



## СРАВНИТЕЛЕН АНАЛИЗ НА ПРАВНА СЪЩНОСТ НА ПРИВИЛЕГИИТЕ ВЪРХУ КОРАБА

Ана ДЖУМАЛИЕВА<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Председател на Комисията за защита от дискриминация, София, България, E-mail: [kzd@kzd.bg](mailto:kzd@kzd.bg)

JEL K33

Резюме

**Ключови думи:**

морски кораб, привилегии върху кораб (морски привилегии), морска ипотека.

В изследването се прави опит да се анализира правната същност на привилегиите върху кораба, наричани за краткост морски привилегии. В нашата правна доктрина не е дадено определение за морска привилегия. Направен е сравнителен анализ с други морски държави и подходите, които те възприемат относно привилегиите върху кораба. Акцент се поставя и на особеностите, характеризиращи морските привилегии и разликата им с ипотеката върху кораб. Коментирани са и международноправните актове, които регламентират тези въпроси.

© 2018 Икономически университет – Варна

**Цитиране:** ДЖУМАЛИЕВА, А. (2018) Сравнителен анализ на правна същност на привилегиите върху кораба. *Известия. Списание на Икономически университет – Варна*. 62 (3). с. 242 - 257.

Режимът на морските търговски кораби има комплексен характер, който е предмет на регулиране в международното право и националните законодателства на отделни държави с различни по своя характер норми: публичноправни и частноправни. Правото на морските ипотеките и привилегии върху кораба се е развивало по различен начин в държавите, различните правни системи и от техните юрисдикции. Всички държави признават, че корабът може да бъде обект на обезпечение, а така също и на ипотека.

Въпреки огромното си търговско значение, въпросът на морските привилегии и ипотеките се характеризира с висока степен на международна несигурност. Националните закони се различават значително по отношение на създаването и изпълнението на морските привилегии (привилегиите върху кораба). За да се хармонизира тази несигурност международният морски комитет е изготвил през годините редица международни конвенции за създаване на стандартен списък на морските привилегии и общ метод за тяхното изпълнение.

В доктрината няма единно становище относно правната същност на привилегиата, а нормата на чл. 136, ал. 1 от Закона за задълженията и договорите (ЗЗД) се ограничава с редакцията „Ползват се с право на предпочитително удовлетворение в реда, по който са изброени следните вземания“. Това е право на предпочитително удовлетворение, с което се ползва едно вземане, което не е обвързано със залог или ипотека. Изясняването на същността на привилегиите по гражданското ни право е необходимо само дотолкова, доколкото за да се уточни, че те имат различия, в сравнение с морските привилегии.

Същността на привилегиите е дискуссионна. Вещният им характер е бил отречен аргументирано още при действието на закона за привилегиите и ипотеките от 1908 г. (Марков, 2008, с. 89); (Алексиев, 1926, s.27); (Венедиков, 1994, с. 253 и сл.). Няма единство по въпроса дали привилегиите са отделни (акцесорни) субективни права, или нямат самостоятелно съществуване, а представляват качество на определени вземания. Съществува спор и относно материалноправния и процесуалноправния характер на привилегиите. Някои автори споделят тезата, че това субективно право има процесуален характер (Калайджиев, с. 604).

Предмет на анализ в това изследване е една категория особени морски привилегии – привилегиите върху кораба, уредени в Кодекса на търговското корабоплаване (КТК). Техният правен регламент се съдържа в разпоредбите на раздел II от глава III „Вещни права и привилегии“ (чл. 53-чл. 62), където са обхванати привилегированите вземания, както върху кораба, така и върху товара.

Гражданското право познава два вида привилегии: общи и специални (особени), в зависимост от това, дали кредиторът може да се удовлетвори от цялото имущество на длъжника с предпочитание, или само от определено негово имущество. От анализа на разпоредбите на КТК следва, че на корабните кредитори са предоставени само особени привилегии, т.к. за определените в него привилегировани вземания са посочени точно определени имущества на длъжника, от които те могат да се реализират.

В доктрината преобладават две становища – за привилегиата, като качество на право и за привилегиата като право (Калайджиев, с. 542); (Венедиков, 1994, с. 254); (Алексиев, 1926. с. 39) (1), (2). Споровете относно същността на привилегиата като право се групират около две схващания за вида ѝ – материално или процесуално право (Калайджиев, с. 543); (Сталев, 1994, с. 281) (3).

Правният режим на привилегиите върху кораба се съдържа в разпоредбите на КТК и разкрива известна специфика.

Отношенията, възникващи по повод морските ипотeki и привилегиите върху кораба имат и международноправна регламентация в Конвенцията за

уеднаквяване на някои правила относно морските привилегии и ипотeki от 1926 г., Конвенцията за уеднаквяване на някои правила относно морските привилегии и морските ипотeki от 1967 г., Конвенцията за морските привилегии и ипотeki от 1993 г. В КТК са реципирани норми от международната Конвенция за уеднаквяване на някои правила относно морските привилегии и ипотeki, подписана в Брюксел на 10 април 1926 г.

Съществената особеност на привилегиите върху кораба, които тук ще наричаме и морски привилегии се състои в признаване правото на следване. Привилегиите върху кораба влизат в действие, независимо от това, дали длъжникът е собственик на кораба или го е прехвърлил на трето лице. Правото на следване на морските привилегии върху кораба не ги превръща във вещно право. Според нас, най-точно морската привилегия може да се определи като процесуално право, което следва субективното материално право.

В КТК липсва норма, която изрично да определя правото на следване на морските привилегии. Конвенцията от 1926 г. в чл. 8 определя, че вземанията, обезпечени с морски привилегии, следват кораба при преминаване на собствеността му в трети лица. Тази теза се подкрепя от съществуването на аналогична разпоредба в по-старото законодателство. Чл. 78, ал. 1 от Указа на търговското корабоплаване на НРБ (УТК на НРБ) определя, че „правото на предпочително удовлетворени от стойността на кораба, се запазва и при преминаване на кораба от един собственик на друг“. Стоян Сталев застъпва становището, че законодателят не е изоставил правото на следване на морските привилегии върху кораба. Той обосновава тази теза с обстоятелството, че в мотивите към проекта на кодекса на търговското мореплаване изрично се посочва, че текстовете във връзка с морските привилегии са изработени в съответствие с международните конвенции за привилегиите и морските ипотeki (т. 3 от мотивите); (Сталев, 1991, с. 58).

Няма законова дефиниция на морскоправната привилегия в английското право.

Морскоправната привилегия е тайна (тъй като тя не е регистрирана, за разлика от регистрираната корабна ипотека), незаличима (тъй като пътува с кораба) и ефикасна (тъй като корабът може да бъде арестуван и продаден в рамките на иск *in rem*). В държавите на Общото право (включително и някои хибридни системи), морскоправната привилегия е уникална. В системите на континенталното право може да има обременяване на нещо, без да има владение върху него; и това право може да пътува с това нещо, независимо в чие притежание минава, което е еквивалент на гражданското право на морскоправната привилегия.

В държавите от Общото право се приема, че морските привилегии възникват автоматично, *ipso jure*, от самото действие на правото, без да е необходимо носителят на привилегия да предприема някакви действия. Морскоправните привилегии са най-ефективните и мощни оръжия, които обезпечават и дават предпочитания на ограничен списък от морскоправни искове. Морскоправните привилегии са недоразвити, докато се изпълняват посредством иск *in rem*.

Привилегиите върху кораба имат също значителни последици и за международните и националните политики. В международен план, морскоправните привилегии влияят на международното напрежение между корабите, притежавани от държави (които обикновено търсят кратък списък на морскоправни привилегии) и държавите, които по принцип подкрепят по-дълъг списък от морскоправни привилегии. В частната сфера, един сектор (например, моряците и спасителите) може да бъде обезпечен и с предпочитание спрямо друг сектор (например, доставчици на кораби и ремонтиращи кораба) с помощта на морска привилегия.

Както вече споменахме в английското право, няма законова дефиниция на морска привилегия. Морските привилегии по подобен начин не са нормативно определени в юрисдикциите, които са моделирали компетентността на английската (адмиралтейска) юрисдикция. Морската привилегия, обаче, е по-лесно разпознаваема, отколкото подлежаща на дефиниране (Staniland, 2012, p. 1-5) (4).

Една морска привилегия е независима от притежанието, тя не може да бъде и загубена с продажбата на кораба на добросъвестен купувач, който придобива собствеността на кораба без знанието за привилегията. Защитата за такъв купувач обикновено е под формата на клауза в договора за продажба, която дава гаранция, че корабът се продава свободно от всички тежести, ипотeki и морски привилегии или всякакви други задължения и искове.

Морската привилегия също отчасти се състои от правото да се конфискува самия кораб, за да се осигури предварителна сигурност на съдебния процес, ако той не е освободен под гаранция или в замяна на предоставяне на обезпечение. Ползността на морската привилегия по този начин се крие в непреодолимата бърза сигурност, дори и тогава, когато собствениците на кораба-нарушител са, например, чужденци, лица които пребивават в чужбина, изпаднали в несъстоятелност или мъртви .

Морската привилегия се прикрепва към конкретен кораб и не е прехвърляема към друг кораб, независимо от това, дали корабът е сестра-кораб или асоцииран кораб.

В английското право има една теория, която приема, че морската привилегия може да бъде проследена до момента чак в гражданското право и че морска-

та привилегия, следователно, не е принцип на общото право. Вместо това се твърди, че морската привилегия е материално право, което е възникнало директно от принципи на гражданското право.

Някои автори приемат, че привилегията в морското право е право на обезпечение, характерно за морското право. Привилегията е тежест върху собственост за изплащането на дълг, като привилегията в морското право е специално вещно право върху плавателния съд, дадено на кредитор от закона като обезпечение за дълг или претенция, произтичащи от някаква услуга, предоставена на кораба, за да улеснят неговото използване в навигацията или произтичаща от щети, причинени от кораба в плавателни води (Davies, 2005, p. 3). Прикрепената към кораба привилегия може да надживее последователни промени на собствеността върху кораба, докато се подкрепи от решение в полза на ищеца или се погаси поради неупражняване (закъсняло предявяване) или пък претенцията се удовлетвори напълно преди съдебната процедура (Бонева, 1987, с. 25). Същността на правото на морска привилегия е изразена накратко от Английския съд по делото „Д. Болд Бъклю“, „като право, което „пътува“ с кораба до този, в чието владение корабът впоследствие може да премине, и навсякъде, където корабът и това следващо владение може да бъде“ (5).

В държавите от общото право се изказва становище, че правото на морска привилегия не е строго римската ипотека, макар, че прилича и често се нарича мълчалива ипотека. То също така донякъде наподобява това, което се нарича привилегия в това право, а именно право на приоритет на удовлетвореност от постъпленията от нещо в съгласуване между кредиторите. Пак там се приема, че тази привилегия е строго лична и дава предпочитание единствено при обикновени кредитни договори, като няма ефект срещу онези, които са били обезпечени с експресни ипотеки и че тази лична привилегия, дадена от римското право, е известна във френската съдебна практика.

В правото на Франция всяка привилегия носи със себе си мълчалива и привилегирована ипотека, поне що се отнася до нещо, което е предмет на нея. Във френския закон от 1967 г. са изброени определени привилегии, които се явяват истински законни привилегировани ипотеки, сравними в общото право с привилегията на продавач на недвижимо имущество. Според френската доктрина, това са действителни вещни права, тъй като към привилегията е придадено, посредством член 3 от закон № 67-5 от 3 януари 1967 г., право на следване, а член 42 от същия закон предоставя същото право на кредиторите, без значение от юридическото качество на експлоатиращия кораба – т.е. независимо дали той е съоръжаващият кораба, дали е собственик или обикновен наемател. Единственото условие е собственикът да не е

бил лишен от това право чрез незаконен акт и кредиторът да не е недобросъвестен. Виждаме, че тук отговорност за дълга носи преди всичко корабът, дори преди лицето, съоръжаващо кораба (Moquay, 2011, p. 5).

В Съединените щати морската привилегия до голяма степен е продукт на юриспруденцията от деветнадесети век. Застъпено е становище, че морската привилегия е *jus in re*, а не толкова *ad rem*, тоест реално, а не лично (Stevens, 1898); (Tetley, p. 14) (6). От гледна точка на гражданското право, такова право насочва незабавно властта на нещо и може да се противопостави на следващи приобретатели на нещо, независимо дали са били добросъвестни или недобросъвестни (Yiannopoulos, 1980, p. 56). За да се обясни приоритетът на привилегиата от същата степен, съдилищата на Адмиралтейството са декларирали, че морскоправната привилегия е „имуществен“ интерес и имащия правото да задържи е частичен собственик.

Морската привилегия в САЩ е дефинирана като: „...право върху собственост, засягащо един кораб, прикрепено към него където и да отиде той, даващо право на лицето, чието искане е по този начин обезпечено, да причини продажбата на кораба в рамките на съдебна процедура, насочена пряко срещу него, за да се постигне уреждане на дълг“ (McDonald, 2000, p. 28).

Според някои автори, най-добрият начин да се определи естеството на морските привилегии е да се насочи вниманието към тяхната функция. Морската привилегия е средство за сигурност, което е създадено по силата на закона. Страните не се ползват с договорна свобода да създават нови форми на морски привилегии или да изключват създадени форми на морски привилегии.

Морската привилегия е изпълнима чрез процес срещу *res*. По този начин изискванията на юрисдикцията са удовлетворени от присъствието на *res* пред съда. Не се изисква юрисдикция върху личността на подсъдимия. Застъпва се становище, че морската привилегия служи като средство за ограничаване на отговорността. В случаите, при които е налице отговорност *in rem*, макар че не носи отговорност *in persona*, отговорността на ответника обикновено се ограничава до стойността на *res* (Davies, 2005, p. 5).

Според преобладаващите мнения в континенталното право, обаче, привилегиата не е същинско вещно право. Тя е само причина за предпочитания, прикрепени към реално или субективно право. Привилегирован кредитор може да я предяви спрямо кораба. Правният процес винаги е насочен срещу физическо или юридическо лице, като например търговско дружество, корпорация. Корабът, като всичко друго, което принадлежи на длъжника, може да се иззме от кредитора с цел да принуди появата на собственика пред съда или за да осигури

изпълнението и преференциално съдебно изпълнение. В този смисъл, изземването на кораб в континенталното право може да се сравни с чуждестранния заповед, според американската практика (общото право). Въпреки това, аналогията би била подвеждаща по много причини.

В повечето континенталноправни системи, самото изземване на плавателен съд не установява компетентност за издаване на решение по съществото на спора. По изключение, законодателството на някои страни създава *forum arresti* и съдилищата могат да взимат решение по съществото на спора, за който е бил арестуван кораба. В повечето страни, обаче, изземването е консервативна мярка и ако съдът няма юрисдикция, изземването ще бъде вдигнато.

Също така, за разлика от американския закон, съдебното решение, постановено от континентален съд може да бъде изпълнено върху цялото имущество на ответника. Изземването не води до решение, което може да бъде изпълнено само от постъпленията от иззетата вещ (Davies, 2005, p. 5). В контекста на споменатото до тук, в общото право съществува схващането, че привилегията в морското право е право на обезпечение, характерно за морското право. Привилегията е тежест върху собственост за изплащането на дълг, като привилегията в морското право е специално вещно право върху плавателния съд, дадено на кредитор от закона като обезпечение за дълг или претенция, произтичащи от някаква услуга, предоставена на кораба, за да се улесни неговото използване в навигацията или произтичаща от щети, причинени от кораба в плавателни води.

Искът *in rem* е на разположение за изпълнение на морскоправното право на задържане. Всяка морскоправна привилегия може да бъде „изпълнена“, тоест да бъде лишен от право на ползване чрез иск *in rem*. Едно лице, което има право на морска привилегия, не е задължително ограничено до иск *in rem*. То също разполага с иск *in persona*. В такъв случай, може да упражни както иск *in rem*, така и иск *in persona*, ако са изпълнени предпоставките за всеки от исковете. По изключение, обаче, морскоправният иск може да бъде изпълним единствено чрез иск *in persona* или само чрез иск *in rem*.

Въз основа на гореизложеното, би могъл да се направи обоснован извод, че морските привилегии имат своя специфика, която е свързана с възможността да се следва корабът (вещта), независимо от промяната на собствеността. Като се имат предвид международноправните актове, то би било сполучливо при една следваща промяна на кодекса на търговското корабоплаване да бъде включен текст, който да определя правото на следване на морските привилегии.

При изясняване същността на привилегиите върху кораба (морските привилегии) ще се опитаме да систематизираме признаците, които ги характеризират.

1. Привилегиите върху кораба са от категорията на особените привилегии. Това е така, защото кредиторите могат да се удовлетворят с предпочитание само от точно определено имущество на длъжника.

КТК стриктно определя имуществото, от което се удовлетворяват морските привилегирани вземания. В чл. 55 от КТК се определя, че вземанията, посочени в чл. 54, се удовлетворяват: а) от стойността на кораба; б) от навлото и таксите за превоз на пътници и багажа им за рейса, през време на който е възникнало привилегированото вземане; в) от полагащите се на кораба вноски от обща авария, както и от обезщетенията за претърпени от кораба и невъзстановени още повреди или вследствие загубата на превозната цена; г) от възнагражденията, които се полагат на кораба за спасяване преди завършването на рейса, като се приспадат сумите, полагащи се на капитана и на екипажа на кораба.

Трябва да се подчертае, че докато редът на привилегированите вземания е задължителен и не може да бъде променен, изброените имущества са предоставени на привилегирования кредитор, за да избере той някое от тях или всичките – в зависимост от размера на привилегированото вземане, за да се удовлетвори. Той не е длъжен да спазва посочената в закона последователност. Той е носител на правото на избор дали ще насочи своето удовлетворение към едно или към всички изброени имущества в чл. 55 от КТК. Този избор е поставен в зависимост от размера на неговото вземане и от това, че не може да иска принудително изпълнение върху други имущества на длъжника.

От посочените в чл. 55 от КТК имущества, най-значително е корабът. На второ място, в имуществата е включено навлото и таксите за превоз на пътници и багажа им за рейса, през време на който е възникнало привилегированото вземане. Тук се има предвид както навлото (7) за конкретния превоз, така и мъртвото навило (8).

Във френското право също е определена базисната ставка на привилегиите. В член 31 на закон № 67-5 от 3 януари 1967 г. се посочва, че това са корабът, навлото за рейса, по време на който възниква привилегированото вземане, оборудването на кораба, и полученото от началото на рейса навило.

Посочват се обезщетенията на собственика, дължими до размера на материалните щети, които са понесени от кораба и не са ремонтирани, или за загуба на навило, обезщетенията на собственика, дължими за общи аварии, дотолкова, доколкото последните представляват било материални щети, които са понесени от кораба и не са ремонтирани, или загуба на навило, възнагражденията, дължими на собственика за оказана помощ или за спасяване, извършено до края на рейса, с приспадане на сумите, предоставени на капитана и на другите служещи на кораба лица. Морските такси се уеднаквяват с навлото.



Оборудването включва всички такелажи, товарни устройства, провизии, горива, които са на борда и служат при експлоатацията на кораба.

Навлото, за което се отнася привилегията, е това на рейса, по време на който е възникнало вземането. Член 41 на закон № 67-5 от 3 януари 1967 г. прецизира ясно, че сумата на навлото трябва все още да бъде в ръцете на капитана или на агента на собственика..

Член 36 от № 67-5 от 3 януари 1967 г. прецизира, че, по изключение, привилегията в полза на служещите на кораба лица, се отнася до съвкупността от таксите за превоз, дължими за всички рейсове, осъществени по време на един и същи договор за наемане на персонал.

Във френското право е предвидено, че привилегированите кредитори могат да бъдат засегнати, в някои случаи, от ограничаването на отговорността на собственика, регламентирано от закона (9). Това ограничаване на отговорността може да се прилага за известен брой вземания, сред които са обезщетенията за сблъскване, плавателни инциденти, телесни увреждания, но не се прилага за вземанията при обезщетения за помощ, спасяване и вноска към общите аварии. Единствено собственикът на кораба може да се позовава на това ограничаване на отговорността (Moquay, 2005,2011, p. 5-6).

В морското право на РБ също е предвидена възможността за ограничаване на отговорността. Глава XV от КТК е наименувана „Ограничена отговорност на корабоприитежателя“. Но следва да се има предвид, че трите международни конвенции – от 1924, 1957 и 1976 г. (Страшимирова, 2011, с. 110), регламентиращи института на ограничената отговорност, използват термина „корабособственик“ или „собственик на морски кораби“. Освен това, в международноправните актове, регламентиращи въпросите на ограничената отговорност, не е познато и не се използва терминът „корабоприитежател“.

2. Друга характеристика на привилегията върху кораба е преимущественото удовлетворяване.

Морските привилегировани вземания подлежат на преимущественно удовлетворение. Те се удовлетворяват пред всички други вземания, включително преди обезпечените със залог или ипотeka.

Интерес представлява нормативната уредба на реда за удовлетворяване привилегированите вземания, която в КТК и ЗЗД е различна. Разпоредбата на чл. 137, ал. 2 от ЗЗД определя, че тогава, когато особени закони постановяват, че някои вземания трябва да се изплатят преди всички други, те се изплащат след вземанията по т. 1 на чл. 136. Когато се конкурират помежду си, те се изплащат съразмерно.

Съгласно чл. 53 от Кодекса на търговското корабоплаване, морските привилегии се предпочитат пред всяка друга обща или особена привилегия върху движими вещи, които са установени в други закони. Те се предпочитат и пред морските ипотечи, независимо от реда на вписването им. Въз основа на принципната постановка, че специалната норма отменя общата, някои автори засъгледват становището, че ако е казано: „преди всички вземания“ (като се има предвид чл. 53 от КТК), въпреки това, ще е след тези по чл. 136, ал. 1, т. 1 от ЗЗД (Марков, 2004, с. 179).

В много държави морската ипотека е оценена след всички морски привилегии. Във Франция ипотека, когато е създадена съгласно закона от 10 декември, 1874 г., се оценява според всички привилегии и по този начин е била предоставена с приоритет по-нисък от тази на облигацията, която се заменя от корабната търговска застраховка. В Италия залогът (тъй като тя е била първоначално наречена така) се класира заедно с корабна търговска застраховка след всички привилегии. Френската система, с някои промени, е била приета в много други страни, като например: Белгия, Италия, Холандия, Португалия и Испания, а в Южна Америка, Аржентина, Бразилия, Чили, Панама, Перу и Венецуела. Също така е приета в Египет и Япония.

В Панама ипотека се оценява след вземанията за съдебни разходи, възнаграденията за спасяване, заплатите на екипажа, исковете по застраховки (tort claims), общите аварии, но преди претенциите по отношение на договорите за доставки към корабите, корабната търговска застраховка, направените разходи за запазване на кораба след последното пътуване, загубата или повредата на товари, продажната цена на кораба.

В Испания, преди ратифицирането на Брюкселската конвенция от 1926 г., според закона от 21 август 1893 (чл. 31), някои твърдения, класирани преди ипотека независимо дали са в писмена форма или не (чл. 32), са били предоставени приоритетно пред ипотека.

В Аржентина морските привилегии са били разделени на две групи; първата включва морските ипотечи, класирани преди другите ипотечи (hypothecs), а втората включва привилегии, класирани след hypothecs (10).

Във Венецуела също има две групи от морски привилегии: едни, които оценяват преди и други – след ипотека/hypothecs. Твърденията, включени в първата група, съответстват на тези по отношение на които морските привилегии са признати от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила относно морските ипотечи – привилегии от 1967 г., с изключение на това, че претенциите на хазната са добавени към списъка. Една морска привилегия на втората гру-

па съществува по отношение на вземанията на корабостроителя или корабния сервиз. Затова и Венецуела не е счела за подходящо да даде приоритет над ипотеката/hypothecs с разрешение, съгласно чл. 6 от Конвенцията за уеднаквяване на някои правила относно морските ипотeki и привилегии от 1967 г. (11)

Мнението, че броят на морските привилегии, оценени преди ипотека, трябва да се намали доколкото е възможно, изглежда е общоприето в редица страни. Това е също толкова общоприето, както и че морските привилегии възникват независимо от претенциите, че обезпечени по този начин са срещу собственик, оператор или наемател на кораба, както и че морските привилегии следват кораба при прехвърляне на правото на собственост върху добросъвестен купувач.

3. На следващо място привилегиите върху кораба са законно определени. Няма договорни привилегии върху кораба. Изброяването им в закона е изчерпателно и не може да се разширява, нито да се стеснява.

По подобен начин е уреден този въпрос и в американското право, където е прието, че единствените привилегии, признати днес, са тези, създадени със закон, и тези, исторически признати от морското право. Все още няма привилегии по аналогия и те не могат да бъдат предоставени по силата на теорията за неоснователно обогатяване или суброгация. Този принцип е обобщен в максимата, че морскоправната привилегия е „stricti juris“ и няма да бъде разширена с изграждане по аналогия или изводи (In re Admiralty Lines, p. 601).

Посоченият ред на привилегированите вземания в КТК е задължителен за последователността на тяхното удовлетворяване. В чл. 54 от КТК е посочен редът на привилегированите вземания. Посоченият ред на привилегированите вземания е стриктно определен. Кодексът не допуска други привилегировани вземания. Освен това, те се удовлетворяват само по реда, в който са изброени.

4. Друга характерна особеност на привилегиите върху кораба е свързана със сročния им характер. Те имат срок на погасяване. Морската привилегия е сечно право с прекратителен срок, който не може да се изменя от страните. Прекратяването на привилегията не означава погасяване на вземането. Вземането се погасява от съответния давностен срок, но то губи привилегирования си характер. След изтичането на този срок то се превръща в обикновено вземане.

Съгласно чл. 61 ал. 1 от КТК, правото на предпочитателно удовлетворение от стойността на кораба или товара се прекратява с разпределението на сумите от продажбата.

Привилегията се прекратява и след изтичането на едногодишен срок за вземанията, посочени в чл. 54 от КТК, като само за привилегиите за вземанията за обезщетение, които се полагат за щети поради сблъсквания или други произшествия,

както и вземанията за щети, причинени на пътниците, включително и на членовете на екипажа; за обезщетение на щетите, настъпили вследствие загуби или повреди на товара или багажа, се прекратяват след изтичането на 6-месечен срок.

Правото на предпочитително удовлетворение от стойността на кораба се прекратява с разпределението на сумите от продажбата.

Във правото на други държави също изрично са предвидени кратки срокове за прекратяване на морските привилегии. Така например, френското право предвижда този срок по принцип да е една година, но се свежда до шест месеца, когато се касае за разходи на капитана на кораба (12). Този срок не накърнява по никакъв начин правото на вземане, но от този момент, кредиторът вече не е привилегиран (13).

За морските привилегии в английското право може най-общо да се обобщи, че ще бъдат погасени на няколко основания: когато корабът, към който морскоправните привилегии са се прикрепили, е бил унищожен; когато има решение по същество, в рамките на жалба *in rem*; където има имунитет за водене на дела, защото корабът, например, принадлежи на чужда държава и не е предназначен да се използва за търговски цели; когато искът, базиран на морскоправна привилегия е спрян на основание на арбитражна клауза или чужда юрисдикция или въз основа на *forum non conveniens*; когато обезпечението или гаранцията са били предоставени на място на кораба; когато искът е изтекъл в резултат на давност; и когато има съгласие, отказ или отхвърляне на иск по отношение на основната претенция, обезпечена с морскоправна привилегия (Staniland, 2012, p. 16) (14).

В Съединените щати е предвиден срок от една година за искове за щети от собственици на товари, уредени от превоза на товари (15), две години давност на вземанията за спасяване и една година за искове за смърт.

Международна конвенция за морскоправните привилегии и ипотeki от 1993 г. предвижда в член 9, че морските ипотeki, посочени в член 4, се погасяват след изтичането на период от една година, освен ако преди изтичането на този срок корабът е бил арестуван или иззет, като арестуването или конфискуването водят до принудителна продажба.

Морските привилегии, предхождащи по реда на вписване морските ипотeki за обезпечаване на посочените в чл. 4, ал. 1, букви „с“ до „е“ вземания, се погасяват съгласно чл. 9, ал. 1 на конвенцията от 1993 г., след изтичане на една година от възникването на вземането.

Определеният срок в чл. 9 на конвенцията от 1993 г. спира тогава, когато преди изтичането на този срок корабът е конфискуван или арестуван. Конвенцията от 1993 г. е в сила от 5 септември 2005 година.

Независимо, че Република България не е страна по нито едно от трите международни споразумения, уреждащи институтите на морските привилегии и ипотечи, в това изследване се извършва анализ. Той има за задача да покаже развитието на международноправната регламентация, да провокира интерес към Конвенцията за морски привилегии и ипотечи от 1993 година, който да мотивира обвързването по един или друг начин на нашата държава с най-съвременните международни норми. Тази проблематика се нуждае от задълбочено изследване, за да може да се направят прецизни законодателни промени, които да отговорят на съвременните тенденции в тази област и на най-новите решения, залегнали в международните актове.

### Бележки

1. Във връзка с това Венедиков приема, че привилегията е качество на право, Вж. Венедиков, П. Ипотечи, залог, привилегии. С. 1994, с.254
2. Алексиев приема, че е право. Вж. Алексиев, Д. Кратък курс върху привилегиите и ипотеките. С., 1926, с. 39.
3. Калайджиев и Живко Сталев поддържат това мнение. Вж. Калайджиев, А., Цит. съч., с.543; Сталев, Ж. Граждански процес. С., 1994, с. 281.
4. Staniland, H. (2012), p.1-5, Пак там: В *The Bold Buccleugh* морскоправната привилегия е описана като: „Имайки своя произход в това правило на гражданското право, морскоправната привилегия е добре определена от лорд Тентерден, че означава претенция или привилегия върху нещо, което да се привежда в изпълнение чрез съдебен процес ... процес, който за да се направи перфектно едно право, все още неразвито от момента, в който привилегията се прикрепва ... Това твърдение или привилегия пътува с нещото, в чието и притежание да бъде то. Тази привилегия е в зародиш от момента, в който претенцията или привилегията се прикрепва, и когато влиза в действие чрез съдебен процес, чрез процес *in rem* се отнася назад към периода, когато за първи път се прикрепила ...“ (*The Bold Buccleugh* (1850) 7 Moo PC 267 (13 English Reports 884). И в *The Two Ellens* е било казано за морскоправната привилегия, че е: „В основата на процедурата *in rem*, е да се направи перфектно едно право, което е недоразвито от момента, в който привилегията се закрепва ... нещо, което се придържа към кораба от момента, в който са се случили фактите, които дават основание за морскоправната привилегия, а след това продължава, обвързвайки кораба, докато не бъде заустен“.

Gorell Barnes J в *The Ripon City* приема, че: „... Морскоправната привилегия е привилегирована претенция върху плавателен съд, по отношение на услуга към него, или вреда, причинена от него, за да бъде приведена в изпълнение чрез съдебен процес. Това е право, придобито от някого върху нещо, принадлежащо на друго - *jus in re aliena*. Това е, така да се каже, изваждане от абсолютна собственост на собственика на нещото“.

5. Във връзка с това вж. *The Bold Buccleugh* (1851) 7 Moo. PC.267.
6. (В САЩ Джъстин Джоузеф Стори е бил първият, който е използвал термина морско право на залог/ морска привилегия по делото *The Nestor*. По делото *The Ripon City*, като привилегия морската привилегия беше призната като привилегия върху имущество: „едно залогово право представлява привилегирован иск върху един кораб във връзка с услуга, извършена от него, или щета, причинена от него, който да бъде приведен в сила чрез съдебен процес. То представлява едно право, придобито от един върху нещо, принадлежащо на друг *jus in re aliena* (право върху чужди вещи)“.
7. Навло/фрахт/*freight*/- цена, която се заплаща за извършване на морски превоз на товари. Размерът на навлото се уговаря при всяко чартиране на кораба, а може да се определя и по тарифа. По правило, навлото се заплаща за количеството стока, приета на кораба за превоз и предадена от кораба в местоназначението. Сроковете за заплащане на навлото се определят в чартъра.
8. Мъртво навло /*death freight*/- навло, по скоро обезщетение, което се заплаща на корабособственика за товар, договорен с чартъра, но който фактически не е бил натоварен на кораба. Правото на мъртво навло възниква за корабособственика, когато не е била използвана товароподемността и товарместимостта на чартирания кораб. От мъртвото навло се приспадат разходите за товарене, ако те по силата на чартъра са за сметка на корабособственика.
9. L. n° 67-5, 3 janv. 1967, art. 58 à 69 bis /Закон № 67-5, 3 януари 1967г.,art. 58 до 69 бис/), в приложение на останалата част от международната конвенция от 10 октомври 1957 г.(D. n° 59-1365, 3 déc1959. / Постановление №59-1365 от 3 декември 1959г/).
10. Аржентина (членове 471-489 от *Ley de Navegacion*)
11. Венецуела (*Ley de Privilegios d Hipotecas Navales* на 24 август 1983 г.
12. 6° на член 31 от закон № 67-5 от 3 януари 1967 г. В случай на доброволно прехвърляне, приобретателят може сам да противопостави този срок на кредиторите, ако той е изтекъл преди регламентирания от член 40 на закон № 67-5 от 3 януари 1967 г. двумесечен срок.

13. Случаи на погасяване. Същият член 40 на закон № 67-5 от 3 януари 1967 г. третира и погасяването на привилегиите. Разбира се, това погасяване може да бъде нормално или да произтича от система от формалности за вдигане на ипотеката. Привилегията, първо, се погасява чрез изтичане на шестмесечния или едногодишния срок, или едновременно със задължението на длъжника. Привилегията се погасява още и чрез публична продажба /от съда/, доброволна продажба или конфискация
14. В Англия давностните срокове са, например, за щети и спасяване обезпечението трябва да бъде изпълнено в рамките на две години (Закон за морските конвенции 1911, § 8), въпреки че, ако не е имало разумна възможност за арестуването на ответника кораба, този срок може да бъде удължен. Други примери включват едногодишен период за повреди на товара (Превоз на товари по Закона Sea 1 971, чл. III, п 0.6) и шестгодишен период за заплатите моряшки (Ограничение Act 1939 г., § 2 (1)).
15. Закона за товари по море (46U.S.C. § 1 303 (г)).

### Литература

1. АЛЕКСИЕВ, Д. (1926) Кратък курс върху привилегиите и ипотеките. София.
2. БОНЕВА, Й. (1987), Арест на кораби (превод от английски). Варна.
3. ВЕНЕДИКОВ, П. (1994) Ипотеки, залог, привилегии. София.
4. КАЛАЙДЖИЕВ, А., Облигационно право., София.
5. МАРКОВ, М., (2008) Ипотеката., София.
6. МАРКОВ, М. (2004) Облигационно право ( помагало)
7. СТАЛЕВ, Ж. (1994), Граждански процес, София.
8. СТАЛЕВ, Ст. (1991), Морско търговско право., София, Университетско издание.
9. СТРАШИМИРОВА, А. (2011), Изследване на института на ограничена отговорност на корабособственика, *Известия на ВСУ „Черноризец Храбър“*.
10. DAVIES, M. (2005), Maritime liens, Rodos, Greece. In re Admiralty Lines, Ltd., 280 F. Supp.
11. McDonald, Eug. (2000) An overview of maritime liens and their priorities in the United States., LLOYD'S Shipping and National Yearbook, Millennium Edition
12. MOQUAY, J. (2011), NAVIRE . - Privilèges et hypothèques maritimes. Saisie du navire. - Crédit maritime., JurisClasseur., Mise à jour du 20/12/2011 - §1. – Codification.

13. MOQUAY, J. (2005, 2011), NAVIRE. - Privilèges et hypothèques maritimes. Saisie du navire .Crédit maritime., JurisClasseur Notarial Formulaire > V° Navire, Date du fascicule : 1er Décembre 2005 Date de la dernière mise à jour : 20 Décembre 2011.

14. STANILAND, H. (2012), Maritime Liens., Admiralty Law LLM., 2012/13, p.16.

15. STEVENS, John G. (1898), 170 U.S. 113, 18 S.Ct. 544, 42 L. Ed.969;

16. TETLEY, W., Maritime liens in the conflict of laws.

17. YIANNOPOULOS, A. (1980), Civil Law Property §§144-146 (2d ed.1980)

## COMPARATIVE ANALYSIS OF THE LEGAL NATURE OF THE LIENS ON THE SHIP

Ana Dzhumalievа

### Abstract

The study attempts to analyze the legal nature of liens on the ship, referred to as maritime liens. There is no definition of maritime liens in our legal doctrine. A comparative analysis has been made with other Marine States and the approaches they adopt regarding liens on ships. Emphasis is also placed on the particularities characterizing the maritime liens and their difference from the mortgage on a ship. The international legal acts that regulate these issues are also discussed.

**Key words:** *merchant shipping, maritime liens, mortgage.*