г.“ ЕООД гр. София, България, товарополучател - „А.Т.Г.“ Австрия и превозвач „Р. VIII“. Приложен е и каргоманифест от същата дата.

Видно от съставения Протокол за разследване на плавателно произшествие от 01.10.2020 г. на Министерството на строителството, комуникациите и инфраструктурата на Република Сърбия по време на превоза до крайния пункт на разтоварване Енсдорф, Австрия, на 23.09.2020 г. е станал сблъсък между „Р. VIII“ с конвой Виена (BSR 1187 W.), собственост на „Х. А.Л.К.“, като плавателното произшествие се е случило около 5.00 часа на 1051 +200 плавателен км на р. Дунав, на десния бряг на р. Дунав, в района на населено място Пожежено, Община Велико Градище. Не е имало жертви, нито телесни повреди; не е имало замърсяване на околната среда; на м/б „Р. VIII“ е получен отвор с размери 9х2 м на лявата страна в носовата част, при което е дошло и до повреда на товарното пространство, от което е разсипано определено количество от товара, с което корабът е бил натоварен. В доклада за плавателното произшествие е посочено, че въз основа на оглед на място, доклада на командващия м/б „Р. VIII“, и справка в корабните документи и книги, скици на командващия кораба, справка в данните на РИС, както и непосредствени материални доказателства е установено: „Че до плавателно произшествие засядане е дошло след сблъсъка между м/б „Р. VIII“ и м/б „W.“ на 1051 плавателен километър от река Дунав, и като е преценил състоянието на кораба и възможност за потъване на същия, както и характеристиките на левия и десния бряг на река Дунав на км 1051 +200, капитанът, който е командвал м/б „Р. VIII“ Кисьов Борислав Иванов, е насочил кораба към десния бряг, смятайки, че има по-добри шансове за спасяване на повредения кораб м/б „Р. VIII““.

За годността на слънчогледа е съставен доклад на SGS от 04.10.2020 г., в който се сочи, че годното количество слънчоглед след сблъсъка е в размер на 486 122 тона, които са претоварени на друг кораб „Р. III“. В доклада на аварийния комисар има изрично отбелязване за това, че

претоварването е станало на вода.

При измерване на везна на пристанището на разтоварване се установява, че годният слънчоглед, доставен и получен от „Агрос Трейдинг“ ГмбХ на 12.10.2021 г. е в размер на 449 379 тона, от където следва, че е погинал 474 041 кг слънчоглед на стойност 191 896,60 евро (449,379 тона х 405 евро на тон).

С Уведомление за щета от 23.09.2020 г. /деня на настъпване на сблъсъка/ - „Г.“ ЕООД уведомява застрахователя „Б.В.И.Г.“ за настъпилата авария и на 25.09.2020 г. изпраща по имейл Рекламационно писмо до „Р.“ от името на „Г.“ ЕООД и „А.Т.Г.“.

На 26.11.2020 г. «Б.В.И.Г.» гр. София като застраховател на превозвания товар получава от „А.Т.Г.“ претенция за заплащане на обезщетение за погинал товар по застраховката Карго, като на 06.05.2021 г. му изплаща застрахователно обезщетение в размер на 211 185,27 евро, преведено по банковата сметка на адвокатското дружество представляващо интересите на „А.Т.Г.“, за което същите са били изрично упълномощени.

Във връзка с настъпилата колизия между двете плавателни средства, причинени повреди от сблъскване и засядане, както и частично погиване на товар на основание чл. 306 КТК е издаден Диспаш № 172 от 14.05.2021 г., изготвен от Диспашорско бюро при Българската търговско – промишлена палата. С него се признава наличието на обща авария на самоходен сухотоварен кораб „Р. VIII“, плаващ под българско знаме, собственост на „Р.“ ООД, „Р. VIII“, регистриран под №749 в пристанище Русе, с УЕИН: 02300096, натоварен с 923 420 кг слънчогледово семе. Постановява се, че: „Капитанът на кораба, респективно вахтеният капитан, е предприел напълно адекватни и професионално обмислени действия за спасяване на общото начинание, а именно кораба и товара, както следва:

- Извършване на маневра за отклоняване при опасност от сблъскване с тласкан състав под управлението на м/к „W.“;
- Умишлено засядане на кораба в десния бряг на км 1051.2 на р. Дунав, с цел предотвратяване потъването на кораба, след сблъскване;
- Предприемане на действия за установяване на мореходността на м/к „Р. VIII“;

- Претоварване на 486 122 кг (четиристотин осемдесет и шест хиляди сто двадесет и два кг) неповреден товар, на друг кораб “. Диспашорът в изготвения от него Диспаш прави извод за това, че: „1. Със своите действия и извършени разходи, капитанът на самоходен сухотоварен кораб „Р. VIII“ е осъществил фактическия състав на „Дунавските правила за Обща авария от 1990 година“, явяващи се Приложение №5 към „Съглашение за общи условия за превоз на товари в международно плаване по р. Дунав“ (Братиславско съглашение), поради което признава наличие на акт за обща авария;

2. Загубите и разходите, понесени за предотвратяване на опасността, както и последствията от събитията, застрашаващи имуществата, участващи в общото морско начинание, ще бъдат разпределени между кораба и товара, пропорционално на техните стойности.“

Така изготвеният Диспаш за разпределение на щетите по общата авария в съответствие с разпоредбата на чл. 302, ал.1 КТК е обявен в Държавен вестник бр. 45/28.05.2021 г. и като неоспорен по исков ред пред Софийски градски съд в едномесечен срок от обявлението в Държавен вестник, е влязъл законна сила официален документ.

По повод обявената обща авария на самоходен товарен кораб „Р. VIII“ и влязъл в сила Диспаш, на 27.7.2021 г. е подписано Споразумение между ЗАД «Б.В.И.Г.» гр. София ЕИК \*\*\*\*\* и „Р.“ ООД гр. Русе, ЕИК \*\*\*\*\*, с което съгласно изготвения диспаш зстрахователят от името на собственика на товара следва да заплати на корабособственика сумата от 174 386,32 лв, като застрахователят счита, че същата е коректно изчислена в размер на 173 407,07 лв. В чл. 9 от споразумението страните изрично заявяват, че с подписите си върху този акт, считат отношенията помежду им за окончателно уредени, изяснени и безспорни.

Като доказателства относно механизма на настъпване на сблъсъка по делото са приети данни от сръбския AIS, данни от Дата Пейджинг ООД и данни от Перискал, представени на флашка в електронен формат и разпечатани на хартиен носител; дадените показания от екипажа на м/к „W.“ с лицензиран превод на български език; Акт за морски протест, рег. № 4, том 1, акт 4 на нотариус Кремена Петкова, рег. № 218 на НК, ведно с приложенията към него.

За установяване точното време, мястото и механизма на настъпване на сблъсъка между самоходен товарен кораб „P. VIII“ и м/к „W.“, съответствието на поведението на екипажите с установените Правила за плаване по река Дунав и другите нормативни документи, както и вината за настъпилата колизия между плавателните съдове, по делото е назначена и приета тройна съдебно – техническа експертиза, заключението по която като аргументирано, задълбочено и обосновано, съдът кредитира изцяло.

Едновременно с приемането на заключението, в присъствието на вещите лица и страните е извършен оглед на местопроизшествието, визуализирано въз основа на предоставените GPS –данни от сръбския AIS, Astra Paging I Periscal на монитори в съдебната зала, отразено в пълнота в изготвения протокол от проведеното открито съдебно заседание с приложени към него скрийн шотове от клиповете по визуализацията, разяснени в подробности от вещите лица и вписани в съдебния протокол.

При така установената фактическа обстановка, съдът като обсъди събраните по делото доказателства в тяхната съвкупност и взаимна връзка, достигна до следните правни изводи:

Както бе посочено с определението по чл. 374 ГПК, съдът определя правната квалификация на предявените иски като такива – по чл. 288, ал.1 във вр. с чл. 179 и чл. 313, ал.1 от Кодекс на Търговското корабоплаване във вр. с чл. 16 от Будапещенска конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища /CMNI/. Спорът се свежда до това чия е вината за плавателното произшествие – сблъсъка между м/к „W.“ и м/к „P. III“ и погиването на част от товара - 474 041 кг слънчоглед на стойност 191 896,60 евро, респективно настъпване на застрахователното събитие, както и наличието на правен интерес у застрахователя от встъпване в правата на застрахования и претендиране на изплатената по застрахователния договор сума.

Съгласно чл. 288, ал. 1 Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) във вр. с чл. 213, ал. 1 от Кодекса за застраховането (КЗ) и във връзка с чл. 170, ал. 2 от КТК със заплащане на застрахователното обезщетение застрахователят встъпва в правата на застрахования срещу виновния за щета превозвач - до размера на платеното обезщетение и обичайните разноски, направени за неговото определяне". Видно от приетите като доказателства по

делото - застрахователна полица и документ за платена застрахователна премия, в в случая е възникнало валидно облигационно отношение, произтичащо от Договор за имуществена застраховка „застраховка на товари по време на превоз“, с която е застрахован 923 420 кг слънчоглед, реколта 2020, натоварен и превозван с товарен кораб „Р. VIII“. По време на действително на застрахователния договор е настъпил покрит риск по него - частична загуба на товар в размер на 449 379 тона в резултат на сблъсък на кораби, за което застрахователят „Булстрад“ е заплатил на застрахованото лице застрахователно обезщетение в размер на 211 185,27 евро или 413 042,49 лева. От тук следва, че е изпълнено изискването на чл. 288, ал. 1 КТК за встъпването на Булстрад в правата на А.Т.Г.. Налице е правен интерес у застрахователя от встъпване в правата на застрахования и претендиране на изплатената по застрахователния договор сума.

От събраните по делото доказателства обаче не може да се направи извод за основателност на претенцията.

Действително съгласно чл. 16 от Будапещенска конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища /Конвенцията CMNI/ превозвачът носи отговорност за загуби в случаите на липса или повреждане на товара, възникнали от момента на приемане на товара за превоз до момента на предаването или настъпили в резултат от забавяне на изпълнение на задължението за предаване на товара, като съгласно чл.170, ал. 2 от КТК вината на превозвача се предполага, но законодателят е предвидил и хипотези, при които вината на превозвача се изключва.

Съобразно нормата на чл. 313, ал.1 КТК при сблъскване, станало поради неправилни действия или пропуск на един от корабите, загубите се понасят от кораба, по чиято вина е станало сблъскването. В ал.2 на същата норма законодателят изрично е регламентирал, че: „вина е налице, когато корабът, причинил сблъскването:1. не отговаря на изискванията за мореходност; 2. не е надлежно комплектован с радио и навигационни средства, технически съоръжения и екипаж;3. не е спазил разпоредбите на Международните правила за предотвратяване сблъскванията на корабите по море или разпоредбите на Правилата за плаване по р. Дунав; 4. не се е съобразил със специфичните корабоплавателни условия в района на плаване; 5. не се е съобразил с дадени му указания от компетентен орган или от

екипажа на другия кораб (другите кораби) или плаващо съоръжение; 6. не е действал съобразно добрата морска практика.

Анализирайки събраните по делото доказателства, не се установява нито едно от тези презумпции да е налице. Видно от Диспаша „Р. VIII“ отговаря на изискванията за мореходност като е надлежно комплектован с радио и навигационни средства, технически съоръжения и екипаж; спазил е разпоредбите на Международните правила за предотвратяване сблъскванията на корабите по море или разпоредбите на Правилата за плаване по р. Дунав; съобразил се е със специфичните корабоплавателни условия в района на плаване; действал е съобразно добрата морска практика. Изводите на диспашора са, че: „Капитанът на кораба, респективно вахтеният капитан, е предприел напълно адекватни и професионално обмислени действия за спасяване на общото начинание, а именно кораба и товара, както следва:

- Извършване на маневра за отклоняване при опасност от сблъскване с тласкан състав под управлението на м/к „W.“;

- Умишлено засядане на кораба в десния бряг на км 1051.2 на р. Дунав, с цел предотвратяване потъването на кораба, след сблъскване;

- Предприемане на действия за установяване на мореходността на м/к „Р. VIII“;

- Претоварване на 486 122 кг (четиристотин осемдесет и шест хиляди сто двадесет и два кг) неповреден товар, на друг кораб “. Изрично е изказано заключение за това че „1. Със своите действия и извършени разходи, капитанът на самоходен сухотоварен кораб „Р. VIII“ е осъществил фактическия състав на „Дунавските правила за Обща авария от 1990 година“, явяващи се Приложение №5 към „Съглашение за общи условия за превоз на товари в международно плаване по р. Дунав“ (Братиславско съглашение), поради което и се признава наличие на акт за обща авария“.

В заключението си вещите лица установяват точното време на настъпване на инцидента в 04 часа, 41 минути и 31 секунди, мястото на настъпване на сблъсъка между тях /с координати 44.742175 21.60315833 (44°44'31.8"X 21°36'11.4" E), която точка е мястото на съприкосновение на носовете на двата съда, отстояща на 15 метра извън фарватера в посока на румънския (левия) бряг като в същото време ЛИС - транспондерите (мостичите) на двата съда са били разположени точно на граничната линия на

фарватера, на разстояние равно на сбора от дължината на съдовете от 325м.

Към момента на инцидента са били в сила и са били трайно установени универсални за всички крайдунавски страни „Правила за плаване по река Дунав“, като посоките на движение, начините за разминаване и отработването на особените ситуации са регламентирани в глава 6 „Правила за плаване“, раздел В „Насрещно плаване, пресичащи се курсове и изпреварване“, където са залегнали два основни постулата: 1.Разминаване с леви бордове, при което всеки кораб се отклонява вдясно и 2.Движещият се срещу течението кораб обезпечавя предимство на спускащия се по течението кораб.

В настоящият случай въпреки осъществената радиовръзка между капитаните на корабите и особеностите на конкретното място, на което е следвало да стане разминаването и възможността конвой „W.“ да завие на дясно към сръбския бряг, това не се е случило и се е стигнало до сблъсък. Вещите лица заключават, че въпреки опита на „P. VIII“ да избегне сблъсъка, той бива засечен от тласкача с баржите на „W.“ след пресичане ограничителната линия на фарватера и излизайки от него.

В приетата и неоспорена от страните съдебно-техническа експертиза, вещите лица дават подробно разяснение на приложените по делото графични изображения на дадените от AIS, Astra Paging и Periskal таблични изражения на засечените координати за движението на корабите „P. VIII“ и „W.“ /Приложение № 6/, снети от техните АИС транспондери, излъчващи сигнал на всеки две секунди за движението на плавателните съдове. Възпроизведени на екран видео клиповете показват графичното изображение на курса на пътя, на траекторията, която изминава всеки от корабите непосредствено преди и след колизията между тях.

Установява се, че подредбата на състава на м/к „W.“ не е била в съответствие с разрешението на официалните документи на кораба. В морската практика тази подредба би поставила съответния съд като „немореходен“, при което „корабът си плава, развива си скорост, но трудно маневрира, или по-точно казано грешно маневрира, защото подава ход на машината, подава курс на руля, обаче, той очаква едно поведение – реакция на този кораб, но реакцията не е очакваемата. В конкретния случай, аз лично мисля, че има неразбиране между капитаните и ето, защо затова вместо да

завие надясно, „W.“ си е отишъл вляво.“ /ВЛ И. В. Н./. Освен това се установява, че при уговорка съобразно правилата за плаване по река Дунав за разминаване с леви бордове, това не се случва.

При разглеждане на кадъра, непосредствено преди сблъсъка на кораба „W.“ и кораба „P. VIII“ /приложена снимка 3 към съдебния протокол/ вещите лица нагледно разясняват положението и движението на плавателните съдове като разчитайки графиките установяват факта, че „P.“ леко прави заход в дясно, с оглед на това да се спазва уговорката да се разменят с леви бордове и без да има уговорка спазва общото правило. „W.“ прави обратното. Той отива на негов ляв борт, с което пресича пътя на „P.“. Следва колизия на двата плавателни съда.

Всичко това води до извод за неналичие на виновно поведение у превозвача „P. VIII“ като причина за настъпилото плавателно произшествие и частична загуба на товара, респективно неналичие на обстоятелства, които грижливият превозвач не би могъл да избегне и чиито последствия не би могъл да предотврати.

Съгласно разпоредбата на чл.16 Конвенцията CMNI превозвачът не носи отговорност за липси и повреди ако докаже, че загубата е обусловена от обстоятелства, които грижливият превозвач не е могъл да избегне и чиито последствия не е могъл да предотврати. Превозвачът не носи отговорност и ако липсата или повредата на товара са в резултат на „провеждане на операции или опити за провеждане на операции по спасяване на човешки живот или имущество по вътрешните водни пътища“ /чл. 18, ал.1, б. „g“ - Особени случаи на освобождаване от отговорност/, т.е. законодателят е предвидил освобождаване превозвача от отговорност дори само при опит за провеждане на такава операция, като не се поставя резултата от нея като условие за освобождаване от отговорност.

В настоящият случай е направен опит да се избегне сблъскването, извършено е преднамерено засядане на кораба, спасени са живота на екипажа, кораба и голяма част от товара, който е претоварен на вода на друг плавателен съд и доставен до получателя му.

Съгласно параграф 2 от чл. 18 от Конвенцията CMNI „Ако предвид фактическите обстоятелства вредата е била нанесена в резултат на едно или повече от изброените в ал. 1 на този член обстоятелства или рискове, то се

счита, че тази вреда е била предизвикана от обстоятелства или риск, които превозвачът не е бил в състояние да избегне и чиито последствия не е могъл да предотврати. Така сочената презумпция би загубила силата си ако страната, която е претърпяла щети, докаже, че нанесената ѝ щета не е или не е преимуществено в резултат на обстоятелствата или един от рисковете, изброени в ал. 1 на чл. 18 от Конвенцията CMNI, какъвто е настоящият риск по чл. 18, ал.1, б.„G“.

Аналогична са и разпоредбите на КТК. Съобразно чл. 174, ал.1, т.7 КТК - Превозвачът се освобождава от отговорност за вреди и загуби, ако докаже, че пълната или частична липса или повредата на товара са настъпили поради спасяване или опит за спасяване на човешки живот, кораби или товари по море, а в ал.2 на същата разпоредба законодателят е приел, че „Превозвачът не отговаря за пълна или частична липса и за повреждане и когато те се дължат на други причини, за настъпването на които той или лицата, за които отговаря, нямат вина“.

Анализирайки механизма на сблъсъка, поведението на участниците в него, в конкретния случай, настоящият съдебен състав намира за установено по безспорен начин обстоятелството за това, че нанесената щета на товара е в резултат на опит за спасяване на кораба и товара след колизия на плавателните съдове по вина на тласкач „W.“. Аргументите за това са: Преди сблъскването м/к „W.“ е имал възможност да завие на дясно, но вместо това е завил наляво, противно на това което са се договорили, с което е предизвикал сблъскването;

-преди сблъскването м/к „P. VIII“ е променил курса си като е завил надясно – съгласно договореното между капитаните на двата кораба.

-м/к „W.“ е тласкал 8 баржи, подредени по схема, която не е симетрично устроена, респективно не е била разрешена в приложеното Корабно удостоверение, като по този начин е бил с нарушена мореходност изразяваща се в намалена маневреност, която се е оказала фатална в конкретната ситуация.

-м/к „P. VIII“ дори е излязъл вдясно извън фарватера, като целия фарватер е бил на разположение на м/к „W.“, чиито капитан не е успял да удържи конвоя си във фарватера и е блъснал „P. VIII“.

- м/к „P. VIII“ е поел изцяло удара с ляв борд. Допълнителен

аргумент че „Р. VIII“ е завил надясно.

Налице е обща авария, което се установява по безспорен начин от изготвения Диспаш, обявен в ДВ, неоспорен от страните пред СГС и влязъл в сила официален документ по см. на чл. 179 от ГПК. Следва да се отбележи, че за да се признае наличие на обща авария е нужно действията предприети от страна на капитана на кораба да са били преднамерени и разумни за спасяване на кораба и товара от обща опасност. В случая диспашорът изрично установява: „Капитанът на кораба, респективно вахтеният капитан, е предприел напълно адекватни и професионално обмислени действия за спасяване на общото начинание, а именно кораба и товара, както следва:

- Извършване на маневра за отклоняване при опасност от сблъскване с тласкан състав под управлението на м/к „W.“;
- Умишлено засядане на кораба в десния бряг на км 1051.2 на р. Дунав, с цел предотвратяване потъването на кораба, след сблъскване;
- Предприемане на действия за установяване на мореходността на м/к „Р. VIII“;
- Претоварване на 486122 кг (четиристотин осемдесет и шест хиляди сто двадесет и два кг) неповреден товар, на друг кораб.“

Водим от горното настоящият съдебен състав намира за неоснователни наведените от ищцовата страна възражения и доводи за това, че частичната повреда на товара не е в резултат на така установената обща авария, а е налице частна такава.

Съобразно чл. 309, ал.1 КТК Частни аварии са всички щети на кораба, товара или навлото, които не са обща авария., а съобразно ал.2 на същата разпоредба - щетите, признати за частна авария, се понасят от този, който ги е претърпял, или от този, който е отговорен за тяхното причиняване.

В конкретния случай повредата на товара е установена с официален документ – Диспаш, в който изрично е отбелязано обстоятелството, че частичното погиване на товара е в резултат на обща авария на плавателния съд.

Водим от гореизложеното настоящият съдебен състав счита така предявената претенция за неоснователна и недоказана. В резултат на колизията на плавателните съдове, с Диспаш № 172/14.05.2021 г. е

установена обща авария на самоходен сухотоварен кораб „Р. VIII“, транспортно направление Лом – Енсдорф и повреди причинени от сблъскване и засядане, както и частично погиване на товар, като от събраните доказателства може да се направи извод за това, че вина за сблъскването на плавателните съдове носи м/к „W.“ поради неспазване на правилата за плаване по р. Дунав и неизпълнение на договорката на вахтените капитани двата кораба да се разминат с леви бордове/с червените си светлини; нанесените щети по товара са в резултат на предприети действия за спасяване на кораба, екипажа и товара, които обстоятелства съобразно чл. 16 във вр. с чл. 18 от Будапещенска конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища /Конвенцията CMNI/ и чл. 174, ал.1, т.7 КТК изключват вината и респективно отговорността на ответната страна по делото.

С оглед изхода на спора в тежест на ищеца са направените от ответната страна разноси съобразно представената справка по чл. 80 ГПК. Съдът намира за неоснователно наведеното възражение за прекомерност на адвокатското възнаграждение на процесуалния представител на ответника, доколкото същото е ориентирано към средата в рамките на трикратния размер, определен по реда на ч.7, ал.1, т.5 от Наредба № 1 от 09.07.2004 г. за минималните размери на адвокатските възнаграждения.

Водим от гореизложеното, Русенски окръжен съд

## **РЕШИ:**

**ОТХВЪРЛЯ** предявените от ЗАД «Б.В.И.Г.» гр. София ЕИК \*\*\*\*\* обективно кумулативно съединени иски с правно основание чл. 288, ал.1 от Кодекс на Търговско корабоплаване /КТК/ във вр. с чл. 16 от Будапещенска конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища /CMNI/ и чл. 313, ал.1 от Кодекс за застраховането /КЗ/ срещу „Р.“ ООД гр. Русе ЕИК \*\*\*\*\* за заплащане на сумата от 224 942,87 евро, от които 211 185,27 евро регресно вземане за заплатено застрахователно обезщетение по застрахователна полица № 1100200600000110 от 20.09.2020 г. за вреди от частично погинал товар, приет за превоз с речна товарителница № 64-L/21.09.2020 г. и 13 757,60 евро разходи за аварийен комисар, ведно със законната лихва върху главницата,

считано от датата на подаване на исковата молба до окончателното изплащане на претендираните суми като НЕОСНОВАТЕЛЕН.

**ОСЪЖДА** ЗАД «Б.В.И.Г.» гр. София ЕИК \*\*\*\*\* да заплати на „Р.“ ООД гр. Русе ЕИК \*\*\*\*\* сумата от 18 813,51 лв - направени в производството по делото разноски.

Решението подлежи на обжалване пред Апелативен съд гр. Велико Търново в двуседмичен срок от съобщаването му на страните.

Съдия при Окръжен съд – Русе: \_\_\_\_\_