

12_Issues Related to Maritime Claims and the Arrest of Ships

Търговският оборот, свързан с осъществяване на търговското корабоплаване, често е доста динамичен и интензивен. Отношенията, свързани с ползването на плавателното средство, са сложни и бързопроменящи се, като същевременно това плавателно средство често сключва редица договори за доставки на стоки и услуги с лица в различни държави, като например договор за бункероване, за доставка на специализирани масла и осъществяване на ремонтни дейности и смяна на резервни части по самото плавателно средство. В тези случаи, с оглед на различните възможности за експлоатация на плавателното средство от различни лица по силата на различни видове правоотношения, често се случва да се осъществяват заявки за доставка от страна на лица, различни от корабособственика, което налага извършване на преценка от чие име е сключен договора и има ли кредиторът морски иск в този случай и съответно право да иска арест на плавателното средство по силата на приложимото материално и процесуално право на България. Този въпрос има голямо практическо значение, доколкото обикновено арестът на кораб е ефективна обезпечителна мярка както за бъдещи, така и за вече предявени иски претенции, с оглед големите вреди, които ответникът би претърпял при продължителен престой на плавателното средство на съответното пристанище, в което е арестуван, което от своя страна често води до желание за доброволно уреждане на възникналите спорове и извънсъдебно удовлетворяване на кредитора.

В тази връзка, съгласно нормата на чл. 364а, ал. 1 от Кодекса на търговското корабоплаване търговски кораб, който се намира в българско морско пристанище, независимо от знамето, под което плава, може да бъде арестуван само за обезпечаване на морски иск по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби. Поради това следва на първо място да се посочи какво представлява морският иск, на какво правно основание може да съществува и кои лица биха били пасивно легитимирани по него.

Понятието „морски иск“ е изяснено в Международната конвенция за арест на кораби, като най-общо това са вземания, свързани с експлоатация на кораба, неговата собственост, владение и ползване, екипаж, превозван товар, щети от замърсяване и

вземания за пристанищни услуги. Изброяването на видовете правоотношения, по които би възникнал морски иск, са лимитативно изброени в Конвенцията и за наличието на подобно правоотношение съдилищата следят изключително строго.

На следващо място следва да се изясни кое лице би било ответник по евентуален морски иск. В тази връзка обикновено пасивно легитимиран да отговаря по различните морски икове е корабопридетателят, а именно лицето, което експлоатира кораба от свое име, независимо от това дали е собственик на кораба или го ползва на друго законно основание (договор за беърбоут чартър, за тайм чартър и т.н.). В тази връзка корабният агент например не би могъл да бъде ответник по такъв морски иск, независимо дали са налице основанията, предвидени в Конвенцията, тъй като това лице представлява корабопридетателя пред пристанищните власти, пред всички учреждения и органи на властта, физически и юридически лица в Република България. Според чл.222 от Кодекса на търговското корабоплаване, агентът извършва всички действия от името и за сметка на корабопридетателя, т.е. представителството е пряко и всички последици настъпват направо за представлявания, не преминават през правната сфера на агента подобно на косвеното представителство. Законът предвижда възможност корабният агент да сключва сделки, свързани с пребиваването на кораба в пристанището по нареждане на корабопридетателя, но това не означава, че агентът може да бъде длъжник по двустранното правоотношение, в което е участвал като пряк представител на страна¹.

По същия начин и корабният мениджър не би могъл да бъде пасивно легитимиран по морски икове за доставки на стоки и услуги, за застраховане на кораба и други, доколкото корабният мениджър се задължава срещу възнаграждение да извършва от името и за сметка на корабопридетателя една или повече от няколко изчерпателно изброени услуги, като това лице не може да се приеме, че експлоатира кораба по какъвто и да е начин. Поради това ако е извършено договаряне от страна на корабен мениджър например за доставка на горива и масла, отговорността за вземането ще възникне директно за корабопридетателя, който – както бе посочено и по-горе, не винаги е лицето-собственик на плавателния съд.

По друг начин стои въпросът с отговорността на беърбоут чартъора за задължения,

свързани с поддръжката и експлоатацията на кораба. Договорът за беърбоут чартър съгласно законовото определение в чл. 199а от КТК 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. Отговорността на наемателя пред трети лица обхваща претенциите във връзка с експлоатацията на кораба (чл. 199з от КТК), като задължението на корабособственика за предаване на наемателя на кораб, годен за експлоатация, включва състоянието на корпуса, машините и оборудването (чл. 199д, ал. 1 от КТК). След изпълнение на задължението на корабособственика за предаване на наемателя на кораба в мореходно състояние, поддържането на плавателния съд в това състояние е задължение на наемателя /беърбоут чартъора/ съгласно чл. 199д, ал. 2 от КТК. Законодателно изрично е предвидено (чл. 199д, ал. 2, изр. 2 от КТК), че отстраняването на скритите недостатъци на кораба е задължение на корабособственика, докато всички разходи във връзка с експлоатацията на кораба са за сметка на наемателя (чл. 199ж от КТК). Поради това беърбоут чартърът е корабоприетел по смисъла на КТК и е пасивно легитимиран за сключените от него сделки по експлоатацията на плавателния съд.

Така определеният кръг лица, носещи отговорност по морски икове, обаче невинаги съвпада с лицата, по отношение на които може да бъде допуснато обезпечение арест на кораб.

В тази връзка, на първо място, това са лицата, които са били собственици на кораба към момента на възникване на морския иск при условие че носят отговорност за този морски иск и са собственици на кораба към момента на налагане на ареста. Съществува възможност и за допускане на арест на всеки друг кораб или кораби, които при налагане на ареста са собственост на лицето, носещо отговорност по отношение на морския иск и което при възникването на иска се е явявало собственик на кораба, по отношение на който е възникнал морският иск, или беърбоут чартър, тайм чартър или чартър за определен рейс на този кораб.

На следващо място арест се допуска за кораб, по отношение на който беърбоут чартърът на кораба по времето на възникване на морския иск носи отговорност за

този иск, и се явява беърбоут чартър или собственик на кораба при налагането на ареста.

На последно място арест се допуска срещу лица, които са отговорни за морски икове, основани на вещни права или на вещни тежести върху плавателното средство.

Във всички случаи арест на кораб, който не е собственост на лице, носещо отговорност за морския иск, се разрешава само ако според законодателството на държавата, в която е поискан арестът, е възможно да бъде изпълнено решение срещу кораба във връзка с този иск чрез продажба по решение на съда или чрез принудителна продажба на този кораб.

Относно приложимото материално право, съгласно чл. 9, 12, 13 и 23 Кодекса на търговското корабоплаване, от закона на държавата, под чието знаме плава корабът /закон на знамето/, се уреждат основанието и пределите на отговорността на корабпритежателя, правното положение на екипажа и отношенията между членовете на екипажа и корабпритежателя, и отношенията, произтичащи от събития или действия, станали на кораба или във връзка с него в открито море или по воден път, върху който никоя държава не упражнява суверенитет. Когато международен договор, по който Р България е страна, установява правила, различни от тези, които се съдържат в Кодекса, прилагат се правилата на международния договор. Същевременно спрямо правото на собственост и другите вещни права върху кораби, придобиването, изменението и прехвърлянето на такива права, както и спрямо вписването в корабния регистър се прилага законът на основния регистър, а формата на договора, с който се прехвърля право на собственост или се учредяват вещни права върху кораб, се урежда от закона на мястото, където се сключва договорът.

В заключение следва да се отбележи, че в случаите, в които се обезпечава иск чрез арест на кораб, е необходимо да се реагира в кратки срокове, тъй като съществува опасността корабът да напусне съответното българско пристанище и да не може да бъде арестуван. Затова е важно своевременно да се изследват няколко основни елемента. На първо място да се провери дали ли е морски иск по смисъла на чл. 1 от Конвенцията. На следващо място от изключително значение е да се изследват

правоотношенията между кредитора и евентуалния ответник и дали е пасивно легитимиран по съответния морски иск, т.е. дали е от кръга на лицата, по отношение на които може да бъде допуснато обезпечение арест на кораб. Изясняването на тези обстоятелства гарантира бързото и ефективно задържане на кораби като обезпечителна мярка, която следва да гарантира вземанията на кредитори по предявени или евентуални бъдещи морски икове, като същевременно се ограничи максимално риска от неоснователно задържане на кораби, което генерира големи по размер вреди за корабоприателя.

1 В този смисъл е Решение № 1100 от 03.12.2013 г. по въззивно търговско дело № 1188/2013 г. на окръжен съд – Варна