

## ПРИДОБИВАНЕ НА ПРАВО НА СОБСТВЕНОСТ ВЪРХУ КОРАБ ПО ДАВНОСТ

Анна Николова

Русенски университет „Ангел Кънчев“

## ACQUISITION OF OWNERSHIP OF A SHIP BY PRESCRIPTION

Anna Nikolova

University of Ruse

**Abstract:** *The real estate status of the ship is regulated in the Merchant Shipping Code and it does not contain rules for the acquiring the right of ownership of vessel by prescription. At the same time The Property act regulates the acquiring the right of the areal and real property by prescription. In the present work, the author clarifies the question of whether the vessel, which is also the areal property, can be acquired by prescription.*

**Key words:** *shipl, acquiring the right of ownership of vessel by prescription.*

Вещноправният статус на кораба е регламентиран в Кодекса на търговското корабоплаване (КТК), като в него не се съдържат правила за придобиване на право на собственост върху плавателен съд по давност. Но тъй като „корабът в редица случаи се третира като недвижима вещ, за да могат да бъдат приложени към него с едни или други отклонения правилата, които важат за недвижими вещи“<sup>1</sup>, е необходимо да се даде отговор на въпроса може ли правото на собственост върху кораб да се придобие въз основа на давностно владение. Това има не само важно теоретично, но и практическо значение, тъй като плавателните съдове подлежат на вписване в корабен регистър, за което е необходимо да се представи и документ, доказващ основанието за придобиване на собствеността. Вярно е, че за момента корабособствениците изключително рядко се позовават на придобивна давност при подаване на заявления в регистъра на корабите на Република България за вписване на промяна на собствеността върху кораб, но не е изключено случаите да се увеличават.

КТК урежда вещните права върху корабите и други правоотношения, които се пораждат във връзка с корабоплаването. За неуредените в кодекса правоотношения се прилагат нормите на действащото българско законодателство. Следователно по въпросите за собствеността субсидиарно приложение имат нормите на Закона за собствеността, чиито правила са диференцирани с оглед на това дали вещите са движими или недвижими. В КТК няма норма, която изрично да определя, че корабът е движима вещ. В това отношение морското ни законодателство от началото на миналия век е по-прецизно, тъй като чл. 1 от Закона за морската търговия е регламентиран, че корабите са движими имущества<sup>2</sup>.

КТК в чл. 4 дава легална дефиниция на понятието „търговски кораб“ и това е всеки самоходен или несамоходен плавателен съд или плавателно съоръжение, пред-

---

<sup>1</sup> Сираков, Я. Морско право, София 1968 г., с.75.

<sup>2</sup> Подобно правило липсва и в Указ № 396 от 28.09.1953 г. за търговското корабоплаване на Република България.

назначено за плаване или за извършване на корабоплавателна дейност. В доктрината се изтъква, че за корабите е характерно свойството им да бъдат постоянно в плаващо състояние и да са предназначени да се движат и да осъществяват стопански дейности, свързани с търговското мореплаване<sup>3</sup>. Няма да се считат за кораби тези съоръжения, които могат да плават, но са закотвени или закрепени към пристанищната територия, към морското или към речното дъно като напр. плаващи докове и плаващи работилници, предназначени за корабостроене и (или) кораборемонт), понтони, нефтени сонди, фарове. След като корабът не е трайно прикрепен към земята и е предназначен за плаване, изразеното становище, че той е особена движима вещ, заслужава да бъде подкрепено<sup>4</sup>.

Вещноправният режим на кораба в редица отношения се отклонява от режима на движимите вещи и се доближава до този на недвижимите вещи. Всеки плавателен съд се индивидуализира с име или номер, националност, пристанище на вписване, брутен и нетен тонаж за морски и водоизместване за речен кораб. Съгласно чл. 46 КТК кораб се прехвърля чрез сделка, сключена в писмена форма с нотариално заверени подписите, а не по силата на неформален договор, ипотекира се, а не се залага, срокът на ипотека е пет години. Особеностите в нормативната уредба на кораба, от една страна, липсата на изрични правила за придобивна давност, от друга страна, позволяват да се изложат аргументи за/против тезата, че правото на собственост върху плавателен съд не може да се придобие по давност.

Аргумент в подкрепа на тезата, че кораб не може да се придобие въз основа на давностно владение, е липсата на нормативна уредба на давността в КТК. Нежеланието на законодателя да уреди този способ си проличава при преглед на измененията и допълненията на глава трета, раздел първи на кодекса, озаглавен „Прехвърляне и ипотекиране на кораби“. Първите изменения са приети през 2002 г. (чл. 46, чл. 47 КТК). През 2010 г. са приети редица допълнения в чл. 47а, чл. 50а, чл. 50б и чл. 51в КТК. Последната промяна на чл. 46, ал. 4 КТК е от 2017 г. С нея е въведена облекчена писмена форма при прехвърляне право на собственост върху серийно произведен плавателен съд за спорт, туризъм и развлечение със страни производител или негов дистрибутор и първи приобретател. От друга страна, кодексът, макар и лаконично регламентира други първични придобивни способности. От чл. 34, ал.1, т. 4 и чл. 40б КТК може да се направи извод, че след като законодателят регламентира специална процедура за вписване в регистъра на корабите на Република България на кораб в строеж, то и построяването на плавателен съд е начин за придобиване на право на собственост върху него<sup>5</sup>. В правната литература като специален способ за първично придобиване на правото на собственост върху кораб се посочва изваждането на потънало имущество<sup>6</sup>. То се превръща в държавна собственост, в случай че неговият собственик не направи заявление или не извади потъналото имущество в срок, определен от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ съгласно чл. 334 КТК.

Както вече се посочи, КТК урежда вещните права върху корабите, като по-конкретно глава трета е озаглавена „Вещни права и привилегии“ и се състои от два раздела „Прехвърляне и ипотекиране на кораби“ и „Привилегировани вземания“. От заглавията, от анализа на съдържанието на нормите на глава трета, при систематич-

---

<sup>3</sup> Вж. Дамянов, Ц., И. Иванов, И.Лазаров, Г. Кандиларов, Р.Райков, С. Стефанова, М. Славчев, Б. Христов, Е. Терзиева, Б. Шубеков, Коментар на Кодекса на търговско мореплаване, С.1982, с.7.

<sup>4</sup> Ставру, С. Корабът като особена движима вещ, сп. Правна мисъл № 4/2006, с.55, Коментар КТМ с.8.

<sup>5</sup> По-подробно вж. Сталев, С. Морско търговско право, София 1991 г., с.49-50.

<sup>6</sup> Пак там с.51 -52.

но тълкуване с чл. 34, ал.1, т. 4 и чл. 40б, както и с чл. 334 КТК може да се направи изводът, че кодексът изчерпателно урежда всички първични придобивни способности, така и вещните права, техният обем и видовете сделки. КТК е специалният и по-нов закон, като неговите норми изключват приложението на Закона за собствеността, който е общият и по-стар закон.

Указ № 396 от 28.09.1953 г. за търговското корабоплаване на Република България също не урежда придобивната давност. По мое мнение най-силният аргумент, че правилата на ЗС са неприложими спрямо кораба, който е особена движима вещ, е невъзможността да се определи какъв е срокът на давностното владение. Практиката е противоречива. Срокът по чл.80 ЗС в един случай се определя като: „петгодишен срок на непрекъснато владение на вещта”<sup>7</sup>, а в друг: „Нотариусът е констатирал непрекъснато владение 10 г.”<sup>8</sup>.

Кодексът на търговското мореплаване (КТМ) влиза в сила на 01.01.1971 г. Първоначално е регламентиран морските превози, докато през 2002 г.<sup>9</sup> уредбата претърпя много съществена промяна, с която не само заглавието на кодекса се измени от Кодекс на търговското мореплаване в Кодекс на търговското корабоплаване, но в един нормативен акт се обедини материята на морските и на речните превози. За пълнота на изложението е необходимо да се изясни дали търговски кораб по смисъла на чл. 4 КТК в редакцията към 01.01.1971 г. е можело да се придобива по давност. КТМ започва да се прилага при социалистическа стопанска система, основана на обществена собственост върху средствата за производството. През този период българската държава е най-големият корабособственик на морски и речни търговски кораби, които са били социалистическа собственост. Създава се национален транспортен комплекс при единна транспортна система под ръководството на министерството на транспорта. На основание чл. 1, ал. 2 КТК и чл. 86 ЗС в редакцията към 01.01.1971 г. не може да се придобие по давност вещ, социалистическа собственост. До 1990 г., когато е отменен чл. 29 от кодекса<sup>10</sup>, основните организации за експлоатация на корабите са били специализирани държавни корабоплавателни предприятия Параходство „Български морски флот“ и Параходство „Българско речно плаване“. Други организации е можело да притежават кораби за задоволяване на собствени нужди и да ги експлоатират срещу заплащане само с разрешение на Министерския съвет. Корабите лична собственост на гражданите не могли да се използват за извличане на нетрудови доходи. След 1990 г. ситуацията започва да се променя и към момента преимуществено плавателните съдове, вписани в регистъра на корабите на Република България, са собственост на български физически и юридически лица.

При възприемане на мнението, че кораб не може да се придобие въз основа на давностно владение, отказ за вписване на промяна на собственост в регистъра на корабите на Република България по искане, в което заявител се позовава на придобивна давност, следва да се счита за законосъобразен. По този въпрос формираната съдебна практика е оскъдна. Според нея законът не ограничава удостоверяването на правото на собственост само до договор с нотариално заверени подписи, като се приема, че то може да се удостовери с констативен протокол, заверен от нотариус<sup>11</sup>.

---

<sup>7</sup> Решение № 1531 от 13.05.2024 г. по адм. дело №129/2024 г. на Административен съд – Русе.

<sup>8</sup> Определение № 402 от 08.11.2021 г. по адм. дело № 670/2024 г. на Административен съд – Велико Търново.

<sup>9</sup> ДВ бр. 113 от 2002 г.

<sup>10</sup> ДВ бр. 30 от 1990 г.

<sup>11</sup> Решение № 1531 от 13.05.2024 г. по адм. дело №129/2024 г. на Административен съд –

Обратната теза е възприета от административния орган. В случаите в които към заявленията за вписване на промяна на собствеността върху кораб е представен протокол за констатиране на право на собственост по давностно владение или се отказва извършване на съответната административна услуга или се изисква да се представи друг документ (различен от протокола на нотариуса), с който лицето да докаже, че е собственик на плавателния съд и при условие че такъв документ не бъде представен, административното производство се прекратява. По този начин административният орган без пряко да се произнася по въпроса дали кораб може да се придобие по давност, не позволява на лицата, които черпят правата си от изтекла в тяхна полза придобивна давност, да впишат промяна на собствеността в регистъра на корабите на Р България.

Въз основа на горе изложеното, за да се усъвършенства нормативната уредба и за да не се допуска противоречива практика, би било добре *de lege ferenda* при бъдещо изменение на КТК в глава трета да се създаде чл. 52а със следното съдържание: „Правото на собственост по давност върху кораб се придобива с непрекъснато владение в продължение на 10 години. Когато владението е добросъвестно, правото на собственост се придобива с непрекъснато владение в продължение на 5 години.“

Изводът, че възможността за придобиване на плавателен съд по давност трябва изрично да е уредена в закона се подкрепя в резултат на историческо тълкуване. В отменения Закон за морската търговия изрично са се съдържали правила за придобиване по давност: „чл.231, ал.2 Оня, който владее един кораб на основание на договор, сключен добросъвестно и вписан по установения ред, и който не е недействителен по недостатък в формата, придобива кораба чрез петгодишна давност от датата на вписването на документа, който констатира договора, и на неговото отбелязване върху акта за подаване.“ В коментарната литература от първата половина на миналия век, се приема, че правото на собственост върху кораб може да се придобие както с добросъвестно, така и с недобросъвестно владение<sup>12</sup>.

Изложените аргументи в подкрепа на тезата, че правото на собственост върху кораб не може да се придобие по давност, не са неоспорими.

На първо място, може да се посочи аргументът, че законодателят е отчел обстоятелството, че всички правоотношения не могат да бъдат обхванати от кодекса, поради което изрично регламентира в чл. 1, ал. 2 КТК, че за неуредените въпроси субсидиарно се прилагат нормите на действащото българско законодателство. Изясни се вече, че КТМ влиза в сила при социалистическа стопанска система, при която търговските кораби, използвани за стопанска дейност са социалистическа собственост, докато при пазарна икономика, която се основава на свободна стопанска инициатива, търговските кораби вече не са социалистическа, а частна собственост на физически или юридически лица. По отношение на тях правилото на чл. 86 ЗС е неприложимо, тъй като с него се забранява придобиването по давност на вещи публична държавна и общинска собственост.

На следващо място безспорно в теорията и практиката е, че правото на собственост върху кораб може да се придобие по силата на други способности, които не са изрично уредени в КТК, като наследяване, договор за продажба на търговско предприятие, при апорт в капитала на търговско дружество, при преобразуване на търговско дружество или кооперация, при публична продан. И след като по давност мо-

---

Русе, Определение № 402 от 08.11.2021 г. по адм. дело № 670/2024 г. на Административен съд – Велико Търново.

<sup>12</sup> Иванов, Г. Морско право, Варна 1939 с.33.

гат да се придобиват както движими (чл.80 ЗС), така и недвижими вещи (чл. 79 ЗС), като се вземе предвид, че корабът също е вещ, единственото логично заключение е, че и той може да се придобие по давност. Да се изключи този придобивен способ, би било проява на излишен формализъм.

При възприемането на тази теза два въпроса остават неразрешени – какъв е срокът на давностното владение и с какъв акт то се установява. Други въпроси, които е необходимо да се изяснят, е какво се случва с вписаните в регистъра на корабите на Република България по партидата на кораба ипотеки и други ограничения в разпорежданията с кораба.

За определяне на давностния срок е необходимо да се съобрази, че материалната стойност, най-вече на големите кораби т.е тези с дължина по-голяма от 20 м. за речните и с големина над 40 бруто тона за морските, е много висока, както и че сделките за прехвърляне на правото на собственост на плавателен съд се сключват в писмена форма с нотариално заверени подписи и че той се ипотекира. Като се отчетат тези обстоятелства би следвало спрямо кораба да се прилагат не по-кратките срокове, предвидени за движимите вещи, а по-дългите срокове за недвижимите вещи. Ето защо смятам, че докато въпросът изрично не бъде уреден в законодателството, кораб може да се придобие след 10 годишен срок при недобросъвестно владение.

При изясняване на въпроса е необходимо да се направи и следното уточнение. Позоваването не е елемент от фактическия състав на придобивната давност, нито е нужно изготвянето на документ, удостоверяващ това обстоятелство. Недвижим имот, придобит по давност, може да се ползва по предназначение, без да се изисква лицето да се е снабдило с нотариален акт. Но кораб, за да може да се експлоатира с цел корабоплаване, трябва да бъде вписан в регистъра на корабите на Република България и да бъде с издадено свидетелство за регистрация. Съгласно чл. 84 КТК то удостоверява правото за плаване на корабите под българско знаме и правото на собственост. Няма пречка корабособственик българско физическо или юридическо лице впише кораб в чужд регистър, като в този случай чужда администрация издава съответните корабните документи. Вписването в регистъра се извършва по заявление на собственика на кораба, за което съгласно изискванията на чл.46 КТК и Наредба № 1 за вписване в регистъра на корабите, е необходимо да се представи документ, установяващ основанието за придобиване на кораба. Също така всеки кораб, плаващ под българско знаме, в зависимост от вида, тонажа и района на плаване, е нужно да бъде снабден с редица документи, които трябва да са постоянно на борда на плавателния съд и при поискване да се представят на компетентните органи. Част от тях са срочни или подлежаат на периодични проверки. По правило издаването на корабен документ се предшества от извършване на преглед от инспектори на Изпълнителна агенция „Морска администрация“. Заявление за преглед може да подаде само корабособственик или беърбоут чартъра, съответно упълномощено от тях лице<sup>13</sup>. В заключение придобиването по давност на кораб е самостоятелен факт, който трябва да се разграничава от процедурата по издаване на документ за собственост, без който би било немислимо да се използва плавателния съд за корабоплаване.

Според съдебната практика, корабът, който е движима вещ не може да се придобие чрез добросъвестно владение по чл.78 ЗС, защото за неговото прехвърляне се

---

<sup>13</sup> Кораб, нает по договорът за беърбоут чартър, може да бъде вписан в регистровите книги на корабите наети по договор за беърбоут чартър. За вписването на договора при всички случаи трябва да се да се представи извлечение от основния регистър и съгласието на корабособственика. (чл.39 а КТК).

изисква писмена форма с нотариална заверка на подписите<sup>14</sup>. В правната литература също е изразено мнението, че правилото на чл.78 ЗС не важи за корабите, тъй като купувачът винаги може да провери в регистъра кой е собственик на кораба<sup>15</sup>. Това твърдение не може изцяло да бъде подкрепено. Купувач не може да провери в регистъра кой е собственик на кораба, в случай че е първият приобретател и продавачът е производител или дистрибутор, тъй като става въпрос за плавателен съд, който не е вписан в регистъра.

При липсата на нормативна уредба трудно може да се даде еднозначен отговор на въпроса с какъв акт се удостоверява придобиването по давност на кораб. При подаване на заявления за вписване на промяна на собствеността на кораб съгласно чл.18, ал. 2 и ал. 4 Наредба № 1 се изисква новият корабособственик да представи документ за придобиване на кораба като вписването се извършва след проверка на обстоятелствата и представените документи. По аргумент от чл. 46 КТК може да се приеме, че актът трябва да бъде нотариално удостоверен.

Според доктрината съобразно със своя вид всяко нотариално удостоверяване се издава по реда на нотариалното производство, приспособено към предмета на удостоверяването. Спазването на това производство е гаранция за истинност на нотариалното удостоверяване, вследствие на което обуславя валидността на нотариалното удостоверяване, чрез това и неговата доказателствена сила<sup>16</sup>.

В ГПК не е уредено производство за удостоверяване правото на собственост върху движима вещ, а само за недвижима вещ – чл.569, т.2, предл.1. В КТК и в ЗС няма правила за удостоверяване на правото на собственост на движима вещ по давност, което изключва приложението на чл. 569, т. 8 ГПК. От анализа на чл.569 може да се направи заключението, че процесуалният закон не урежда нотариалното удостоверяване на правото на собственост върху движими вещи.

Според практиката на ВКС нотариални действия в чл. 569 ГПК са посочени изчерпателно (Решение № 25 от 3.05.2017 г. на ВКС по гр. д. № 60208/2016 г., II г. о). В изключително редките случаи, при които лицата се позовават по давност, практиката се ориентира към приспособяване на правилата за удостоверяване на право на собственост върху недвижим имот с изслушване на трима свидетели като се изготвя протокол за извършване на обстоятелствена проверка за констатиране на право на собственост ведно с постановление за признаване на правото на собственост на плавателен съд, а не се издава констативен нотариален акт. Не съм склонна да приема, че по отношение на кораба разпит на трима свидетели е достатъчен, за да се удостовери чрез него придобиването по давност. Би следвало нотариусът да изисква информация от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ за вписаните в регистъра на корабите на Република България обстоятелства по партидата са кораба и за всички издадени документи и извършени прегледи, както и информация от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за движението на плавателния съд и тези данни да бъдат съпоставени с показанията на свидетелите. За последното е нужно промяна в нормативната уредба.

По мое мнение протокол за извършване на обстоятелствена проверка за констатиране на право на собственост на кораб е нищожен акт на основание чл. 576 ГПК.

---

<sup>14</sup> Решение № 1531 от 13.05.2024 г. по адм. дело №129/2024 г. на Административен съд – Русе

<sup>15</sup> Сираков, Я. Морско право, София 1968 г., с.76.

<sup>16</sup> Сталев, Ж., А. Мингова, В. Попова, О. Стамболиев, Р. Иванова Българско гражданско процесуално право, София 2020, с. 1374.



Съдебната практика по въпроса е противоречива. В решение № 806 от 14.06.2021 по адм. д. № 565/2021 г. АС-Варна, съдът приема, че компетентността на нотариуса е ясно разписана в нормата на чл. 569, т. 2 ГПК, която допуска удостоверяване на право на собственост само върху недвижим имот и нотариално удостоверяване, извършено извън предоставените с чл. 569 от ГПК правомощия е нищожен охранителен акт. В решение № 450 от 19.01.2022 г. по адм. д. № 8537/2021 г. на ВАС се сочи, че е недопустимо осъществяването в рамките на производството по регистрация на МПС от органите на полицията на косвен контрол, както и на косвен съдебен контрол върху постановлението на нотариус, с което заявителите са признати за собственици на МПС и понеже постановлението не е атакувано по нарочен ред в рамките на регистърното производство то се ползва с обвързваща материална доказателствена сила и държавните органи и частноправни субекти следва да се съобразят с неговата удостоверителна сила. Според решение № 1531 от 13.05.2024 г. по адм. дело №129/2024 г. АС-Русе въпросите за собственост не могат да бъдат решавани в административното производство, доколкото компетентен по материята е общият съд. Безспорно е, че в рамките на административното производство административният орган не е компетентен да се произнася относно въпроса кой е титуляр на правото на собственост. Ако се оспори собствеността върху кораба, лицето може да отблъсне претенциите на други лица, като се позове на придобивната давност. По този въпрос не ми е известна съдебна практика. Формирана е практика относно възможността за придобиване по давност на движима вещ-моторно превозно средство. Според съда безспорно е, че правото на собственост върху движима вещ може да се придобие по давност на основание чл. 80 ЗС, ако върху вещта е установено непрекъснато владение в продължение на поне пет години. В този смисъл са решения № 450 от 19.01.2022 г. по адм. д. № 8537/2021 г. на ВАС, както и решения на Върховния касационен съд № 430 от 12.07.2013 г. по гр.дело № 643/2009 г. и решение № 3 от 6.02.2014 г. по гр. дело № 5459/2013 г.

Въз основа на горе изложеното се стига до заключението, че най-сериозната трудност пред лицето, придобило по давност кораб, е как да се снабди с документ за собственост, за да може да се впише в регистъра на корабите като собственик на плавателния съд. *De lege ferenda* добре би било при бъдещо изменение на КТК да се регламентира нотариалното удостоверяване на право на собственост върху кораб чрез извършване на обстоятелствена проверка с разпит на трима свидетели, посочени от корабособственика и въз основа на данни от регистъра на корабите на Република България за вписаните обстоятелства по партидата на кораба и данни от Държавно предприятие „Пристанищна инфраструктура“ за движението на плавателния съд.

Относно вписаните ипотеки в регистъра на корабите, в теорията се приема, че владелецът не придобива собствеността свободна от тежести и давността няма погасително действие по отношение на съществуващите върху вещта права на трети лица<sup>17</sup>. Мнението заслужава да се подкрепи, тъй като дори и при служебно заличаване на кораб от регистъра съгласно чл. 41, ал.2 КТК се изисква съгласието на ипотекарния кредитор.

В заключение може да се посочи, че след като корабът е особена движима вещ и законодателството урежда придобиването по давност както на движими, така и на недвижими вещи, то и правото на собственост върху плавателен съд може да се придобие по давност. Но докато този способ изрично не бъде уреден в КТК, кораб може да се придобива с непрекъснато владение в продължение на десет години. За да може владелецът да се снабди с документ за собственост, е нужна промяна в законодателството.

---

<sup>17</sup> Марков, М. Ипотеката, София, 2008, с.394.