

You have downloaded a document from



*The Central and Eastern European Online Library*

The joined archive of hundreds of Central-, East- and South-East-European publishers, research institutes, and various content providers

**Source:** Правна мисъл

Legal Studies

**Location:** Bulgaria

**Author(s):** Stoyan Stavru

**Title:** Корабът като особена движима вещ

The ship as a specific chattel

**Issue:** 4/2006

**Citation style:** Stoyan Stavru. "Корабът като особена движима вещ ". Правна мисъл 4:55-69.

<https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=62841>



Стоян Ставру\*

## КОРАБЪТ КАТО ОСОБЕНА ДВИЖИМА ВЕЩ

В *зависимост* от начина им на свързване със земната повърхност и възможността за отделянето им от нея вещите се разделят на **движими и недвижими**. Като недвижими вещи са посочени земята, постройките, насажденията и всичко, който по своето естество или в резултат от действието на човека е трайно свързано със земята или постройката. Всички останали вещи са обявени от закона за движими (чл. 110 ЗС). Това разграничение има важно *значение* с оглед правния режим на конкретната вещ — видът на формата за прехвърляне и учредяване на вещни права върху нея; възможността за придобиване на вещта по реда на чл. 78 ЗС; приложимостта на правилото за приращение по чл. 92 ЗС; възможността за обезпечаване на определени вземания чрез учредяване на залог или ипотeka върху вещта; продължителността на придобивната давност; приложимото право при правоотношения с международен елемент; възможността за учредяване на сервитутни права; защита на владението по чл. 75 ЗС, редът за принудително изпълнение и пр.<sup>1</sup>. Посоченото разграничение в правния режим на движимите и недвижимите вещи търпи известни отклонения при уредбата на кораба като особена движима вещ<sup>2</sup>.

## 1. ОСОБЕНОСТИ НА КОРАБА КАТО ДВИЖИМА ВЕЩ

## 1.1. Правна характеристика на кораба като вещ

1.1.1. Според чл. 4<sup>3</sup> от Кодекса за търговското корабоплаване търговски **кораб** е всеки самоходен или несамоходен *плавателен съд или плавателно*

\* Редовен докторант по Гражданско и семейно право в СУ „Св. Климент Охридски“.

<sup>1</sup> Вж. Б о я н о в, Г. Вещно право. С., 2004, с. 33 – 34.

<sup>2</sup> Според руското законодателство (чл. 33 от Кодекса за търговското мореплаване на Руската Федерация) корабите се считат за недвижими имоти по силата на закона. Макар и движими по своето естество („в естествено-физически смисъл“), морските съдове са подчинени по преценка на самия законодател на режима за недвижимите вещи. Вж. С у х а н о в а, Е. А. Гражданское право в 4-х томах. Том I. Общая часть. Учебник. Москва, 2005, с. 404, както и С е р г е е в а, А. П. Гражданское право. Учебник. Том I. Москва, 2006, с. 460.

<sup>3</sup> Аналогично определение е дадено в т. 30 от параграф 2 от ДР на Закона за морските пространства, вътрешните водни пътища и пристанищата на Република България. Вж. също чл. 3 от Правилника за реда в корабоплаването по вътрешните води в Народна Република България.

съръжение, предназначено за плаване и за извършване на дейности по превоз на пътници, багажи, товари и поща; наемане; влачене и тласкане на кораби и товари; търсене, спасяване и оказване на помощ на търпящи бедствия хора и кораби; извършване на морски и речни услуги, свързани с корабоплаването; стопански риболов; експлоатация на морски и речни ресурси и други стопански дейности с използване на кораби. Както всяка вещь и корабът е определен не само от своята материална структура и същност (плавателен съд или съръжение), но и от особеното си предназначение (за извършване на плавателна дейност, т. е. дейност, свързана с морско или речно корабоплаване)<sup>4</sup>.

1.1.2. Корабът е **движима вещь**<sup>5</sup>, тъй като не е свързан по траен начин към повърхността на земята, а напротив, *лежи със собствената си тежест върху водната повърхност* (морска или речна) и се придвижва от едно място на друго в изпълнение на своето основно предназначение<sup>6</sup>. Макар че водите в леглата си и постоянно текущите води имат характера на недвижими вещи<sup>7</sup>, корабите, които преминават през тях, могат лесно да бъдат отделени чрез простото им повдигане. Голямата тежест и размери на корабите не влияят върху тяхното определяне като движима вещь, поради което правилата за движимите вещи следва да намерят приложение и за корабите, но, разбира се, доколкото не е предвидено друго в действащото българско законодателство.

1.1.3. Корабът е **съставна вещь**, която обединява в едно цяло множество материални части, които заедно служат за извършването на плавателна дейност<sup>8</sup>. Корабът обхваща *корпуса, кормилото, мачтите, варките, ве-*

<sup>4</sup> Според чл. 1 на Указ за търговското корабоплаване на Република България за „...кораб се счита всеки плаващ съд, който извършва транспортна, хидрографна, спасителна, драгажна, спортна и друга дейност.“. Разпоредбата има предвид именно дейност, свързана с придвижване през морското или речното пространство. Дори когато плаващият съд е влачен от друг съд, той отговаря на дефиницията за кораб, тъй като извършва плавателна дейност. Подробно за определението за кораб вж. С т а л е в, Ст. Понятие за морски кораб според Кодекса на търговското мореплаване. — В: *Проблеми на морското право*. С., Българска търговско-промишлена палата, 1983, с. 208 — 216.

<sup>5</sup> Вж. например Определение № 1048 от 30 декември 2004 г. на ВКС по ч. гр. д. № 754/2004, Юв г. о. — Туки и по-надолу цит. по ПИС АПИС. Разпоредбата на чл. 14 ЗИСС (отм.) изрично е обявявала корабите за движими вещи.

<sup>6</sup> Още в римското право движими са били „...онези вещи, които могат да бъдат преместени без намаляване на стойността им, включително и тези, които се движат сами.“. Вж. G i r a r d. D. F. История и система на римското право. Част I. История, лично и вещно право. С., 1913, с. 361. Движими са онези вещи, които „...могат свободно да се преместват от едно място на друго.“. Вж. В а с и л е в, А. Юриспруденция на италианските съдилища по Code Civile. Част I. С., 1930, с. 40.

<sup>7</sup> Вж. В а с и л е в, Л. Българско вещно право. С., 1995, с. 14.

<sup>8</sup> Липсата на който и да е от тях би довело да „некомплектност“ — вж. В а с и л е в, Л. Гражданско право. Обща част. С., 2000, с. 223. Вж. също П а в л о в а, М. Гражданско право. Обща част. С., 2002, с. 393. Корабът не е просто вид търговско оборудване, а специфична движима вещь с особено предназначение. Вж. Решение от 23 юни 2005 г. на ОС — Велико Търново по д. № 585/2004.

трилата и въжестата, а също така и всички съоръжения и апаратури, които са прикрепени към него и способстват за придвижването му по вода (гребла, моторни перки и пр.) или за изпълнението на специфичните му функции (здраво прикрепени към корпуса товаро-разтоварителни кранове, сканиращи морското дъно уреди и пр.).

1.1.4. Съществуват и специални движими вещи, които обслужват ползването на кораба според неговото предназначение — скрипци, котви, инструменти за поправяне на повреди на кораба и пр. Те имат самостоятелно правно съществуване, тъй като притежават необходимите за признаването им като обект на вещноправни отношения качества, а именно: материалност, стойност, полезност, достъпност и обособеност, но поради обслужващата си функция следват правната съдба на главната вещ<sup>9</sup>. Това са т. нар. **принадлежности на кораба**. Те не могат да се използват по специфичното си предназначение самостоятелно, без наличието на кораб. Така например котвата е създадена, за да установи кораба на определено място, като му осигури известна стабилност по отношение на действащите спрямо него природни сили (морски течения, ветрове и пр.); различните почистващи и хигиенизиращи устройства имат за свое основно предназначение да опазят чистотата на кораба и да предотвратят настъпването на опасни епидемии; спасителните лодки представляват отделни движими вещи, но предназначението им е да осигурят оцеляването на пътниците и екипажа на кораба при евентуални аварии<sup>10</sup>. При прехвърлянето на кораба се прехвърля и собствеността върху посочените принадлежности, освен ако между страните е постигната изрична уговорка в противен смисъл.

1.1.5. Корабът е **непотребима и неделима вещь**, тъй като може да бъде използван многократно според своето предназначение (което не води до унищожаването му, а само до постеленното му изхабяване<sup>11</sup>), а разделянето му на части възпрепятства неговото използване за извършването на плавателна дейност (което е основното му предназначение).

1.1.6. В исторически аспект, с оглед множеството трудности при построяването на корабите, последните са имали характера на незаместими движими вещи. Когато едно лице е наемало кораб за задоволяването на определена своя лична или стопанска нужда, то именно този кораб е

<sup>9</sup> Принадлежността е обособена движима вещь, която „служи за осъществяването на стопанското назначение“ на главната вещь. Вж. В а с и л е в, Л. Цит. съч., с. 229. Съотношението между вещта-принадлежност и главната вещь е подобно на това при поземлените сервитути, при които един (служещ) недвижим имот е поставен в служба на друг (господстващ) имот.

<sup>10</sup> Всички изброени вещи са постоянно необходими за осъществяването на корабната навигация, поради което се явяват принадлежности към кораба като главна вещь. Вж. в този смисъл С и р а к о в, Я. Морско право. С., 1968, с. 74. Така, „...каса с гвоздеи и стоманени листове с приготвени дупки за гвоздеите, намиращи се на борда и предназначени за дублиране на бронята, са необходима принадлежност на морския съд за навигацията и се включват в понятието кораб.“

<sup>11</sup> Вж. Т а д ж е р, В. Гражданско право на НРБ. Обща част. Дял II. С., 2001, с. 293.

следвало да му бъде предоставен за ползване. С появата и *усъвършенстването* на съвременните технологии и въвеждането на серийното производство при строителството на корабите, все повече от тях вече могли да се причислят към **заместимите вещи**, при които определено количество вещи от даден вид и качество се третира като равностойни на други вещи в същото количество и от същия вид и качество.

1.1.7. Почти винаги в правните отношения, на които е предмет, **корабът е индивидуално определена вещ**, като самият законодател предвижда задължителни индивидуализиращи го белези: *име или номер, тонаж* (брутен или нетен — за морските кораби) или *водоизместване* (за речните кораби), *националност и местожителство* (пристанището на вписване на кораба). Името на кораба се посочва от неговия собственик, който следва да извърши проверка за неговата изключителност и да го означи на носа на двата борда и на кърмата. На кърмата под името или номера се означава и пристанището, където е регистриран корабът. Тонажът на кораба освен за неговата индивидуализация има значение и във връзка с определянето на различни пристанищни (например за престой) и транспортни (например за преминаване) такси, както и при облагането на дейността от оперирането на кораб (чл. 11в от Закона за корпоративното подоходно облагане). За него се издава специално мерително свидетелство по образец<sup>12</sup>, което важи до евентуалното преустройство на кораба. Актът за националност на кораба, плаващ в международни води, наричан още гражданство, поданство или патент на кораба, представлява официален документ, даващ право на корабоприетателя да плава под знамето на съответната държава.

Посочените белези са задължителни за корабите, поради което всеки кораб, който е годен да бъде използван според своето предназначение, се характеризира с определена индивидуалност. Това обаче *не пречи на страните* по един договор да определят **по родов признак** кораба, представляващ обект на правоотношението между тях. Така, те могат да уговорят, че едната от тях ще предостави в собственост на другата търговски речен кораб за превоз на пътници, чиято вместимост е не повече от 1000 души. В този случай задължението на прехвърлящата страна ще е изпълнено с предоставянето в полза на другата на всеки кораб, отговарящ на посочените родови белези.

## **1.2. Правна характеристика на кораба като самостоятелен правен ред**

1.2.1. Поради големите си размери и възможността си да се отдалечава от пристанището по своята регистрация, като навлиза на териториите на чужди държави и в открито море, по силата на правна фикция корабът се

<sup>12</sup> Вж. Наредба № 2 от 10 януари 2003 г. за измерване на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища, както и Наредба № 3 от 6 април 2004 г. за измерване тонажа на морските кораби. — Цит по ПИС АПИС.

счита за продължение на територията<sup>13</sup> на държавата, под чието знаме плава. В кораба работят, живеят и прекарват продължително време множество хора (корабният екипаж, пътниците на кораба), които влизат помежду си в различни отношения, а, понякога — и в сериозни конфликти. За да се гарантира *спазването на известен ред* е необходимо на всеки кораб, плаващ в открито море или в чуждестранни води, да се признае властта на определена държава. Именно законодателството на тази държава ще регулира отношенията, възникващи между лицата, пребиваващи на кораба, и ще определя дължимия от тяхна страна модел за поведение.

1.2.2. Доказателство за *екстериториалността и специфичната юридическа обособеност* на правоотношенията, възникващи сред съвкупността от хора, пребиваващи на територията на кораба, са и редица от *правомощията, възложени от закона на капитана на кораба*. Именно защото той се явява представител не само на корабособственика<sup>14</sup>, но и на държавата в тази нейна особена територия — движима вещ, към него законът отправя редица специфични *изисквания* (образователен и служебен ценз).

Капитанът притежава специална *административна власт* във връзка с управлението на кораба, вълчотелно и при решаването на въпросите във връзка с корабоводенето. Той е лицето, натоварено с вземането на всички необходими мерки за безопасно плаване и поддържане на реда в кораба, поради което всички лица, намиращи се на кораба, са задължени да се подчиняват на неговите разпоредения, насочени към осигуряване на безопасността и реда на кораба. Той има право да вземе необходимите мерки спрямо всяко лице, което се намира на кораба, ако то не изпълнява законните му разпоредения. Ако поведението на някое от намиращите се на кораба лица застрашава безопасността на кораба или на останалите хора и/или имуществва, или ако съставлява престъпление по Наказателния кодекс, капитанът има право да задържа тези лица в изолирани помещения.

При извършване на престъпление на територията на кораба по време на плаване в открито море капитанът изпълнява *функциите на орган на дознанието*<sup>15</sup> като съставя акт за случилото се, в който описва подробно всички факти, включително свидетелски показания, относно извършеното деяние.

Капитанът изпълнява и *функциите на длъжностно лице по гражданското състояние*, като при раждане, брак или смърт, настъпили на български кораб, намиращ се извън териториалните граници на Република Бълга-

<sup>13</sup> Използван е също така терминът „плаваща територия на държавата на флага“. Вж. С и р а к о в, Я. Цит. съч., с. 84.

<sup>14</sup> Вж. С т а л е в, Ст. Представителната власт на капитана според Кодекса на търговското мореплаване. — *Корабостроене и корабоплаване*, 1983, № 11, с. 370 — 371.

<sup>15</sup> Вж. Инструкция № 1 за извършване на дознание от капитана на морски кораб, издадена от Главната прокуратура и Министерството на транспорта (обн. ДВ, бр. 5 от 17 януари 1984 г.).

рия<sup>16</sup>, той е длъжен да впише събитието в корабния дневник и да състави акт, съответстващ на изискванията на Закона за гражданската регистрация.

Капитанът осъществява и известни *нотариални функции*. Той е длъжен да приеме за пазене саморъчни завещания от лица, намиращи се на кораба, и да ги предаде на нотариус в първото българско пристанище, в което е влязъл корабът, или на български консул в чужбина. Когато корабът се намира извън териториалните граници на страната, капитанът може да извършва и заверка на подписите на лица, намиращи се на кораба, която има сила на нотариална заверка след вписване в корабния дневник.

Посочените задължения на капитана превръщат последния в своеобразен *наместник на държавата и блюстител на въведения от нея правен ред* на територията на една особена движима вещ, намираща се в открито море или в чуждестранни морски или речни води. Така, една движима вещ (корабът) се явява своеобразен самостоятелен правен ред, за поддържането на който законът следи чрез предоставянето на редица публични правомощия в полза на нейния управител (капитанът).

1.2.3. Корабът като особена движима вещ се явява и **символ на суверенитета на държавата**, под чийто флаг плава<sup>17</sup>. Всичко, което става на кораба *в открито море*, се подчинява на законодателството на тази държава, като никоя друга държава не може да упражнява каквато и да е власт по отношение на него. Когато корабът се намира *в териториалните води на чужда държава*, за действие на неговата територия едновременно претендират два суверенитета — две държави си оспорват властта да определят съдържанието на правния ред, установен върху кораба като особена движима вещ. За да се примири противопоставянето между тях, освен законодателството на държавата на флага, лицата, намиращи се на борда на кораба, следва да съобразяват и спазват определените за целта международни правила, както и законите на крайбрежната държава относно съхраняването на обществения ред, нейните санитарни изисквания към корабите и техните екипажи и фискалните ѝ интереси.

### **1.3. Правна характеристика на кораба като отделно и обособено<sup>18</sup> имущество („морско имущество“ на длъжника)**

1.3.1. Съгласно разпоредбата на чл. 338 от Кодекса за търговското корабоплаване (КТК) **корабособственикът отговаря ограничено за опреде-**

<sup>16</sup> Капитанът може да изпълнява службата на длъжностно лице по гражданското състояние само когато корабът е в открито море, но не и когато пътува по река или се намира в териториални води. Вж. в т. см. Решение № 32 от 1955 г. на ВС по гр. д. № 6620/54, II г. о.

<sup>17</sup> Военните кораби се ползват не само със суверенитет, но и с имунитет — отхвърляне на правния режим на всяка друга държава. Вж. Р а й к о в, Р. Правното положение на военния кораб в чуждестранни води. — *Армейски преглед*, 1968, № 8, с. 102 — 105.

<sup>18</sup> Обособеното имущество според акад. Любен Василев е ограничено от останалите части на единното имущество на субекта по своето специално предназначение и по неговото обременяване с отговорност във връзка с изпълнението на определени задължения. Вж. В а с и л е в, Л. Цит. съч., с. 223.

лени видове задължения, сред които обезщетяване на щети, причинени на трети лица от капитана на кораба (но не и от самия корабособственик) или причинени на товара, който е приет за превоз, или на друго имущество, което се намира на кораба и щети, произлезли от неизпълнение или лошо изпълнение на договора за морски превоз на товара; изплащане на възнаграждение за оказване на помощ; задължения по разпределението при обща авария по отношение на дължимата от корабоприетателя част и др. В тези случаи корабособственикът отговаря *само до размера на сумата*, равняваща се на стойността на кораба, превозната цена в момента на възникване на основанието на иска, полагащите се на кораба вноски за обезщетение при обща авария и възнаграждение за причинени и несъвзстановени щети на кораба след започване на рейса.

1.3.2. Така, в имуществото на корабособственика се разграничават два комплекса: *морското плаващо имущество*, с което той отговаря за редица от задълженията, възникнали във връзка с използването на кораба според неговото предназначение, и *сухоземно имущество*, спрямо което кредиторите на корабособственика, притежаващи вземания по чл. 338 от Кодекса за търговското корабоплаване, не могат да насочват принудителното изпълнение на своите вземания. Поради спецификата на корабоплаването, огромната стойност на морската и речната търговия и нейното важно икономическо значение, законодателят предвижда ограничена отговорност на корабособственика до размера на онази част от неговото имущество, която по определен начин е свързана с упражняваната от него особена търговска дейност. *Корабът* като особена движима вещ се включва в обхвата на по-широкото по своя обем понятие „морско имущество“. Последното обхваща съвкупността от оценими и прехвърлими имуществени права (включително правото на собственост върху кораб и правото на собственост върху принадлежностите към този кораб), придобити от корабособственика във връзка с осъществяването от него корабоплаване и морска или речна търговия.

1.3.3. Обособяването на кораба като отделно имущество, спрямо което да се реализира ограничена отговорност, е възможно и чрез извършването на едностранен акт от страна на корабоприетателя, наречен *абандон*, или *предоставяне на кораба на разположение на кредиторите* с вземания по чл. 338, т. 4, т. 5 и т. 7 КТК с цел да се удовлетвори предпочително от неговата стойност. *Абандонът не води до прехвърляне на собствеността* върху кораба в полза на съответните кредитори, а единствено до обособяване на определено имущество за удовлетворяване на техните вземания<sup>19</sup>.

<sup>19</sup> Именно заради това в случай, че получената при публичния търг на кораба продажна цена бъде достатъчна за удовлетворяването на неговите кредитори, нейният остатък следва да се върне на корабоприетателя. Той става част от общото имущество на длъжника, поради което попада под действието на чл. 133 ЗЗД и може да послужи за удовлетворяване на вземанията и на кредиторите, чиито вземания не произтичат от морската или речна търговия на корабоприетателя.

Той се извършва единствено по волята на корабпритежателя и може да бъде в полза на всички или само на определени кредитори с вземания по чл. 338, т. 4, т. 5 и т. 7 КТК. Извършването му обаче изключва възможността кредиторите, в чиято полза е направен, да получат удовлетворение на своите вземания от останалото имущество на корабпритежателя (последният се освобождава от отговорност спрямо тези кредитори), а останалите кредитори не могат да насочат принудителното изпълнение на своите вземания спрямо „морското имущество“ на своя длъжник (поради неговата обособеност и относителна независимост)<sup>20</sup>.

Абандонът всъщност е акт на предназначаване на една особена движима вещь (кораб) за постигането на определена цел — удовлетворяване на вземанията на посочени от закона и корабпритежателя кредитори. В полза на последните възниква специфично потестативно право за предпочително удовлетворяване от стойността на кораба, като едновременно с правото на взискане на кредитора, което според общото правило на чл. 133 ЗЗД тежи върху цялото имущество на длъжника, се ограничава само в рамките на кораба, предназначен за удовлетворяване на вземанията (афектиран). Тъй като абандонът представлява акт на разпореждане с имущество, той може да се извършва само от лице, което разполага с разпоредителна власт спрямо кораба, т.е. само от неговия собственик или от специално упълномощен за това негов представител. Само собственикът може да прецени дали да освободи останалото си имущество от взискането на своя кредитор, като ограничи (но и привилегирова) възможността за неговото удовлетворяване само до стойността на съответния кораб.

Корабът се предоставя на кредитора в състоянието, в което е бил към момента на извършване на абандона. Последният е валиден и води до освобождаване от отговорност на корабособственика и в случаите, когато корабът е аварирал или когато за него няма никакви известия, а дори и когато е потънал или изгорял, в който случай правото на предпочително удовлетворяване преминава по отношение на отломките му.

Освен като предоставяне на определено право в полза на кредиторите, абандонът се разглежда и като форма на изоставяне на кораба, тъй като корабособственикът няма задължение да се грижи за поддържането и опазването му в състоянието, в което се е намирал към момента на абандона. Това е грижа за самия ползвач се кредитор и се извършва за негова сметка.

При абандон се изоставя точно определен кораб — корабът, във връзка с дейността на който са възникнали вземанията, изброени в чл. 338 КТК. На колкото кораба е собственик едно лице, толкова отделни и обособени морски имущества притежава то. Всеки отделен кораб представлява самостоятелно имущество, което може да бъде определено за удовлетворяването на точно определен кредитор или кредитори. Морските кредитори, в чиято полза е направен абандонът по отношение на кораба, от който

<sup>20</sup> Вж. Сираков, Я. Цит. съч., с. 145.

произтичат техните вземания, нямат никакви права спрямо другите кораби, притежавани от техния дължник.

## 2. ПРАВЕН РЕЖИМ НА КОРАБА КАТО ОСОБЕНА ДВИЖИМА ВЕЩ

### 2.1. Специфики на правото на собственост върху кораб

Поради посочените особености на кораба правомощията на правото на собственост върху него се упражняват при съобразяването на определени специфики.

2.1.1. *Собственикът* на кораба е този, който упражнява правомощието владение върху него, дори и в случаите когато е предоставил пълното му управление на капитана или го е отдал под наем (например при условията на time-charter<sup>21</sup> — наем за определено време) в полза на трето лице. Макар и да не упражнява пряко фактическата си власт върху кораба, понякога намиращ се далеч от него, корабособственикът владее кораба и съответно се ползва с владелческата защита по чл. 76 ЗС — в случаите, когато корабът му бъде отнет чрез насилие или по скрит начин. Евентуалният наемател, както и в облигационното право, има качеството на държател на кораба, тъй като не осъществява фактическата си власт върху него от свое име.

Известно съмнение в категоричността на този извод създава разпоредбата на чл. 199а КТК относно договора за *bearbought charter*<sup>22</sup>, представляващ договор за наемане на кораб за определен срок, по силата на който *наемателят* получава пълни права на владение и контрол върху кораба, включително правото да назначава капитан и екипаж на кораба за целия период на наемане. Съмнението се усилва и от редакцията на чл. 199б. Кодекса за търговското корабоплаване, според който при сключване на договор за *bearbought charter* корабособственикът (наемодателят) се задължава за определен срок срещу заплащане на определена наемна цена да предостави на наемателя (*bearbought charterer*) пълното право на владение и контрол върху кораба, включително правото да назначава капитан и екипаж на кораба за целия период на наемане. В този случай обаче става въпрос за предоставяне на определено право, произлизащо от правомощието владение<sup>23</sup> като съставна част от съдържанието на правото на собственост, което се изразява в гарантираната от закона възможност на собственика да упражнява фактическа власт върху притежаваната от него вещ. Договорът за *bearbought charter* е специфичен случай, в който законът предвижда предоставянето на право

<sup>21</sup> Относно договора за time-charter вж. по-подробно И в а н о в, Ив. Договорът за наемане на кораб за определено време (time-charter). — *Проблеми на морското право*, 1986, № 2, с. 19 — 29.

<sup>22</sup> Относно правната квалификация на чартирането вж. Решение по арб. д. № 117/1987 на АС при БТПП.

<sup>23</sup> Не са упражнявали владение и т. нар. корабовладелци (арматори-несобственици) според отн. УТК. Те са експлоатирали кораба от свое име, в качеството си на наематели, по това не означава че са упражнявали владение върху него като фактическа власт.

на владение в полза на наемател, който сам ще организира плавателната дейност на настия от него кораб, с което цели да усилва независимостта и самостоятелността му (т. нар. наем на корабно корито — кораб без екипаж).

2.1.2. Особенности съществуват и при упражняването на правомощието ползване на кораба. Както за ползването на недвижим имот е необходимо получаването на официален държавен документ (разрешение за ползване или удостоверение за въвеждане в експлоатация съгласно чл. 177 ЗУТ), така за ползването на кораб е необходим *акт за националност* (при задгранично плаване) или *позволително за плаване* (при плаване в териториалното море). Позволителното се издава след преглед за удостоверяване годността на кораба за плаване (чл. 84а, ал. 4 КТК) и отразява загрижеността на държавата за безопасността при ползването на корабите като особени *движими вещи, създаващи опасност с последици, аналогични по тежест на тези при некачествено построени сгради*.

Собственикът може да *използва кораба както пожелас*<sup>24</sup> — за превоз на свои стоки или на стоки на трето лице-наемател; за лично удоволствие, за риболов или за научни цели. Той обаче може да реши да го използва като понтон, заведение за хранене или място за настаняване и пресипване. В последните случаи корабът не се използва според основното си предназначение (плавателна дейност), поради което не следва да се подчинява на особените правила, предвидени от КТК и в останалото българско законодателство, разглеждащо го като особена движима вещь (той няма да има качеството кораб, тъй като не отговаря на определенията по чл. 4 КТК). Той няма да представлява недвижима вещь<sup>25</sup>, макар и постоянно свързан към

<sup>24</sup> Разбира се, при спазването на определени административни ограничения, наложени от необходимостта за спазването на обществения ред. Така например, чл. 90 от Правилника за реда в корабоплаването по вътрешните води в Народна Република България забранява скачането и къпането от кораб по време на движението му. Разпоредбата на чл. 91 от същия правилник пък забранява превозването на лесно запалими и избухливи материали, като бензин, спирт, бензол, барут и други подобни с пътнически кораб, натоварен с хора.

<sup>25</sup> Според проф. Венедиков т. нар. плаващи постройки, към които може да се причисли и корабът, използван за неплавателна дейност, са недвижими вещи само ако са трайно свързани с брега или обслужват друга крайбрежна постройка. Вж. В е н е д и к о в, П. Система на българското вещно право. С., 1947, с. 12, под линия. Във втория от посочените случаи при действието на ЗИСС (отм.) плаващата постройка би се квалифицирала като недвижима вещь по назначение (движима вещь, която обслужва недвижим имот или част от него), а при сега действащия ЗС следва да се разглежда като принадлежност (по см. на чл. 98 ЗС) спрямо обслужваната от нея крайбрежна сграда. За разлика от недвижимите вещи по назначение, които се считали по силата на законова фикция за част от обслужвания от тях недвижим имот, принадлежностите представляват обособени и самостоятелни движими вещи. Относно недвижимите вещи по назначение вж. Решение № 904 от 19 ноември 1905 г. на Г.о. на ВКС, цит. по Х и н о в, М. Закон за имуществата, собствеността и сервитутите. Текстове, законодателни материали и пълен сборник на съдебна практика-отвлзването на закона в сила до 31 декември 1939 г. Карнобат, 1940, с. 21. Като особен вид недвижими вещи по предназначение са определяни „ладните, които са определени веднъж завинаги да пренасят през реката жителите на имението“. Вж. С г о т е, Z. Ръководство по гражданско право. Т. I. Обща част. С., 1919, с. 187, под черта.

брега по определен начин, ако липсва трайно прикрепване към земята<sup>26</sup>, а ще се подчинява на правния режим на движимите вещи по ЗС и на останалите вещноправни закони (включително при отдаването му под наем<sup>27</sup>). Ако обаче корабът бъде прикрепен по един траси начин към земята, като отделянето му от нея ще му причини значителни вреди и невъзможност за използването му за същото предназначение на друго място, то тогава корабът следва да се разглежда като недвижима вещ и да се подчинява на правния режим на земята, към който е прикрепен. В тези случаи по отношение на кораба се прилагат правилата за приращението, включително и възможността за неговото изключване чрез учредяване на право на строеж.

*Корабът, използван като помещение* за предоставяне на определени услуги (хранене, настаняване, складиране и пр.) или за извършване на определена работа (например т. нар. кораб-фабрика по смисъла на § 18 на ДР на Наредба № 10 от 4 май 2000 г. за ветеринарно-санитарните и хигиенните изисквания при производството и продажбата на рибни продукти<sup>28</sup>) следва да отговаря на предвидените от закона санитарни и ветеринарни изисквания с оглед на специфичната дейност, която се извършва в него.

**2.1.3. Разпореждането** с кораба като особена движима вещ се подчинява на редица специални правила. Така например, за прехвърлянето на собствеността върху кораб е необходимо да бъде спазена писмена форма с нотариална заверка на подписите на страните (формата по чл. 46, ал.1 КТК е с оглед действителността на прехвърлянето<sup>29</sup>), а за неговата противопоставимост спрямо трети лица — *вписване* на прехвърлителната сделка в регистъра на съответното пристанище. Когато корабът е снабден с временно свидетелство за право на плаване под българско знаме, всяко прехвърляне на собствеността върху кораба може да се противопостави на трети лица само след вписването му в това свидетелство.

Изискването на форма за действителност при прехвърлянето на собствеността върху кораб изключва приложението на *придобивния способ по чл. 78 ЗС* спрямо корабите. Установяването на добросъвестно владение на възмездно основание върху кораб не води до неговото придобиване, тъй като законът изисква писмена форма с нотариална заверка на подписите за неговото прехвърляне.

<sup>26</sup> Заведения и фабрики, построени в кораби, стават недвижими вещи „...дотолкова, доколкото са прикрепени за леглото на реката посредством греди или колове.“ Вж. П л а н о л, М. Елементарно ръководство по гражданско право. Имущества, владение, собственост, сервитути. С., 1920, с. 51.

<sup>27</sup> Вж. за спора относно характера на корабите, използвани по този начин, С и р а к о в, Я. Цит. съч., 1968, с. 167.

<sup>28</sup> Кораб-фабрика съгласно тази наредба е кораб, на който рибните продукти са подложени на специални технологични операции (премахване на кожата; филетиране; нарязване на шайби; смилане; опаковане; замразяване или преработване), последвани от опаковане.

<sup>29</sup> Формата, в която следва да бъде подписан договорът за прехвърляне на право на собственост върху кораб, се определя съгласно законодателството на държавата, на чиято територия се сключва договорът (чл. 10, ал. 2 КТК).

Друга форма на разпореждане с кораба представлява използването му като реално обезпечение за изпълнението на свое или чуждо задължение. Ако типичното и допустимото при движимите вещи реално обезпечение е залогът, то при кораба законодателят въвежда института на т. нар. *морска ипотека*. Тя може да бъде само договорна (чл. 46, ал.3 КТК), подобно на залога по ЗЗД, като учредяването ѝ изисква спазването на писмена форма с нотариална заверка на подписите и е валидно едва след вписването ѝ в регистъра. За разлика от ипотеката по ЗЗД, вписването на морската ипотека има действие за срок от пет (а не десет) години от датата на вписването, ако не бъде подновено от кредитора, а правото на предпочително удовлетворение обхваща лихвите само за една година от датата на вписването (а не лихвите за двете години, които предшестват годината на връчването на призовка за доброволно изпълнение на собственика, за текущата година и за всички следващи, до деня на продажбата на имота). Морската ипотека може да се учреди само върху целия кораб, който не се предава във владение на ипотекарния кредитор. Тази нейна характеристика я поставя в междинно положение — между залога на движима вещь и ипотеката на недвижим имот, с което законодателят още веднъж признава особения характер на кораба като вещь, квалифицирана като движима, но подчинена на редица от правилата, характерни за недвижимите имоти. Предвиждането именно на морска ипотека при използването на кораба като обезпечение за определено задължение на неговия собственик или на трето лице е обусловено от желанието на законодателя да осигури по-висока степен на формалност (писмена форма с нотариална заверка и вписване), а съответно — и на правна защита, както за корабособственика, така и за обезпечения кредитор.

Макар и движима вещь, при изпълнението на публични задължения върху кораба се налага не заповед, а *възбрана* (виж чл. 205 ДПК), за което се изпраща съобщение до Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за вписване в съответния регистър на корабите. Прехвърлянето на правото на собственост, учредяването и прехвърлянето на вещни права и учредяването на вещни тежести върху кораба, извършени след получаване на съобщението за наложен заповед, нямат действие спрямо публичния вискател.

Подобно на сградите, представляващи особен вид недвижими вещи, законът въвежда специалното понятие *„кораб в строеж“*. Последният, макар и незавършен, може да бъде обект както на прехвърлителна сделка, така и на морска ипотека. В случая става въпрос за една бъдеща, незавършена<sup>30</sup> вещь, чиято стойност и икономическо значение са преценени от законодателя като достатъчни, за да бъде призната за самостоятелен обект на вещни права. При недвижимите имоти ограничаването на вещно право на строеж е правният институт, чрез който законодателят дава възможност за придобиване на собственост върху една бъдеща сграда, която възможност

<sup>30</sup> За т. нар. незавършени движими вещи вж. С т а в р у. Ст. Правен режим на бъдещите вещи. — *Собственост и право*, 2005, № 2, с. 6.

може да се прехвърля (респективно — да се ипотектира) още преди да бъде завършен грубият строеж на проектираната сграда.

2.1.4. При притежаване на кораб при условията на **съсобственост** приложение следва да намерят общите правила за съсобствеността, важащи за движимите вещи<sup>31</sup>. Следователно при продажбата на идеалната част от единия съсобственик в полза на трето за съсобствеността лице не следва да се прилага *правилото за изкупуване по чл. 33 ЗС*<sup>32</sup>.

## 2.2. Вещните права върху потънало имущество

2.2.1. Под **потънало имущество** съгласно чл. 329<sup>33</sup> КТК се разбира *кораб*, части от кораб, предмет от корабно стъкмяване, товари и други предмети от оборудването на кораба, *потънали* в териториалното море, вътрешните морски води и вътрешните водни пътища на Република България. Към потъналото имущество се причислява и имуществото, *изхвърлено* на плитковина или на брега. Потъналото имущество подлежи на изваждане или изтегляне от неговия собственик или от Изпълнителна агенция „Морска администрация“, като във всички случаи при потъването или засядането на имущество то губи първоначалната си стойност<sup>34</sup>.

2.2.2. За **изваждане** на потънало имущество *по инициатива на неговия собственик* е необходимо последният да извести Изпълнителна агенция „Морска администрация“ в едногодишен срок от потъването. Именно тя определя според обстоятелствата достатъчен срок за изваждане и реда за извършване на работите по изваждането, за което уведомява собственика. Изваждането на потънало имущество може да стане и *от неговия собственик, но по нареждане* на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, в случаите, когато то съставлява опасност или препятствие за корабоплаването или заплаха за околната среда, за морската промишленост, за хидротехническите или други работи.

Изваждането на потънало имущество се извършва *от Изпълнителна агенция „Морска администрация“*, когато тя прецени, че не е целесъобразно изваждането да стане от собственика или когато създаваната от потъна-

<sup>31</sup> Вж. например Решение № 253 от 1 април 2004 г. на ВКС по гр. д. № 884/2003, ТК.

<sup>32</sup> В противен смисъл вж. С и р а к о в, Я. Цит. съч., с. 91. Според автора при продажбата на идеална част от кораб е необходимо продавачът да предложи най-напред на другите съсобственици да купят неговата част при действително уговорената цена и едва ако те откажат, той ще може да се разпорежи с нея в полза на трето за съсобствеността лице.

<sup>33</sup> Потъналото морско имущество е предмет на регулиране и по чл. 15 от Правилата за речния надзор по р. Дунав. Според посочената разпоредба при потъване на кораб на корабоплавателния път или при засядане на кораб на плитковина, ако капитанът, старшината или корабоприжателят на посочения кораб нямат възможност да извършат незабавно вдигане, снемане на кораба от плитковината и отстраняване на препятствията, причинени на корабоплаването, капитанът на пристанището предприема мерки за ограждане на корабоплавателния път на мястото на аварията и изисква от притежателя на кораба да осигури извършването на необходимите работи за очистване на фарватера във възможния най-кратък срок.

<sup>34</sup> Вж. в този смисъл Решение № 1021 от 29 юни 1999 г. на ВКС по гр. д. № 251/1999, V г. о.

лото имущество опасност изисква незабавното му изваждане и унищожаване. В тези случаи всички разходи са за сметка на собственика на потъналото имущество. Ако имуществото бъде извадено от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ без да се унищожава, то се предава на неговия собственик след заплащане стойността на разходите за изваждането (изтеглянето) и другите понесени във връзка с това щети, при условие че от момента на изваждането на имуществото не е изтекла повече от една година (сроктът е синхронизиран с едногодишния срок по чл. 88, ал. 2 ЗС, чийто начален момент е намирането на вещта). Изпълнителна агенция „Морска администрация“ поканва собственика или застрахователя на потънало имущество в 14-дневен срок да заплати разностите по изваждането и да получи имуществото си. Когато собственикът е неизвестен, не се яви или откаже да заплати разностите след изтичането на 14-дневния срок, „Морска администрация“ пристъпва към продажба на имуществото чрез търг с явно наддаване, като получените от търга приходи постъпват в бюджета на Агенцията.

Потъналото имущество може да бъде извадено и *случайно* — при намиране на потънало имущество лицето, което го е извадило, е длъжно да го предаде на най-близкото териториално звено на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, като има право да получи възнаграждение в размер на 1/3 от стойността на изваденото имущество (за сравнение възнаграждението при намирането на движима вещ съгласно чл. 88, ал. 2 ЗС е едва 1/10 от стойността ѝ<sup>35</sup>).

2.2.3. Ако в едногодишен срок от потъването на имущество неговият собственик не го извади (или ако в същия срок от изваждането му не направи заявление), той **загубва правото си на собственост** върху него. За разлика от ЗС (чл. 89<sup>36</sup>) КТК (чл. 334) не посочва кой придобива собствеността върху изоставения потънал кораб. Макар и по-обща, *разпоредбата на чл. 89 ЗС* ще може да намери приложение само ако потъналият кораб е изгубен<sup>37</sup> (т. е. местоположението му е неизвестно на корабособственика).

Ако обаче местоположението на потъналото имущество е известно за неговия собственик, но въпреки това той е бездействал относно упражняването на своето право на собственост (не е поискал изваждането на кораба в едногодишния срок), ще сме изправени пред случай на изоставяне на движима вещ и приложение следва да намери *разпоредбата на чл. 13, ал. 2 ЗОС*, според която общината владее и управлява безстопанствените имоти

<sup>35</sup> Обяснение за тази разлика може да се търси в обстоятелството, че основата, от която се изчислява размерът на възнаграждението, е различна: стойността на потъналото имущество е значително по-малка от стойността на самия кораб, докато изгубената движима вещ, ако не е повредена, запазва значителна част от своята първоначална стойност.

<sup>36</sup> За фактическия състав на предвиждания от чл. 89 от ЗС първичен придобивен способ вж. С т о я н о в, В. Вещно право. С., 2004, с. 259.

<sup>37</sup> Може да се загуби единствено движима вещ. Вж. Д ж е р о в, Ал. Вещно право. С., 1999, с. 236.

на своята територия. След изтичането на срока на придобивната давност общината може да стане собственик на изоставените на нейна територия вещи<sup>38</sup>.

Потъването на имуществото обаче може да стане в териториални води, които представляват изключителна държавна собственост, поради което няма как да се приложи правилото на чл. 13, ал. 2 ЗОС. В този случай трябва или да се приложи по аналогия *разпоредбата на чл. 333а КТК*, като при изваждане на кораба от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ последната ще може да го продаде на търг, приходите от който ще отидат в нейния бюджет, или да се признае наличието на празнина в законодателството, която следва да бъде запълнена по нормативен път.

Борислав Ал. Величков\*

## РЕСТИТУЦИЯ НА СОБСТВЕНОСТТА НА КООПЕРАЦИИТЕ

### I.

В чл. 17, ал. 3 от Конституцията на Република България частната собственост се обявява за неприкосновена. В чл. 19, ал. 4 се предвижда, че законът създава условия за коопериране, за достигане на стопански и социален напредък. А това означава, че държавата чрез закона покровителства и кооперативната собственост.

Частната собственост беше одържавена в близките години след 9 септември 1944 г. Кооперативната собственост беше одържавявана в течение на дълъг период от време, и особено през 70-те години на миналия век. С § 1 от Заключителните разпоредби на ПМС № 192 от 1991 г. (ДВ, бр. 83 от 1991 г.) бяха отменени множество административни актове за одържавяване на кооперациите и кооперативната собственост. Одържавяването на частната собственост съответстваше на Конституцията от 1947 г., но одържавяването на кооперативната собственост беше в противоречие с тази конституция и с Конституцията от 1971 г. За реституцията на частната собственост бяха създадени 6 специални закона. Но за възстановяването на кооперативната собственост не беше приет нито един специален закон. Счете се, че в това отношение са достатъчни допълнителните разпоредби

<sup>38</sup> Вж. Петров, Вл. и Марков, М. Вещно право — помагало. С., 2006, с. 171.

\* Член на Правния съвет при Националния съюз на ТПК, дългогодишен юрист в кооперация, адвокат.