

## ПРАВНА СЪЩНОСТ НА РЕГИСТРАЦИЯТА НА КОРАБИТЕ

*Гл. ас. д-р Ана Страшимирова*

В морското право въпросите, свързани с регистрацията на корабите, имат важно значение. Осъществяването на регистрацията на корабите е формално производство, което е строго регламентирано и е подчинено на общоприети принципи на вътрешното и международното право. Регистрацията е действие, поставено в тясна зависимост със собствеността на кораба и с определени вещноправни интереси.

Правото и редът за регистрация разкриват свои особености, произтичащи от обстоятелството дали собствеността се придобива по първичен или по вторичен способ<sup>1</sup>.

При вторичните способи за придобиване на правото на собственост следва да се спазва изискването при регистрация да е налице предхождащо по време отписване от първия регистър.

Изискванията към корабите да бъдат вписани в корабен регистър получават международноправно утвърждаване първоначално с Конвенцията за откритото море, приета в Първата конференция по морско право от Женева през 1958 г. По-късно този принцип се реципира и от Третата конференция по морско право, завършила с подписването на един от най-важните международноправни актове в областта на морското право, каквато е Конвенцията на ООН по морско право от 1982 г. (КООНМП). Съгласно чл. 91 от КООНМП всяка държава определя условията за предоставяне на своята националност на корабите, регистрацията на корабите на нейна територия и на правото им да плават под нейно знаме. Корабите трябва да плават под знамето само на една държава и не могат да променят своето знаме по време на плаване или на престой в пристанище, освен при прехвърляне на правото на собственост или при промяна на регистрацията.

Тези въпроси са обект на правна уредба и от Международната

---

<sup>1</sup> Способите за придобиване на правото на собственост върху морския търговски кораб също могат да се разделят на първични (оригинерни) и вторични (деривативни). Особеност при разграничаването на способите на първични и вторични, когато обект е морски търговски кораб, е, че при вторичните способи трябва да се спазва изискването при регистрация да има предхождащо отписване от първия регистър. Би могло да се направи и деление на способите за придобиване на правото на собственост върху морския търговски кораб на: 1) общи и 2) специфични за морското право. Към специфичните способности биха могли да се отнесат построяването на морски кораби; изваждането на потънали в морето кораби; изоставянето на морски търговски кораби. Общи способности при това деление ще са всички способности, приложими във вещното ни право.

конвенция за морски привилегии и ипотечи от 1993 г., въпреки че тя не е в сила за Република България. В съответствие с чл. 3, т. 2 от Международната конвенция за морски привилегии и ипотечи от 1993 г. един плавателен съд, който е регистриран сега или е бил регистриран преди в страна членка по конвенцията, не може да бъде допуснат за регистрация в друга страна членка, освен ако: а) от първата държава, където плавателният съд е бил регистриран, е издаден сертификат, удостоверяващ, че корабът е изваден от регистъра на тази държава; б) от държавата членка, където плавателният съд е бил регистриран, е издаден сертификат, удостоверяващ, че корабът ще бъде изваден от регистъра на тази страна незабавно, в момента, в който новата му регистрация влезе в сила. Датата на изваждане на кораба от предишния регистър ще бъде дата на новата му регистрация.

Сравнително по-подробна регламентация на тази материя се съдържа в приетата през 1986 г., но невлязла в сила Конвенция на ООН относно условията за регистрация на кораби.

От теоретична гледна точка интерес представлява и предложението за създаване на регистър на Европейската общност. През 1989 г. Комисията на Европейските общности представя предложение за Постановление на Съвета за учредяване на Корабен регистър на общността ("EUROS") и вписване на мореходните кораби над 500 бруто регистър тона (БРТ) за плаване под знамето на Общността. С приемането му би се създал първият наднационален корабен регистър и би се постигнало ограничаване на приложението на вторични национални регистри. Целта е била постигане на структурно развитие на един флот от кораби, регистрирани в регистри на държави членки, включващ кораби на Общността, отговарящи на стандартите, установени от международните морски конвенции<sup>2</sup>.

Регистрацията на един кораб в EUROS би следвало да бъде в допълнение към неговата регистрация в националния регистър на държава членка и знамето на Общността да се вее наред с националното знаме. Всичко това не се приема с голям ентузиазъм от страна на европейското корабоплаване, тъй като няма достатъчно стимули, които да мотивират един корабособственик да се отдръпне от удобните знамена или вторичните национални регистри, освен дотолкова, че регистрацията в EUROS би осигурила гаранция, че въпросният кораб ще отговаря на най-високите стандарти за безопасност. И в тази връзка, след като Транспортното управление на Европейската комисия поставя под въпрос възможността за различни допълнителни стимули за корабособствениците, вписващи корабите си в EUROS, предложението, а и всички други препоръки, направени във връзка с него, са оттеглени през 1997 г.<sup>3</sup>

<sup>2</sup> Ready, N., Ship registration, third edition, London, 1998, p. 33-34.

<sup>3</sup> Вж. Official Journal of the European Communities 4.1.97 (97/C, 2/02).

Понастоящем националните разпоредби, уреждащи регистрацията на корабите, се съдържат в раздел II “Регистрови книги за вписване на корабите”, в чл. 34-45 от Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) и в Наредба №1 за вписване в регистъра на корабите. Последната определя реда и условията за вписване на корабите на Република България. Извън нейното приложно поле са военни, гранично-полицейски кораби, водни колела, академични лодки, кану, каяк, надувни лодки, сърфове, джетове, парасейлинг, хидроделтапланери, както и ветроходните яхти, използвани само за спортни цели, и плаващи пристанищни съоръжения, служещи за връзка между кораба и брега. Тези съдове, съоръжения и средства се използват с търговска цел, поради което тяхната регистрация се извършва в спортните клубове и на пристанищата<sup>4</sup>.

По подобен начин е решен и въпросът с регистрацията на гражданските въздухоплавателни средства в Република България. Нормативно този въпрос е уреден в Наредба № 7 от 1999 г. за регистрацията на гражданските въздухоплавателни средства в Република България, издадена на основание чл.16а, т. 7, чл. 19, ал. 1, чл. 21 и 22 от Закона за гражданското въздухоплаване и чл. 29 от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване<sup>5</sup>.

Регистрацията се явява формално условие, което има значение на официално приключване на тази процедура. Тя е от важно икономическо и юридическо значение, тъй като регистрите имат публичен характер.

Корабните регистри дават и възможност на съответните държавни органи да имат точна информация и да упражняват правилен надзор върху корабите<sup>6</sup>.

Регистрацията обаче не може сама по себе си да създаде необходимата реална връзка между кораба и съответната държава. Тя е отражение на едно вече съществуващо правно и фактическо положение, а именно, че корабът е обект на права от страна на съответната държава, на нейни граждани или юридически лица.<sup>7</sup>

В този смисъл е и чл. 33, ал. 1 от КТК, а именно, че всеки кораб, плаващ под българско знаме, трябва да бъде вписан в регистровите книги на корабите в едно българско пристанище. Регистровите книги се водят от регионалните звена на Изпълнителна агенция “Морска администрация”. В чл. 33, ал. 4 от Кодекса е установено, че корабоприетелите могат сами

---

<sup>4</sup> Обн. ДВ, бр. 7 от 2003 г., изм. бр. 78 от 2004 г., изм. ДВ, бр. 59 от 2005 г., изм. бр. 32 от 2006 г.

<sup>5</sup> Обн. ДВ, бр. 9 от 1999 г., в сила от 1.03.1999 г. – Наредба № 1; Конвенция за международно гражданско въздухоплаване, ДВ, бр. 62 от 1966 г., в сила за България от 1967 г.

<sup>6</sup> Христов, Б. и колектив, Коментар на КТМ, С., БАМП, 1982, с. 61-62.

<sup>7</sup> Вж. Стефанова Сл., Флот под “удобен флаг” или при “свободна регистрация”. Корабостроене и корабоплаване, юни 1979 г., с. 6-8.

да определят пристанището, в което ще се извърши вписването. Използването на понятието “корабопритежател” в този случай не е удачно, тъй като за легитимирано лице за подаване на заявлението за вписване на кораба от същата разпоредба е посочен “корабособственикът”. Разбира се тук би могло да се постави въпрос: ами ако се касае за вписване на кораб, нает при условията на договор за бeърбоут чартър?

В този случай с оглед на по-голяма прецизност би могло в бъдеще разпоредбата да бъде конкретизирана в по-голяма степен, в смисъл да се визират корабособствениците и като допълнение лицата, наемащи по договор за бeърбоут чартър.

Вписването на български кораб в чужд регистър не поражда никакви правни последици, ако корабът не бъде заличен по установения ред от българския регистър (чл. 37, ал. 2 от КТК). Вписването и отписването от регистъра се извършва по заявление на собственика на кораба, в което се посочват всички необходими данни. Разпоредбата на чл. 39, ал. 1 от КТК не е изчерпателна, защото заявление за вписване и отписване от регистъра може да направи и лице, което наема кораб при условията на договор за бeърбоут чартър.

В тази връзка разпоредбата на чл. 8, ал. 1, т. 1 от Наредбата за вписване в регистъра на корабите е по-конкретна. Тя предвижда вписването на корабите в регистъра да се извършва въз основа на писмено заявление от корабособственика или бeърбоут чартъора, адресирано до директора на съответната дирекция на Изпълнителна Агенция “Морска Администрация” в Бургас, Варна, Русе или Лом.

Бихме могли да поставим въпрос от особен интерес: “Може ли Наредба №1 за вписване в регистъра на корабите да разширява кръга на субектите, които имат право да подават заявление за вписване, и не би ли трябвало това да е изрично регламентирано от нормативен акт с по-голяма сила, а именно в КТК?”

Очевидно КТК в този случай съдържа определена непълнота, защото действително посочените субекти в Наредба №1 са в правото си да подават заявление за вписване на кораб.

КТК предвижда и случаи, в които нотариус или консул, пред който е извършено прехвърлянето на собствеността, учредяването на морска ипотека или други тежести, съобщава служебно за това на органа, който води регистъра за вписване на корабите (чл. 39, ал. 2 от КТК).

Съгласно чл. 8, ал. 2 от Наредба № 1 за вписване в регистъра на корабите, то се извършва въз основа на писмено заявление, но и след извършен преглед от Изпълнителна Агенция “Морска Администрация” за съответствието на кораба с техническите изисквания на националните и международните стандарти за безопасност и опазване на околната среда и с изискванията на международните договори, по които Република България е страна. Според чл. 8, ал. 2 от Наредба № 1, ако при прегледа се установи, че

даден кораб не отговаря на изискванията, вписване не се извършва до отстраняване на констатираните несъответствия.

Заявлението за вписване на кораб в регистъра трябва да бъде направено в определен срок, изрично посочен в чл. 40, ал. 1 и ал. 2 от КТК, а именно – 6 седмици от деня, в който лицата, длъжни да направят тези заявления, са узнали за обстоятелствата, подлежащи на вписване. Ако корабът е придобит зад граница, този срок е 6 седмици от деня, в който корабът за пръв път е пристигнал в българско пристанище. В Наредбата за вписване в регистъра на кораби в чл. 8, ал. 3, т. 2 е посочен и срок за вписване една седмица от датата на залагане на кила на кораби в строеж или извършването на равностойни строителни работи, потвърдени от класификационна организация.

Ако лицата, длъжни да подадат заявлението за вписване, не сторят това, Изпълнителна Агенция “Морска Администрация” провежда разследване и вписването се извършва служебно.

Изпълнителна Агенция “Морска Администрация” може да откаже вписване в регистъра на обстоятелство, подлежащо на вписване. В тези случаи отказът може да се обжалва по административен ред. Тази разпоредба е въведена с измененията и допълненията на КТК, направени през 2002 г.

Тази възможност за отказ от вписване е предвидена не само в нашето законодателство. В някои държави (напр. Англия) от общото право е предвидено, че ако поради каквато и да било причина след подаване на заявление се прецени, че на един кораб не може се даде право да бъде регистриран, той може, след връчване на известие на заявителя, да разпорежи на регистраторите да не регистрират кораба.

След като е направено заявление за регистрация на кораб, имащ право да бъде регистриран според английското законодателство, може да има указания на регистратора изобщо да не регистрира кораба, ако бъде убеден, че имайки предвид състоянието на кораба, свързано с неговата безопасност или с риска от замърсяване на околната среда, или с безопасността, здравето, благоденствието на лицата, наети или ангажирани в каквото и да било качество на борда на кораба, ще бъде неуместно корабът да бъде регистриран<sup>8</sup>.

Подлежащите на вписване в регистъра обстоятелства пораждаат действие за третите лица след вписването им. Регистрите в България са публични и лицата, които имат правен интерес, могат да искат заверени извлечения от регистъра срещу заплащане на държавна такса.

## **Видове регистри и регистрови книги в Република България**

---

<sup>8</sup> Hopkins, F. N., revised by Watkins, G. G., Business and Law for the shipmaster, Glasgow, 1993, p. 18.

Регистровите книги в РБ се разделят на: регистри книги на малките кораби; регистри книги на големите кораби; регистри книги на корабите, наети по договор за бeърбоут чартър; регистри книги на корабите в строеж с дължина над 12 метра (чл. 34, ал. 1 КТК). Регистровите книги на отделните категории кораби, подлежащи на вписване, съставят общ единен регистър на българските кораби<sup>9</sup>.

Направените промени в КТК с ДВ бр. 113/2002 г. във връзка с регистрацията на корабите са основно в четири насоки:

1. КТК въвежда понятията “основен” и “съвместим” регистър;
2. обединени са регистрите за морските и речните кораби, което е следствие от обединяването на правната регламентация;
3. създаден е нов вид регистри книги – за корабите в строеж с дължина над 12 метра;
4. създадена е нов вид регистри книга за кораби, наети при условията на договор за бeърбоут чартър от български физически или юридически лица.

В морското ни законодателство за първи път е направено разграничение по отношение на видове регистри, а именно на основен и съвместим регистър. Съгласно чл. 39в от КТК, “основен регистър е този, в който се вписва собствеността върху кораба и в който подлежат на вписване морски ипотeki или други вещни тежести и ограничения върху правото на разпореждане.”

В регистъра се вписват пристанището, в което ще се извършва вписването; пореден номер и датата на вписването; предишното име, регистрация и номер на кораба от Международната морска организация (ИМО), ако има такава; времето и мястото на построяването на кораба; наименованието и седалището на притежателя; основанието за придобиване на кораба; техническата характеристика на кораба; морските ипотeki и установяването на други ограничения в разпорежданията с кораба; името, адресът и националността на наемателя по договор за бeърбоут чартър; датата и основанието за вписване или отписване на кораба (чл. 38, ал. 1, КТК).

Относно риболовните кораби има допълнителни изисквания във връзка с вписването им в базата данни, но те няма да бъдат обект на разглеждане.

Министърът на транспорта обявява регистъра на друга държава за съвместим, когато законът на тази държава допуска отписване или

---

<sup>9</sup> Преди изменението и допълнението на Кодекса на търговското корабоплаване с ДВ бр. 113/ 2002 г. регистърът се състои от регистър на големите кораби и регистър на малките кораби.

вписване на кораби, наети по бeърбоут чартър, в нейните регистри, при условия, равни или близки на условията на КТК (чл. 39, КТК)<sup>10</sup>.

Сравнително нов момент в нашето законодателство е създаването на регистрови книги за корабите в строеж с дължина над 12 метра. Тяхното вписване се извършва от момента на залагането на кила или извършването на равностойни строителни работи. Вписването се извършва въз основа на заявление на собственика, придружено от договора за строеж.

В международен план тази материя е предмет на регламентация още през 1967 г. в Международната конвенция за вписване на права върху корабите в строеж<sup>11</sup>. Според нея държавите трябва да открият и водят регистри за вписване на вещни права върху корабите в строеж.

С чл. 2, ал. 2 от Брюкселската конвенция от 1967 г. е определено, че регистрите трябва да се водят в държавата по местопострояването<sup>12</sup>. Държавите не трябва да разрешават да се извършва вписване на права върху кораб, приет за построяване или строящ се на територията на друга държава.

Друг нов момент за нашето законодателство е създаването на регистрови книги за кораби, наети при условията на договор за бeърбоут

---

<sup>10</sup> Списък на съвместимите регистри по смисъла на чл. 39а, ал. 1, т. 2 и чл. 39б, т. 1 от Кодекса на търговското корабоплаване.

1. Корабен регистър на Република Малта – обявен за съвместим от Министъра на транспорта и съобщенията със Заповед № РД-08-321/25.07.2003 г.

2. Корабен регистър на Сен Винсент и Гренадини – обявен за съвместим от Министъра на транспорта и съобщенията със Заповед № РД-08-547/10.12.2003 г.

3. Корабен регистър на Република Турция – обявен за съвместим от Министъра на транспорта и съобщенията със Заповед № РД-08-485/31.10.2003 г.

4. Корабен регистър на Кралство Холандия – обявен за съвместим от Министъра на транспорта със Заповед № РД-08-438/12.10.2005 г.

5. Международен корабен регистър на Мадейра – обявен за съвместим от Министъра на транспорта и съобщенията със Заповед № РД-08-1457/30.09.2004 г.

6. Корабен регистър на Кралство Белгия – обявен за съвместим от Министъра на транспорта със Заповед № РД-08-565/28.12.2005 г.

7. Международен корабен регистър на Съюза на Коморос – обявен за съвместим от Министъра на транспорта и съобщенията със Заповед № РД-08-343/22.07.2005 г.

8. Корабен регистър на Република Румъния – обявен за съвместим от Министъра на транспорта и съобщенията със Заповед № РД-08-74/13.02.2004 г.

9. Международен морски търговски регистър на Белиз – обявен за съвместим от Министъра на транспорта със Заповед № РД-08-376/03.08.2007 г.

<sup>11</sup> Международната конвенция за вписване на права върху кораби в строеж е подписана на 27.05.1967г. в Брюксел. Не е влязла в сила.

<sup>12</sup> Чл. 2, ал. 2 от Конвенцията за вписване на права върху корабите в строеж: “Договарящите се държави разрешават да се вписват права на строящи се или приети за строеж кораби, без оглед на националността или местожителството на лицата, които изискват такова вписване. Това обаче не трябва да противоречи на законодателството на държавата, в която се извършва вписването, ако то ограничава придобиването на посочените права от чужденци или урежда по законен начин строителството на корабите.”

чартър<sup>13</sup>. Става въпрос за особен вид договор за наем на кораб, който значително се различава от обикновения наем на кораб (тайм-чартър).

Едно от най-достойните и спорни явления в областта на регистрацията на кораби още през последните години на миналия век е заемащата все по-широко място практика, според която на един кораб, регистриран в една държава, се разрешава да плава под знамето на втора държава за определен период от време.

Някои автори приемат, че регистрацията на чартъра “беърбоут” може да бъде разглеждана като нов вариант на традиционно възприетия принцип за една единствена регистрация на кораб. По време на срока на беърбоут чартъра първичната регистрация на държавата се заличава или преустановява – най-малко за определени цели и срок, но възстановява своето действие при изтичане на срока на чартъра. Системата на беърбоут регистрацията понякога е наричана успоредна или двойна регистрация<sup>14</sup>.

Понастоящем това положение е регулирано на двустранна или многостранна основа и изцяло зависи от съвместимостта на правните системи на държавата, “освобождаваща от знаме (флаг)”, и на държавата, където корабът се “приема под знаме (флаг)”. На някои аспекти от беърбоут регистрацията е обърнато внимание в чл. 11 и 12 от Конвенцията на Организацията на обединените нации от 1986 г. относно условията за регистрация на кораби. В тази връзка трябва да се спомене и Международната конвенция на ООН от 1993 г. по морските привилегии и ипотеки, която съдържа разпоредби относно “временната смяна на знамето”, предназначени главно да защитават позицията на ипотекраните кредитори.

Република България не е страна по тези конвенции, но може да се каже, че вътрешноправните ни норми до голяма степен са идентични с разпоредбите на Конвенцията на ООН относно условията за регистрация на корабите.

Конвенцията на ООН относно условията за регистрация на корабите от 1986 г. за първи път признава в международното морско право разликата между държава на регистрацията, имайки предвид държавата, в чийто корабен регистър е бил вписан един кораб, и държавата на знамето, подразбирайки държавата, под чието знаме един кораб плава и му е дадено право да плава. Конвенцията обаче не се занимава с въпроса как ипотеките и привилегиите биват засегнати от двойната регистрация.

От друга страна Конвенцията на ООН за морските привилегии и ипотеки от 1993 г. регламентира доста изчерпателно този въпрос. В чл. 16

---

<sup>13</sup> Чл. 199а от КТК: “Беърбоут чартър е 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.”

<sup>14</sup> Ready, N., Ship registration, third edition., London, 1998, p. 39-40.



от Конвенцията от 1993 г. е предвидено, че “правото на държавата на регистрация ще бъде определящо за целите на признаването на регистрирани ипотечи, “ипотеки без прехвърляне на собствеността” и тежести. Някоя държава, която е страна по Конвенцията, няма да разрешава един кораб, регистриран в тази държава, да плава временно под знамето на друга държава, освен ако всички регистрирани ипотечи, “ипотеки без прехвърляне на собствеността” и тежести не са били предварително удовлетворени или не е било получено писмено съгласие от държателите на всички ипотечи, “ипотеки без прехвърляне на собствеността” и тежести”.

Концептуалните въпроси относно беърбоут регистрацията не са били възприети единодушно, а подходът на различните държави, които разрешават тази практика, не е бил еднакъв<sup>15</sup>.

Във връзка с разглеждания въпрос някои юрисдикции са на мнение, че една беърбоут регистрация фактически представлява регистрация *de novo* (отново) и настояват основната регистрация на кораба да бъде заличавана, поне за един ограничен период от време. Други държави разрешават беърбоут регистрацията, въпреки че първичната регистрация остава в сила за определени цели. Във връзка с ипотеките и другите регистрируеми права на залог някои “приемащи под тяхно знаме държави” изискват такива инструменти да бъдат презаписвани в техните регистри. При това каквито и правила да се прилагат от отделните държави, е ясно, че една беърбоут регистрация може да бъде извършена, единствено ако законите на двете заинтересувани държави, т.е. държавата на първичната или основната регистрация (освобождаващата от знамето държава) и държавата на вторичната регистрация (приемаща под знамето държава) не влизат в противоречие.

В теорията се срещат автори, които се изказват негативно и обясняват използването на беърбоут регистрацията като една възможност да се заобикаля закона и като подчиняване на кораба на правна регламентация на държава, предоставяща по-благоприятни за беърбоут чартъра условия. В подкрепа на това твърдение се изтъква, че възможността за предоставянето на кораб на беърбоут чартър и евентуалната промяна на знамето на кораба, докато трае договорът, е в противоречие с чл. 6 от Женевската конвенция за откритото море от 1958 г. и с чл. 92, т. 2 от Конвенцията на ООН по морско право от 1983 г., който предвижда, че “Кораб, плаващ под знамената на две или повече държави,

---

<sup>15</sup> Вж. Report on bareboat registration (JIGE(IV)/2 – TD/B/C.4/AC.8/12. of March 1988) prepared by the Secretariats of UNCTAD and IMO for the Joint Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects. Интересен е фактът, че през 1988 г. Комитетът по морска политика на ИТФ възприема позицията да разглежда всички кораби с отворена регистрация като кораби под удобен флаг (ITF Seafarers Bulletin No. 3, 1988).

използвайки ги за удобство, не може да претендира пред която и да е трета държава, че притежава някоя от тези националности и може да бъде приравнен към кораб без националност”. Конвенцията на ООН относно условията за регистрация на корабите поставя изискването корабите да могат да плават по знамето само на една държава (чл. 4, т. 2)<sup>16</sup>.

Националността на кораба е гаранция, предлагана от международното право за осигуряване на свободата на корабоплаването и за обезпечаване на базата за юрисдикцията, защитата и намесата на държавата, а освен това тя предоставя здрава основа за ефективно учредяване на ипотеки и други права *in rem* върху кораба. Отсъствието на една-единствена националност води до действителна опасност държавата на едно пристанище да може да игнорира фиктивната националност на кораба и да прилага своите закони във всякакъв спор, отнесен към нейната юрисдикция.

И действително Конвенцията на ООН относно условията за регистрация на корабите възприема взаимодействието на две корабни регистрации, респективно взаимодействието на две суверенни юрисдикции, който подход се оказва изключително нов и радикален и поради тази причина налага твърде оживени дискусии<sup>17</sup>.

Според тази конвенция “беърбоут чартърът” е дефиниран като договор за наем на кораб за определен период от време, по силата на който наемателят изцяло владее и контролира кораба, включително правото да назначава капитан и екипаж за срока на действие на наемане. Разпоредбите, позволяващи беърбоут регистрацията, се съдържат в чл. 11 и чл. 12 от Конвенцията от 1986 г. Разпоредбите предполагат не просто даване на право да се плава под знамето на държавата, където корабът е приет за беърбоут чартър, но и разрешаване на регистрацията, отговаряща напълно на условията за регистрация, съдържащи се в Конвенцията (чл. 12, т. 1 и 2); освен това трябва да бъдат регистрирани подробности по всякакви ипотеки или други сходни тежести върху кораба (чл. 11, т. 2(i)). В случай че корабът е приет за беърбоут регистриране, държавата трябва да се убеди, че правото да се плава под знамето на бившата държава на знамето е преустановено (чл. 11, т. 5).

Държавата, която приема кораб, отдаден на беърбоут чартър, да плава под нейното знаме, трябва да предвижда корабът да попада под нейната пълна юрисдикция и контрол (чл. 12, т. 4).

Пак според тази конвенция корабите могат да се вписват в регистъра на “приемащата знамето” държава или на името на собственика, или – където националните закони и правила предвиждат това, на беърбоут чартъра. Във всеки случай името, адресът и националността на беърбоут

<sup>16</sup> Вж. Неофициален превод на Конвенцията, сп. Проблеми на морското право 1/18/1987, С., 1987 г., с. 91-102.

<sup>17</sup> Ready, N., Цит. съч., р. 41.

чартъора трябва да бъдат записани (чл. 11, т. 1, т. 2(h)).

Вътрешноправната регламентация на беърбоут чартъра е новост в нашето морско законодателство, а във връзка с него – и видовете регистрови книги, а именно – регистрови книги на корабите, наети при условията на договор за беърбоут чартър. Както вече беше изтъкнато, беърбоут чартърът е особен вид наем на кораб. Този вид наем на кораб има значителни различия с обикновения наем на кораб (тайм-чартър).

Една от съществените разлики между двата вида наем се свързва с това, че КТК предвижда вписването на този наем в специални регистрови книги за корабите, наети при условията на договор за беърбоут чартър (чл. 34, ал. 1, т. 3 от КТК). По този начин нормативно се закрепва възможността кораб, нает по договор за беърбоут чартър, да може да промени временно регистрацията си за времето на действие на договора<sup>18</sup>. На корабите, вписани в регистровите книги на корабите, наети при условията на договор за беърбоут чартър, се издава временен акт за националност или временно разрешително за плаване под българско знаме за срока на действие на договора за беърбоут чартър, но не повече от 5 години. Съгласно чл. 7 от Наредба № 1 за вписване в регистъра на корабите, големите кораби и корабите, наети по договор за беърбоут чартър, трябва да се впишат по избор на корабособственика или беърбоут чартъора в регистровите книги в една от дирекциите на Изпълнителна агенция “Морска администрация” в Бургас, Варна, Русе или Лом<sup>19</sup>.

КТК допуска възможността както да е нает чужд кораб и временно да се впише в регистровите ни книги, така и български кораб да се отпише от нашите регистрови книги за времето на действие на договора за беърбоут чартър.

В контекста на споменатото интерес представлява фактът, че не всички държави, които приемат и регламентират института на беърбоут чартъра, подхождат еднакво. Например морският закон на Англия и произтичащите от него разпоредби позволяват кораби, чартирани по беърбоут условия на лица, отговарящи на изискванията да притежават британски кораби, да бъдат регистрирани в специална част на регистъра на Обединеното кралство за продължителността на чартърния превоз и през този период да плават под британско знаме<sup>20</sup>. Обаче законът не предвижда условия за “освобождение от знаме” на британските кораби към чужди

<sup>18</sup> Тази възможност за промяна на знамето на кораб за времето, през което е нает по договор за беърбоут чартър, е нормативно уредена и в законодателствата на редица държави: Италия, Франция, Руската Федерация, Мексико, Филипините, Либерия, Панама и др.

<sup>19</sup> НАРЕДБА № 1 от 10.01.2003 г. за вписване в регистъра на корабите, издадена от министъра на транспорта и съобщенията, обн. ДВ, бр. 7 от 24.01.2003 г., изм. и доп., бр. 78 от 7.09.2004 г., бр. 59 от 19.07.2005 г., доп. бр. 32 от 18.04.2006 г., изм. и доп., бр. 91 от 10.11.2006 г.

<sup>20</sup> Merchant Shipping Act 1995, Chapter 21, London.

регистри.

Съгласно чл. 39а от КТК, кораб, нает при условията на беърбоут чартър, може да бъде вписан в регистровите книги по чл. 34, ал. 1, т. 3 (регистровите книги за корабите, наети по договор за беърбоут чартър) при наличието на следните условия:

А) Корабът да е нает от българско юридическо или физическо лице. Това условие би могло във времето да претърпи известна трансформация. Така поставено то би могло да предизвика два въпроса: 1. да се конкретизира какво се има предвид под българско юридическо лице; 2. дали държавата може да наема по договор за беърбоут чартър.

От редакцията на чл. 39, ал. 1, т. 2 на КТК е видно, че не е предвидена възможност за държавата да наема по договор за беърбоут чартър. Въпросът може да се разгледа от друг аспект, а именно, че държавата може да наема по договор за беърбоут чартър чрез създадените от нея юридически лица.

Б) Корабът да е бил вписан в съвместим регистър.

Министърът на транспорта обявява регистъра на друга държава за съвместим, когато законът на тази държава допуска отписването или вписването на кораби, наети по беърбоут чартър, в нейните регистри, при условия, равни или близки на условията на КТК (чл. 39г). Обявяването на регистъра на друга държава за съвместим с регистъра на България става със заповед на Министъра на транспорта. Заповедта се издава въз основа на доклад от изпълнителния директор на Изпълнителна агенция “Морска администрация”, в който подробно е обосновано, че законът на другата държава допуска отписване или вписване на кораби, наети по договор за беърбоут чартър, в нейните регистри при условия, равни или близки на определените в Наредба № 1 за вписване в регистъра на корабите и КТК.

В тази връзка могат да се посочат редица примери на държави, които са възприели аналогичен подход.

Например в Раздел 84В от Закона за търговско мореплаване на Малта, включен със Закона за изменение и допълнение на търговското мореплаване от 1990 г., се разрешава единствено “освобождение от знамето” и “приемане под знамето” от и към държави, чиито закони по отношение на регистрацията на беърбоут чартъри са съвместими с разпоредбите на закона.

Италия също е една от държавите, които въвеждат в своето законодателство възможност за “приемане под беърбоут чартъри” и “освобождение за беърбоут чартър” на кораби. Чл. 156 от Кодекса на корабоплаване на Италия предвижда суспендиране на кораба, т.е. на неговото разрешение за плаване, или всъщност неговото право да плава под италианско знаме, в случаите, когато корабът е въведен в регистрите на една държава, която разрешава временната регистрацията на чуждестранни кораби за период, ограничен до този на беърбоут чартъра. Основната

италианска регистрация на кораба остава незасегната<sup>21</sup>.

Аналогичен е и подходът, възприет в новия Кодекс на търговското мореплаване на Руската Федерация, където се предвижда възможността чужд кораб временно да плава под знамето на Руската Федерация (чл. 15, т. 2) и кораб, собственост на някой от субектите на Руската Федерация, временно да плава под знамето на друга държава, ако тя не забранява това и при сходни условия (чл. 19 Кодекс на търговското мореплаване на Руската Федерация).

В) Корабът да не е вписан в друг регистър при условията на договор за беърбоут чартър.

Това изискване е оправдано, защото при беърбоут чартъра корабособственикът е в по-неизгодна позиция, отколкото при обикновения наем на кораб, защото беърбоут чартърът получава пълни права на владение и контрол. В тази връзка е оправдано да има изискване да не се получава неколкостранно пренаемане по беърбоут чартър, съответно от своя страна следващият беърбоут чартър да впише кораба в друг регистър.

В нашата нормативна уредба се получава колизия на правните норми, регламентиращи тази материя. Основание за това твърдение е обстоятелството, че законодателят от една страна в чл. 39а, т. 3 на КТК поставя изискването кораб, който се вписва в регистровите книги за кораби, наети по договор за беърбоут чартър, да не е вписан в друг регистър при условията на договор за беърбоут чартър. От друга страна с чл. 199г, ал. 1 от КТК, нормативно се допуска, че в случай, че не е уговорено друго, наемателят в границите на правата, които има по договора за беърбоут чартър, може да сключи договори за отдаване на кораба при условията на беърбоут чартър на трето лице за срока на действие на договора или за част от него. В този случай първоначалният наемател има правата и задълженията на наемодател спрямо пренаемателя. Първоначалният наемател продължава да отговаря за изпълнението на договора за беърбоут чартър спрямо наемодателя и след сключването на договора за наем.

Дадената от кодекса правна възможност е в известно противоречие с чл. 199б от КТК, защото там изрично е определено, че при сключването на договор за беърбоут чартър корабособственикът (наемодателят) се задължава за определен срок срещу заплащане на определена наемна цена да предостави на наемателя (беърбоут чартъра) пълното право на владение и контрол върху кораба. Видно е, че законодателят изрично говори за корабособственик, а не използва понятието корабоприжател или корабовладелец.

Следователно именно собственикът на кораба се задължава да

---

<sup>21</sup> Caliendo, A., Osservazioni in tema di "bareboat charter registration", nazionalita a bandiera della nave nella legge 14 giugno 1989, n. 234, Il Diritto Marittimo, 1989, fasc. 2 .

предостави кораба, а в следващите разпоредби се появява възможността за пренаемане при условията на беърбоут чартър, но беърбоут чартърът не е корабособственик, а само владее кораба на определено правно основание.

Друг въпрос, който възниква веднага, е дали може пренаемателят по договор за беърбоут чартър да смени знамето на кораб и да го впише в друг регистър, при условие че първоначалният наемател по беърбоут чартър вече е упражнил дадената му от закона възможност. КТК изрично посочва, че за да се впише в нашите книги, корабът не трябва да е вписан в друг регистър при условията на договор за беърбоут чартър.

С оглед на защита на правата и законните интереси на корабособственика ще е по-удачно да се промени правната ни регламентация в насока да не е възможно кораб, отдаден по договор за беърбоут чартър, да се пренаема по беърбоут чартър.

Г) Да е предоставено извлечение от основната регистрация на кораба, съдържащо описание на кораба, данни за корабособственика и всички регистрирани ипотeki и други вещни тежести, ако има такива.

За да се извърши вписването, беърбоут чартърът трябва да представи пред Изпълнителна агенция “Морска администрация” писмено съгласие за плаване на кораба под българско знаме, изразено от компетентните власти на основния регистър, корабособственика, ипотекарния кредитор и лицата, в полза на които са учредени вещни тежести върху кораба, ако има такива.

Кодексът поставя и определени условия за плаване на български кораб под чуждо знаме при условията на договор за беърбоут чартър. Според чл. 39б от КТК, кораб, вписан в регистровите книги за малките кораби или в регистровите книги за големите кораби, може да бъде вписан временно в регистъра на друга държава като кораб, нает по договор за беърбоут чартър, с правото да плава под нейно знаме за срока на действие на договора след писмено съгласие на изпълнителния директор на ИА “Морска администрация”, при условие, че:

1. корабът бъде вписан в съвместим регистър;
2. пред ИА “Морска администрация” са представени следните документи: а) писмено заявление от корабособственика за вписване на кораба при условията на договор за беърбоут чартър в чужд регистър; б) писмено съгласие с нотариална заверка на подписите за такава регистрация от всички ипотекарни кредитори или лицата, в полза на които са учредени други вещни тежести и ограничения, ако има такива; в) писмена декларация на корабособственика за предаване на ИА “Морска администрация” на всички корабни документи в 14-дневен срок от вписването на кораба в регистъра; г) писмена декларация от страна на наемателя, че корабът няма да плава под българско знаме за периода на регистрация; д) договор за беърбоут чартър.

В заключение би могло да се обобщи, че регистрацията на корабите

е формално производство, подчинено на общоприетите принципи на световната практика. Това формално производство има международно и национално значение за развитието на общественоеикономическите отношения, свързани с търговското корабоплаване. Въпросите на регистрацията не са решени еднозначно в законодателствата на отделните държави. От направеното изложение е видно, че тези проблеми имат и международноправна регламентация. Анализирайки вътрешната нормативна уредба на Република България, е видно, че в нашето законодателство през последните няколко години има известна динамика по въпросите на регистрацията на корабите, което още веднъж доказва актуалността на тази проблематика.