

ПО НЯКОИ ВЪПРОСИ СВЪРЗАНИ С МОМЕНТА НА ПРЕМИНАВАНЕ ПРАВОТО НА СОБСТВЕНОСТ И ИПОТЕКИРАНЕ НА КОРАБИТЕ В СТРОЕЖ

Доц. д-р Ана Джумалиева
Югозападен Университет „Неофит Рилски“

Резюме: Въпросите, които могат да възникнат по повод на построяването на един кораб могат да са от различно естество. В този доклад се поставя акцент само на някои юридически въпроси свързани с момента на преминаване на правото на собственост при корабите в строеж и възможността да се ипотекира такъв кораб. Анализирани са и някои от въпросите относно правото на собственост по отношение на материалите и компонентите, които се използват при построяването на кораби.

Ключови думи: Собственост, кораб в строеж, ипотекиране на кораб в строеж

ON SOME QUESTIONS REGARDING THE MOMENT OF OWNERSHIP TRANSFER AND MORTGAGING OF SHIPS UNDER CONSTRUCTION

Assoc. prof. Ana Dzhumalieva, PhD
SWU „Neofit Rilski“

Abstract: The nature of the questions that can arise in relationship to ship construction can be various. This report specifically explores the judicial questions regarding the moment of ownership transfer and mortgaging of ships under construction. Additionally, some questions about ownership of construction materials and components used in building ships are also analyzed.

Key words: Ownership, ships under construction, mortgaging of ships under construction

Въпросите, които могат да възникнат по повод на построяването на един кораб могат да са от различно естество. Най-общо казано те могат да са технически, икономически или юридически. В този доклад се поставя акцент само на някои юридически въпроси свързани с момента на преминаване на правото на собственост при корабите в строеж и възможността те да се ипотекират. Днес ипотеката върху морски кораби и кораби в строеж се явява един от най-разпространените способи за обезпечаване на задълженията. Разрешавайки ипотеката на кораби и кораби в строеж в повечето съвременни законодателства, позволява да се предостави гарантиране на частичните плащания, направени от клиента на конструктора, да се гарантира заемът, предоставен на бъдещия собственик или още да се гарантират премиите и авансовите плащания и др.

Способите за придобиване правото на собственост в българската доктрина се разделят на първични и вторични. Построяването на корабите е специфичен способ за придобиване правото на собственост.

В българската теория се поддържа и становището, че това е по-скоро начин за създаване на една вещ, отколкото способ за придобиване право на собственост. Привържениците на това разбиране приемат, че докато не се построи и съоръжи морският съд, съобразно предназначението му – докато изобщо не е годен още за плаване, не е налице кораб и спрямо него не се прилагат правилата на морското право¹.

В това изложение ще се застъпи противоположната теза. Действително, би могло да се приеме, че построяването е начин за създаване на една вещ в това число и кораб, но не е необходимо напълно да се построи и съоръжи плавателното средство, за да се приеме, че е налице кораб и по отношение на него да започнат да се прилагат нормите на морското право.

Съществува и друга тема на дискусия, която е по повод на това дали договорът за изработка включва или не и договора за продажба. Някои автори поддържат становището, че договорът за изработка не включва договора за продажба на кораб. Според тях, би трябвало след изработването на кораба да се сключи отделен договор за продажба. В подкрепа на това се изтъква, че писмената форма с нотариална заверка на подписите се изисква само за договора за продажба, но не и договора за изработка².

Още в по-старото ни морско законодателство, е видно, че законът за морската търговия (ЗМТ) съдържа разпоредби относно корабите в строеж (чл. 2 и чл. 3 от ЗМТ). Правната регламентация не е много изчерпателна. На по-късен етап, законът за търговското корабоплаване (ЗТК) също включва такива разпоредби, дори е посветена специална глава. В ЗТК, Глава II – „За корабостроителите и търговските корабостроителници”, в шест члена се дава правната регламентация.

С кодекса на търговското корабоплаване са създадени регистрирни книги за вписване на кораби в строеж с дължина над 12 метра (чл.34, ал.1, т.4 от КТК).

Днес в чл. 46, ал.1 от КТК, е определено, че „сделките за прехвърляне на собственост или право на оперативното управление, както и за учредяване на морска ипотека върху кораб или върху кораб в строеж се извършват в писмена форма с нотариално заверени подписи”.

Всяко прехвърляне на собственост върху кораб в строеж може да се противопостави на трети лица след вписването в регистрирни книги за корабите в строеж с дължина над 12 метра.

Относно условията за безопасност изрично е предвидено, че не може да бъде пуснат в експлоатация кораб, ако не бъде установено по съответния ред от Изпълнителна агенция „Морска администрация”, че той е построен, стъкмен и екипажът му отговаря по брой и квалификация на изискванията за безопасност на корабоплаването (чл.72, ал.1 от КТК).

В исторически план законът за морската търговия също е изисквал вписване в книгите на пристанищното управление (чл. 2 от ЗМТ). Законът за търговското корабоплаване задължава всеки корабостроител, преди да започне построяването на кораб, да декларира за това в съответното пристанищно управление, както и да съобщи дали строи кораб за своя или чужда сметка (чл.12 от ЗТК).

¹ Сравни Сираков, Я. Морско право., С., 1968, с.87. –(В нашата доктрина тази теза се поддържа от Янко Сираков)

² Вж. Сталев, С., Морско търговско право., С.1991., с.49-50

При извършването на исторически преглед на този въпрос, следва да се отдели заслужено внимание на Международната конвенция за вписване на права върху корабите в строеж от 1967 г.³. Конвенцията не е влязла в сила, въпреки това за доктрината е полезно да се споменат и нейните разпоредби, които могат да са полезни при изразяването и мотивирането на различни теоретични позиции. Според нея държавите се задължават да открият и водят регистри за вписване на вещни права върху кораби в строеж. Според чл. 1, ал. 2 от същата: „регистрирането на такива права може да бъде ограничено по отношение на корабите от определен тип или тонаж, които в съответствие с националното законодателство на държавата, в която трябва да се извърши вписването, след завършване на строителството подлежат на регистриране като кораби”.

Конвенцията от 1967 г. определя, че тези регистри се водят в държавата по местопострояването на корабите и в никоя друга държава не може да се открива такъв регистър. Това може да бъде изведено и от разпоредбата на чл. 2, ал. 2, където е определено, че държавите 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 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”.

Договарящите се държави се задължават да не разрешават да се извършва вписване на права върху кораб, приет за построяване или строящ се на територията на друга държава. Следователно, корабите в строеж ще се вписват първоначално там, където се строят. Поставя се условието – вписването на права върху кораб, приет за построяване или който се строи да може да се извърши от момента на подписване на договора за строителство на кораба или от декларацията на корабостроителя за това, че той е решил да строи кораб за своя сметка.

Дадена е възможност на националното законодателство да постави такова вписване в зависимост от започването на строежа на кила или извършването на други равнозначни работи по строителството на кораба в това място, в което корабът трябва да бъде спуснат на вода.

Конвенцията за вписване на права върху корабите в строеж определя, че правото на собственост, ипотеките и залозите върху кораб, приет за построяване или строящ се, при наличието на молба, се вписват в регистъра (чл. 5). Действието на вписването на правата, поредността за удовлетворяване на ипотечните и заложни вземания се определя от законодателството на държавата, в която корабът е приет за построяване или се строи, обаче при условие на спазване правилата на конвенцията.

Редът за реализирането на тези права се регламентира от законодателството на държавата, в която това се извършва. Нормата на член 8 от конвенцията за вписване на права върху корабите в строеж предвижда възможност националното законодателство да предвижда вписаните права върху строящ се кораб да се разпростират и върху съоръженията, машините и апаратурата, намиращи се на кораба, която по своите марки и други признаци показват, че ще бъдат използвана при строителството на кораба.

³ Конвенцията не е влязла в сила.

Построяването на кораб като способ за придобиване право на собственост върху вещта не е подробно уредено в нашето законодателство. Международната практика и решенията на други законодателства също не са еднозначни.

Значението на момента на прехвърлянето на собствеността е важно, не само във взаимоотношенията между строител и клиент, но също и от гледна точка на финансовите построяването на кораба. Освен това конструкцията на един кораб постепенно става кораб, а правата и задълженията, свързани с нея, може да се променят със състоянието на самата вещ, като корабът само постепенно се превръща в завършен обект на вещното право.

В началната фаза има само несвързани греди и ламарини. В този момент виждаме само обикновени вещи, принадлежащи на строителя или на клиента или може би на подизпълнител или доставчик. Щом килът бъде положен или корпусът придобие форма, е трудно да се каже в кой момент точно е „роден” един кораб. В тази връзка кодексът на търговското корабоплаване (КТК) определя, че корабите в строеж се вписват в регистъра и по-точно в регистровите книги за корабите в строеж с дължина над 12 метра, от момента на залагането на кила или извършването на равностойни строителни работи (чл. 40б, ал.1 от Кодекса на търговското корабоплаване).

Вписването на кораб в строеж се извършва по заявление на собственика на кораба в строеж, към което се прилага договорът за строеж. При прехвърляне правото на собственост върху кораб в строеж, който вече е вписан в регистровите книги по заявление на новия собственик корабът може да продължи да бъде вписан по същата партида до окончателното му завършване, като в този случай не се прилага чл. 27 от КТК, а именно разпоредбите определящи кой кораб може да плава под българско знаме. Изпълнителна агенция „Морска администрация“ издава на кораб в строеж свидетелство за вписване в регистъра.

Страните могат да изберат приложимо право за регулиране на отношенията, възникващи по повод извършване строителството на кораба, но преминаването на собствеността върху него обикновено се регламентира единствено от правото на мястото, където корабът се строи.

Сложността, разнообразието на проблемите, които възникват по повод на момента, в който се прехвърля правото на собственост, се разкриват убедително от обстоятелството, че държавите възприемат във вътрешното си право различни подходи. Едни държави приемат, че собствеността при корабите в строеж преминава при предаване на кораба. Този подход е възприет например в Англия.

Това общо правило се открива и в редица други страни, а именно:

Белгия също възприема този подход. Ще бъде по различно само когато строителят продава един стандартен индивидуализиран кораб, един от серия като автомобил. В този случай собствеността преминава в момента на спецификация. Страните могат да се договорят и друго.

В Гърция собствеността върху кораба преминава при предаването му, но страните по договора са свободни да се договорят за друго време.

Собствеността преминава при предаването и по холандското право⁴.

⁴ Article 667 of the Civil Code.

В Португалия собствеността преминава при предаване на кораба, но прехвърлянето трябва да бъде доказано в писмен вид и е в сила срещу трети страни само когато е регистрирано⁵.

В Канада, с изключение на Квебек, положението е сходно с това в Обединеното кралство⁶.

Според френското право, ако страните не предвидят друго, строителят е собственик на кораба в строеж, докато такова владение не е преминало към неговия клиент. Владението преминава, когато корабът е поет от клиента след ходови изпитания⁷.

В Германия строителят е задължен да предаде кораба на клиента и да прехвърли правото на собствеността върху него. Правото на собственост обикновено преминава при предаване. Страните по договора може да се договорят за друго правило⁸. Ако корабът е нерегистриран, законът няма изисквания за формата; ако корабът е бил регистриран, прехвърлянето трябва да бъде документирано с нотариален акт, регистриран в регистъра на кораби в строеж.

Японското законодателство възприема, че правото на собственост върху кораба възниква, като: (а) корабът в строеж принадлежи на този, който доставя или подготвя основната част от материалите, обикновено строителя, и (б) правото на собственост преминава към клиента при предаването на кораба на него⁹.

В Южна Корея преобладаващият възглед е, че правото на собственост на един кораб в строеж е у лицето, което доставя основната част от материалите, обикновено строителят. Правото на собственост върху движимо имущество, като например кораб, преминава при предаване: (Член 188 от Гражданския кодекс)¹⁰.

В някои държави правото на собственост върху кораба в строеж преминава към клиента по начин, различен от предаването му. Обичайното правило е, че собствеността преминава в един по-ранен момент.

Според правото на Аржентина, ако не е уговорено друго, между страните правото на собственост преминава към клиента, когато бъде заложен килът или бъде платена вноската от цената¹¹.

Дания приема, че ако корабът в строеж не е вписан в регистъра на кораби в строеж, той се разглежда като вещ и като такъв е предмет на тази обща правна норма, че правото на собственост върху една вещ, изработена по спецификация, преми-

⁵ Article 86, N1, of the Regulations for the Commercial Register.

⁶ Вж. например, Закона за продажбата на стоки на Онтарио, раздел 17. За разлика от Обединеното кралство, обаче, един кораб в строеж може да бъде регистриран и, след като това е направено, никакъв договор не може да бъде в сила за прехвърляне на собствеността върху един кораб, докато не бъде регистриран продавателен запис в съответствие с раздел 5 на Закона за корабоплаването на Канада, R.S.C. 1970.

⁷ Цит. Ripert, G., par Rene Rodier, Droit maritime. с.372

⁸ Вж. Bürgerliche Gesetzbuch, 929a

⁹ Цит. Article 188 of the Civil Code

¹⁰ Цит. Article 150 of the Navigation Act (№ 20094)

¹¹ Ако, обаче, договорът не се произнася по въпроса, ще се подразбира, че ако клиентът заплати цялата покупна цена преди приемане на кораба, той придобива право на собственост, когато плати. На практика се подписва един приемо-предавателен протокол в момента на предаване и той се разглежда като доказателство за намерението на страните да бъде прехвърлено правото на собственост.

нава веднага щом вещта може да бъде констатирана. Що се отнася до корпуса на кораба, той се констатира, когато е положен.

Що се отнася до други части на кораба, обаче, изпитаната практика е частите да се идентифицират към конкретен кораб чрез маркирането им¹².

В Съединените американски щати: Съгласно параграф 2-401(2) на Еднообразния търговски кодекс (UCC-Uniform Commercial Code), правото на собственост върху кораба в строеж преминава към купувача в момента и на мястото, при които продавачът завърши своята дейност във връзка с физическото предаване на стоките, въпреки каквото и да било запазване на интерес от гаранция – като купувачът е клиентът, а продавачът е строителят.

Цялостното право на собственост, обаче, не остава при строителя до момента на предаване: параграф 2-401(1) предвижда, че клиентът получава „специална собственост” върху кораба веднага, щом той бъде „идентифициран”, т.е. „когато стоките са маркирани или другояче обозначени от продавача като стоки, за които се отнася договорът”: параграф 2-501(1). (Параграф 2-722 от Еднообразния търговски кодекс, предвижда: „Там, където трета страна прави такива сделки със стоки, които са били идентифицирани към един договор за продажба, че да причини подсъдна вреда на страна по договора..., право на съдебен процес срещу третата страна има всяка една страна по договора за продажба, която има право на собственост върху или ... специална собственост ... върху стоките”).

Тези правила може да бъдат заменени от условията на договора между страните с изключение на това, че, съгласно параграф 2-401(1), „право на собственост върху стоки не може да преминава по силата на договор за продажба преди идентифицирането им към договора”.

В това изложение ще поставим акцент и на въпросите, които възникват относно правото на собственост по отношение на материалите и компонентите, които се използват за построяването на морския търговски кораб

Разграничението може да бъде направено на базата на това дали материалите и компонентите, необходими за построяването на даден кораб, са притежавани от корабостроителя или са притежание на трето лице.

В случаите, когато материалите и компонентите са притежание на корабостроителя, се има предвид обикновено той да произвежда и продава такива материали, компоненти, които използва за произвеждането на кораба. Тук може да се поддържа принципът, че собственикът на материалите е собственик и на вещта.

В морската корабостроителна практика съществуват две основни теории по повод на материалите и компонентите, притежавани от строителя: материалите да преминават, когато бъдат предназначени и материалите да преминават, когато бъдат употребени.

В морската търговска практика съществува и възможност за договаряне условията и начините за преминаване на собствеността по отношение на новостроящите се кораби. Те са установени проформи, които могат да се използват от страните и улесняват договарящите страни. Съдържанието им е предварително известно и няма опасност страните да се окажат изправени пред необичайни уговорки.

На страните е предоставена възможност да видоизменят тези стандартни договорни проформи и да ги пригаждат за обслужване на техни специфични интереси.

¹² Цит. section 247 of the Merchant Shipping Act

Различните видове проформи няма да са предмет на подробно разглеждане и анализирани в този доклад.

От всичко изложено до тук е видно, че съществува твърде разнообразна практика и правна регламентация.

По повод на корабите в строеж в морската практика могат да възникнат много въпроси. Тук ще се спрем само на два от тях, а именно може ли да се ипотекира кораб в строеж е в кой момент би могло да се ипотекира кораб в строеж.

Във връзка с ипотекирането на корабите в строеж, трябва да се отбележи, че в кодекса на търговското корабоплаване (КТК) е дадена правна регламентация само на някои основни положения свързани с корабите в строеж, включително и възможността да се ипотекират кораби в строеж.

Ако се направи ретроспекция на по-старото законодателство, е видно, че законът за морската търговия (ЗМТ) съдържа разпоредби относно корабите в строеж (чл. 2 и чл. 3 от ЗМТ). Правната регламентация не е много изчерпателна. На покъсен етап, законът за търговското корабоплаване (ЗТК) също включва такива разпоредби, дори е посветена специална глава на тези въпроси. Глава II – „За корабостроителите и търговските корабостроителници”, в шест члена се дава правния регламент.

Днес в чл. 46, ал.1 от КТК, е определено, че „делките за прехвърляне на собственост, както и за учредяване на морска ипотека върху кораб или върху кораб в строеж се извършват в писмена форма с нотариално заверени подписи”.

Всяко прехвърляне на собственост върху кораб или кораб в строеж може да се противопостави на трети лица само след вписването в регистър. Учредяването на ипотека върху кораб или кораб в строеж е валидно след вписването в регистъра. Когато корабът е снабден с временно свидетелство за регистрация, всяко прехвърляне на собствеността върху кораба може да се противопостави на трети лица само след вписването в това свидетелство (чл.47 от КТК).

Относно условията за безопасност изрично е предвидено, че не може да бъде пуснат в експлоатация кораб, ако не бъде установено по съответния ред от Изпълнителна агенция „Морска администрация”, че той е построен, стъкмен и екипажът му отговаря по брой и квалификация на изискванията за безопасност на корабоплаването (чл.72 от КТК).

Много държави също дават вътрешноправна регламентация на този въпрос. Така например според френското право тази възможност за учредяване на ипотека върху строящ се морски съд е вписана в по-общата възможност за учредяване на ипотека „върху съдове, чийто строеж е започнал или е само в проект“. Конвенцията за вписване на права върху корабите в строеж от 1967 година (конвенцията не е влязла в сила) определя, че правото на собственост, ипотеките и залозите върху кораб, приет за построяване или строящ се, при наличието на молба (декларация), се вписват в регистъра (чл. 5).¹³

В Аржентина е предвидено, че може да се ипотекира кораб в строеж, считано от датата на подписване на договора за строителство, и след това се прави препратка към член 501 във връзка с регистрацията: това не изглежда да е съвсем ясно, а член 510 регламентира регистрацията на ипотеката на завършените кораби в регистъра на корабите. В Италия ипотеката на кораби в строеж може основателно да

¹³ Op.cit. Delebecque Ph., HYPOTHÈQUES . - Hypothèques mobilières . - Hypothèques sur navires, bateaux et aéronefs., JurisClasseur Civil Code, 2013., p.18-19.

бъде вписана в регистъра на корабите, които се строят от момента на регистриране на декларацията за строителство; в член 233 след това се предвижда, че строителят е длъжен да подаде декларация, която съдържа основните данни на кораба, преди да започне неговото изграждане, с пристанищните власти на мястото, където корпусът е да бъде изградена и тази декларация ще бъде вписан в регистъра на корабите в строеж. В Испания могат да бъдат създадени или реализирани по реда на ипотеките на кораби в строеж само когато размерът осигурен е равен на най-малко една трета от общата стойност на бъдещите кораба. Регистрацията на кораби в строеж – и тяхното ипотекане – се извършва в специален раздел на регистъра на корабите.

Какво може да бъде обект на ипотека върху кораб в строеж, е посочено само от аргентинското право, където се предвижда, че всички материали, оборудване и елементи от каквато и природата сглобени или съхранява в двора и са предназначени за изграждането на плавателния съд са ипотеканите, при условие че те се идентифицират по начин, определен от националните корабни регистри.

Съгласно чл.4, ал.3 от КТК, правилата относно корабите се прилагат спрямо корабите в строеж след пускането им на вода¹⁴, с изключение на разпоредбите на глава трета, раздел I, които се прилагат от момента на залагането на кила. Това са именно разпоредбите за вещните права, ипотекането и привилегиите върху корабите и корабите в строеж.

Българското морско законодателство предвижда в Наредба №1 за вписване в регистъра на корабите,¹⁵ чл.9, ал. (7), че за вписването на кораб в строеж, при залагане на кила или при подобен етап от построяване¹⁶ към заявлението се прилагат: 1./ договор за строеж на кораб, ако има такъв, или декларация при строеж със собствени сили и средства, съдържаща информация относно мястото на строеж на кораба; 2./ попълнена форма БК; 3./ проектна документация, съдържаща описание на кораба и данни за корпуса, машините, оборудването и размерите на кораба, свързочните и навигационните средства, товарните устройства, ветрилното стъкмяване и др. Собственикът на кораб, вписан в регистровите книги на корабите в строеж, изпраща писмено уведомление до Изпълнителна Агенция „Морска Администрация“ за окончателното завършване строежа на кораба. Въз основа на уведомлението корабът се вписва в съответната регистрова книга и се отписва от регистровата книга на корабите в строеж или се отписва от регистъра на корабите по реда на раздел V от наредбата (Чл. 21).

Действието на вписването на правата, поредността за удовлетворяване на ипотечните и заложни вземания се определя от законодателството на държавата, в коя-

¹⁴ Според Методи Марков: „правилата за корабите, включително и ипотека, се отнасят и до корабите в строеж след пускането им на вода.“ Вж: Марков, М., Ипотеката., С., 2008 г., с.180. Тази теза не би могло да се подкрепи, защото преди пускането на вода има редица дейности включително и ходови изпитания, изготвяне на цялостна документация т.н. И чак след това един кораб може да се допусне до експлоатация.

¹⁵ Издадена от Министерството на транспорта и съобщенията. Обн. ДВ. бр.7 от 24 Януари 2003 г., изм. ДВ. бр.78 от 7 септември 2004 г., изм. ДВ. бр.59 от 19 юли 2005 г., изм. ДВ. бр.32 от 18 април 2006 г., изм. ДВ. бр.91 от 10 ноември 2006г., изм. ДВ. бр.44 от 11 юни 2010 г.

¹⁶ Според параграф 1, т.7 от Наредба 1 „Подобен етап от построяването“ е етапът, на който: а) започва строеж на конкретен кораб, и б) започнало е сглобяване на този кораб, при което са използвани една от по-малките величини – поне 50 тона или едно на сто от очакваната обща маса на конструкцията.

то корабът е приет за построяване или се строи, обаче при условие на спазване правилата на конвенцията.

Сложността на въпросите и споровете, които могат да възникнат е причинена от обстоятелството, че корабите са вещи със значителна материална стойност. С оглед на това е необходимо да бъде дадена по-подробна правна регламентация, която да намери място в КТК. Разбира се за улеснение на договарящите страни по повод на построяването на един кораб могат да се използват и различни стандартни проформи за кораби в строеж, които да улеснят лицата.

REFERENCES

- [1] Op.cit. Сираков, Я. Морско право., С., 1968, с.87. – (В нашата доктрина тази теза се поддържа от Янко Сираков)
- [2] Op. cit. Сталев, С., Морско търговско право., С.1991., с.49-50
Конвенцията не е влязла в сила
- [3] Вж. ДВ, бр.88/2004 г.
- [4] Article 667 of the Civil Code
- [5] Article 86, N1, of the Regulations for the Commercial Register
- [6] Вж. например, Закона за продажбата на стоки на Онтарио, раздел 17. За разлика от Обединеното кралство, обаче, един кораб в строеж може да бъде регистриран и, след като това е направено, никакъв договор не може да бъде в сила за прехвърляне на собствеността върху един кораб, докато не бъде регистриран продавателен запис в съответствие с раздел 5 на Закона за корабоплаването на Канада, R.S.C. 1970.
- [7] Op.cit. Ripert, G., par Rene Rodier, Droit maritime. с.372
- [8] Op.cit. Bürgerliche Gesetzbuch, 929a
- [9] Op.cit. Article 188 of the Civil Code
- [10] Op.cit. Article 150 of the Navigation Act (№ 20094)
- [11] Op.cit. section 247 of the Merchant Shipping Act
- [12] Section 48(2) of the Ship Registration Act.
- [13] Цит. section 247 of the Merchant Shipping Act
- [14] Op.cit. Delebecque Ph., HYPOTHÈQUES -Hypothèques mobilières -Hypothèques sur navires, bateaux et aéronefs., JurisClasseur Civil Code, 2013., p.18-19.
- [15] Според Методи Марков: „правилата за корабите, включително и ипотеката, се отнасят и до корабите в строеж след пускането им на вода.“ Вж: Марков, М., Ипотеката., С., 2008 г., с.180. Тази теза не би могло да се подкрепи, защото преди пускането на вода има редица дейности включително и ходови изпитания, изготвяне на цялостна документация т.н. И чак след това един кораб може да се допусне до експлоатация.
- [16] Издадена от Министерството на транспорта и съобщенията. Обн. ДВ. бр.7 от 24 Януари 2003 г., изм. ДВ. бр.78 от 7 септември 2004 г., изм. ДВ. бр.59 от 19 юли 2005 г., изм. ДВ. бр.32 от 18 април 2006 г., изм. ДВ. бр.91 от 10 ноември 2006 г., изм. ДВ. бр.44 от 11 юни 2010 г.
Според параграф 1, т.7 от Наредба 1 „Подобен етап от построяването” е етапът, на който: а) започва строеж на конкретен кораб, и б) започнало е сглобяване на този кораб, при което са използвани една от по-малките величини – поне 50 тона или едно на сто от очакваната обща маса на конструкцията.