

SHIP MORTGAGE

Assist. Prof. Anna Nikolova, PhD

Faculty of Law, Department of Private Law

“Angel Kanchev” University of Ruse

E-mail: anikolova@uni-ruse.bg

Abstract: *Chapter Three, "Real Rights and Privileges", Section One, "Transfer and Mortgage of Ships" of the Merchant Shipping Code (MSC), contains the regulatory requirements for establishing a mortgage on a ship. With the latest amendments to the Code (SG, issue 85 of 2010) the regulation has changed significantly. This report examines the requirements for mortgaging a ship, the rights of the mortgagee, the obligations of the mortgagor, and analyzes the case law. It is pointed out that the regulation of the MSC in a number of directions differs from the rules of the Obligations and Contracts Act, both with regard to the requirements for the form of the transaction and with regard to the term of validity and the object of the mortgage.*

Keywords: *ship mortgage, mortgagee, mortgagor.*

В условията на пазарна икономика ролята на капитала, както на собствения, така и на заемния е съществена за развитието на морските и речни превози. Сключването, било на договор за заем, било на договор за банков кредит, много често е обусловено от предоставянето на надлежно обезпечение. За превозвачите ипотеката на кораб е предпочитано средство за обезпечение, защото чрез нея те могат да си осигурят средства за ремонт и реконструкция, а също така и за закупуването на нови плавателни средства, като същевременно продължават да експлоатират и да получават приходи от ипотекирания кораб. В глава трета Вещни права и привилегии, раздел I Прехвърляне и ипотекване на кораби от Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) се съдържат нормативните изисквания за учредяване на ипотека върху кораб. В кодекса е уредено и единственото изключение по нашето право, което допуска предметът на ипотеката да е движима вещ²²⁰. С последните изменения в КТК уредбата съществено се промени. В настоящия доклад се разглеждат изискванията за учредяване на ипотека върху кораб, правата на ипотекарния кредитор, задълженията на ипотекарния длъжник.

В Княжество България основополагащи закони за развитието на корабоплаването са Законът за морската търговия (ЗМТ) и Законът за търговското корабоплаване. Чл. 1 ЗМТ регламентира правното положение на кораба като движимо имущество, прехвърлянето и залагането, на което се извършва под страх за недействителност с нотариален акт. В старата ни морска литература се сочи, че разликата между залог на движими вещи и на кораб се състои в това, че за учредяването на залог върху кораб не е нужно предаването на последния, защото то се замества от вписването в книгите на пристанищното управление. За означаване на този залог се използва още и термина ипотека²²¹. Тази специфика в правното положение на кораба дава основание в правната доктрина (както в по-старите изследвания, така и в по-новите) той да се квалифицира като вещ, която има особена правна същност²²².

В Указа за търговско корабоплаване (УТК), който обединява в един акт нормативната уредба в областта на морското и речно корабоплаване, е възприет същият законодателен подход. Чл. 21 от указа предвижда, че заложеният кораб не се предава във владение на залогоприемателя, доколкото противното не е установено в договора. В УТК за първи път се регламентира залагането на кораби да се извършва с писмен акт с нотариална заверка на

²²⁰ Марков, М. Ипотеката, С. 2008, с.179.

²²¹ Иванов, Г. , Морско право, Варна, 1939 г. с. 31.

²²² Иванов, Г. Морско право. Варна 1939 г., с.30, Дамянов, Ц., И. Иванов, И. Лазаров, Г. Кандиларов, Р. Райков, С. Стефанова, М. Славчев, Б. Христов, Е. Терзиев, Б. Шубеков, Коментар на Кодекса на търговското мореплаване, София 1982, с.8, Ставру, Ст. Корабът като особена движима вещ, Правна мисъл бр. 4/2006, с.55.

подписите.

Следващата промяна в нормативната уредба е направена с приемането на Кодекса на търговското мореплаване (КТМ)²²³. Първоначално КТМ регламентира морското корабоплаване, като УТК продължава да урежда корабоплаването по Дунава. Именно в кодекса за първи път в българското законодателство е уредена възможността за учредяване на морска ипотека върху кораб. Практическият резултат от промяната в законодателството води до възможността корабът като вещ в зависимост от това дали е морски или речен да бъде предмет на ипотека или съответно на залог.

Уредбата на морската ипотека претърпя две съществени изменения. Първото е от 2002 г., когато заглавието на кодекса се измени от Кодекс на търговското мореплаване в Кодекс на търговското корабоплаване (КТК), както и материята относно морския и речния транспорт се обедини и получи единна правна уредба, съобразена със съвременните обществено икономически условия. Тази промяна е подложена на критика в правната ни литература. Твърди се, че с цел постигане на по-голяма прецизност при уреждането на различни по своя характер материи би могло да се приеме за удачно правната регламентация на плаването по море и по река да бъде дадена в два нормативни акта²²⁴. Безспорно е, че между морските и речни кораби съществуват редица различия по отношение на тяхната конструкция, по отношение на техниката на плаване (по река Дунав много често товарните кораби плават в състави), както и по отношение на изискванията за безопасност. Едва ли има някакви разумни аргументи, които да оправдаят възможността корабът в един случай да е обект на залог, а в друг на ипотека. Може би такъв подход би бил удачен в държави, в които регистрите на морските и речните кораби се водят от различни органи. В България регистърът на корабите е един и се води от Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Необходимо е също така да се поясни, че няма регистър на речни и морски кораби. Съгласно чл. 33 КТК корабите се вписват в регистровите книги на корабите, които се водят от регионалните звена на Изпълнителната агенция „Морска администрация“. В коя териториална дирекция на агенцията ще бъде вписан корабът, това се определя от корабоприетеля. Регистърът се състои от регистровите книги на малките кораби, на големите кораби, на корабите, наети по договор за бърбоут чартър, на корабите в строеж с дължина над 12 м. В зависимост от това дали плавателният съд е предназначен за плаване по море или по вътрешните водни пътища се издават корабни документи на морски кораби и корабни документи на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища. Има и кораби от смесен тип т.е. предназначени да плават както по море, така и по река.

В някаква степен и законодателят си противоречи по въпроса дали уредбата на морско и речно корабоплаване е необходимо да бъде обединена в един акт или са нужни два нормативни акта. Вече се посочи, че уредбата на ипотека претърпя две съществени изменения. Второто е от 2010 г., с което термина „морска ипотека“ се замени с „ипотека върху кораб“, както и се предостави правото на ипотекарния кредитор да продаде ипотекирания кораб, вмени се задължение на ипотекарния длъжник да застрахова и да поддържа класа на кораба. Същевременно в мотивите към Проект на Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (002-01-73/11.08.2010) се посочва, че: „и в настоящия момент българската морска ипотека като правен инструмент за обезпечаване на кредиторите не предоставя адекватна защита спрямо тази, която се предоставя от законодателствата на други морски държави.“ Посочва се още, че някои от новите текстове са аналогични на текстове от английския търговски морски закон от 1995 г.

Съгласно чл. 46, ал.1 КТК сделките за учредяване на ипотека върху кораб се извършват в писмена форма с нотариална заверка на подписите. В тази си част правилото не е претърпяло изменения. През 2002 г. ал.2 на чл.46 КТК е отменена, с което отпадна възможността ипотека да се учредява без нотариална заверка на подписите, в случай че и двете страни по договора са български държавни организации. Съгласно чл.50, ал.1 КТК ипотекираният кораб не се

²²³ Обнародван, ДВ, бр.55 от 14 юли 1970 и бр.56 от 17 юли 1970 г., в сила от 1 януари 1971 г.

²²⁴ Джумалиема, А. Морска ипотека и привилегии върху кораба, София: Сиела 2016, с. 84.

предава във владение на ипотекарния кредитор. Това крие рискове за ипотекарния кредитор, който значително би бил затруднен да се удовлетвори от стойността на ипотекирания кораб, когато същият се намира извън териториалното море или извън българския участък на река Дунав.

Съпоставяйки изискванията, които са били въведени с отм. ЗМТ, с тези на УТК, както и с действащите към момента норми, могат да се направят няколко заключения. На първо място, без да е от значение изразът, който законодателят използва, винаги, когато кораб се предоставя като обезпечение за едно вземане, не е нужно неговото предаване във владение на кредитора или на друго лице пазач. На следващо място, уредбата претърпя развитие по отношение на формата за действителност на договора, като се премина от по-тежката форма – нотариален акт в по-леката – нотариална заверка на подписите. За разлика от нотариалния акт, при нотариалната заверка на подписите нотариусът не проверява правото на собственост на учредителя. Липсата на законово изискване обяснява и различните подходи на нотариусите, когато те заверяват договори за учредяване на ипотека върху кораб. В някои от договорите изрично се посочва, че при съставянето им са предоставени и документи, удостоверяващи правото на собственост, а в други – не. За да има по-голяма сигурност в гражданския и търговски оборот би било добре при бъдещо изменение на КТК *de lege ferenda* да се въведе изискване при учредяване на ипотека върху кораб нотариусът да проверява правото на собственост на учредителя.

За учредяването на ипотека върху кораб не е достатъчно да се спази предписаната от закона форма, тъй като е необходимо вписването на последната в регистъра на корабите. Вписването има конститутивно действие²²⁵. За да се впише ипотека е необходимо в съответната дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, където корабът е регистриран, да се депозират два документа: заявление от корабособственика, служебно съобщение от нотариуса за учредяването на ипотека. Преимуществово ипотека върху кораб се учредява като обезпечение при банков кредит. В тази ситуация ипотекарният длъжник бърза да усвои кредита и ръководен от желанието да ускори вписването на ипотека в корабния регистър „изземва ролята на нотариуса“ и прилага към своето заявление и документа, с който нотариусът уведомява за учредената ипотека. Подобни действия от страна на ипотекарния длъжник не са широко разпространени, но създават порочна практика. Тя лесно се преодолява като се дават различни входящи номера на заявлението от корабособственика и на съобщението от нотариуса.

Ипотеката върху кораб, за разлика от ипотека върху недвижим имот, може да се учреди само върху цял кораб, а също така и върху кораб в строеж, като тя има сила пет години от датата на вписването. В кодекса изрично е регламентирана възможността за подновяване на ипотека, без да е указан реда за подновяването. Съгласно чл.1, ал.2 КТК за неуредените в кодекса правоотношения се прилагат нормите на действащото българско законодателство. Приложението следва да е съответно като се отчитат спецификите на кораба като вещ. В този случай субсидиарно се прилага чл. 18 от Правилника за вписванията, без да е нужно молбата на кредитора да се подава в два еднакви екземпляра. Регистровите книги се водят на хартиен и на електронен носител, като в тях се правят съответните вписвания, а не се подрежда екземпляр от молбата за подновяване на ипотека.

Както вече се посочи, през 2010 г. съществено се измени уредбата на ипотека върху кораб, прецизираха се правата и задълженията на страните. В чл.50а КТК са регламентирани следните задължения на ипотекарния длъжник:

- да поддържа класа на кораба, ако има такъв,
- да поддържа валидността на корабните документи;
- да застрахова кораба срещу морски рискове.

Клас се изисква да се притежава от корабите, за които се прилагат Международната конвенция за безопасност на човешкия живот на море от 1974 г. (SOLAS), Международната конвенция за товарните водолинии от 1966 г. и Международната конвенция за

²²⁵ Така Дамянов, Ц. И кол. Коментар ... с.75 и Джумалиема, А. Морска ипотека... с.166

предотвратяване на замърсяването от кораби от 1973 г., както и корабите, превозващи опасни товари по вътрешните водни пътища съгласно Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешните водни пътища (ADN).

Не е съвсем ясно какво точно има предвид законодателят под поддържане на валидността на корабните документи. Корабният документ може да бъде валиден или невалиден. Корабният документ е невалиден, когато е налице някое от условията по чл.5 от Наредба № 5 от 1 септември 2004 г. за корабните документи. По мое мнение в чл.50а КТК се има предвид задължението на ипотекарния длъжник да поддържа кораба в техническа изправност, което се удостоверява със съответните корабни документи.

Без изрично да са формулирани като такива, чл.50, ал.4 КТК задължава корабособственика да не променя пристанището по регистрация на кораба, името на кораба, както и да не извършва никакви конструктивни промени на кораба без изричното съгласие на ипотекарния кредитор. Последното изискване се добави с промените в КТК от 2010 г. Извършването, на което и да е от тези действия съществено може да затрудни ипотекарния кредитор, поради което е оправдано да се изисква неговото съгласие. Ето защо мнението, че чл.50, ал.4 има за цел да даде допълнителни гаранции за ипотекарните кредитори следва да бъде подкрепено²²⁶.

С измененията на КТК от 2010 г. се създадоха чл.50б и 50в КТК, с които се уреждат правата на ипотекарния кредитор. Нова в законодателството ни е възможността кредиторът да продаде ипотекирания кораб, а когато това е уговорено в договора за ипотека - да отдаде кораба под наем, да възложи управлението му на мениджър или да извърши всяко друго действие, предвидено в договора за учредяване на ипотека. Същевременно обаче в кодекса липсват правила, няма и препращане към съществуваща уредба относно начина за определяне цената и реда за извършване на продажба на ипотекиран кораб. Така се създава възможност ипотекарният кредитор да извърши действия, с които да увреди длъжника. Той отговаря за причинените вреди, ако неоснователно упражни правото си да продаде ипотекирания кораб. Последното обстоятелство трудно може да се докаже. Към момента не ми е известна практика по този въпрос. С правилото на чл. 50б, по мое, мнение се създава дисбаланс в правата и задълженията на страните до договора за ипотека.

Правото на предпочитително удовлетворение, е регламентирано още със създаването на кодекса в чл.48, ал. 2 КТК. Това, което изрично се предвиди в чл.50в КТК, е възможността за издаване на заповед за незабавно изпълнение по реда на чл.418 ГПК. Ипотекарният кредитор съществено би бил затруднен при упражняване на правото си по чл.50в КТК при наличието на привилегировано вземане. Съгласно чл.53, ал.2 КТК привилегированите вземания по чл.54 КТК се предпочитат и пред ипотеките върху кораб независимо от реда на вписването им. Така е и според съдебната практика. В Решение №184 от 28.02.2014 г. по в.гр.д.№249/2014 на ОС Бургас е потвърдено направеното разпределение от частен съдебен изпълнител, с което вземането на „Банка ДСК“ ЕАД по чл. 50 КТК е разпределено под № 4 т.е след вземания за разности на взискател по образуване на изпълнителното дело (№1), вземания на основание чл.54, буква „б“ КТК (№2), вземания на основание чл.54, буква „в“ КТК (№ 3).

В заключение може да посочим, че за да се учреди ипотека върху кораб е необходимо договорът да бъде сключен в писмена форма с нотариална заверка на подписите и да се впише в съответната дирекция на Изпълнителна агенция „Морска администрация“, където корабът е регистриран. За вписването е необходимо корабособственикът да подаде заявление, както и служебно съобщение от нотариуса за учредяването на ипотека. Ипотеката върху кораб за разлика от ипотека върху недвижим имот има срок на действие 5 години от вписването, освен ако не бъде подновена от кредитора.

²²⁶ Така Дамянов, Ц. И кол. Коментар ... с.78

REFERENCES

1. Damyanov, TS., I. Ivanov, I.Lazarov, G. Kandilarov, R.Raikov, S.Stefanova, M.Slavchev, V.Khristov,E.Terzieva, B. Shubekov, Komentar na Kodeksa na targovskoto moreplavane, S. ,1982; **(Оригинално заглавие:** Дамянов, Ц., И. Иванов, И.Лазаров, Г. Кандиларов, Р.Райков, С.Стефанова, М.Славчев, Б.Христов,Е.Терзиева, Б. Шубеков, Коментар на Кодекса на търговско мореплаване, С. ,1982)
2. Dzhumalieva, A. Morska ipoteka i privilegii varhu koraba, Sofiya: Siela 2016; ; **(Оригинално заглавие:** Джумалиева, А. Морска ипотека и привилегии върху кораба, София: Сиела, 2016)
3. Ivanov, G., Morsko pravo, Varna, 1939 **(Оригинално заглавие:** Иванов, Г., Морско право, Варна, 1939)
4. Markov, M. Ipotekata, Sofiya:Sibi, 2008 **(Оригинално заглавие:** Марков, М. Ипотеката, София:Сиби, 2008)