

Арест на кораби в България след измененията в Кодекса на търговското корабоплаване

Международна конвенция за арест на кораби от 12.03.1999 г., е подписана от Р. България на 27.07.2000 г. в Ню Йорк и ратифицирана със закон, приет от XXXVIII Народно събрание на 12 януари 2001 г. - ДВ, бр. 7 от 2001 г. Тя представлява правен инструмент за уеднаквяване на правилата в областта на морските арести. В международното морско право "морски арест" е задържането или налагането на ограничение върху преместването на кораб, предприето като мярка за обезпечаване на морски искиове. Видовете морски искиове са подробно изброени в чл. 1, ал. 1 на Конвенцията.

Въпреки че България е страна по конвенцията от 2000 г., същата стана част от българското законодателство едва през февруари 2012 г., когато текстът и бе обнародван в Държавен вестник при спазване на изискванията на чл. 5 ал. 4 от Конституцията на Република България¹. През този период от време българските съдилища отхвърляха депозираните молби за задържане на кораби при реда и условията предвидени в Конвенцията. Тези откази бяха мотивирани с липсата на предпоставки за прилагане на конвенцията, тъй като не бе спазено конституционното изискване за обнародване на текста на конвенцията, което е самостоятелно и отделно от изискването за ратифициране. Българските съдилища се позоваваха на един от основните принципи, а именно че е немислимо прилагането на нормативен акт, без да може да се извърши надлежна проверка за оповестен по официален ред негов текст.²

След обнародването в Държавен вестник на текста на конвенцията в началото на 2012 г., същата стана част от вътрешното ни право и задържането на морски кораби, намиращи се в териториални води на Република България без значение под какъв флаг плава кораба стана възможно като обезпечителна мярка срещу корабоприетжател, който отговаря по морски иск³, представляващи основание за задържане на кораба.

Следва да се отбележи, че конвенцията е приложима само по отношение ареста на морски кораби. Така възникна двойствен режим на ареста на кораби: по Конвенцията - за морските кораби, а по чл. 365⁴ от КТК - за корабите, плаващи по вътрешните водни пътища. Доколкото подобен двойствен режим на един и същи правен институт, основан само на вида на кораба, е недопустим и предвид обстоятелството, че няма уеднаквени международни правила относно ареста на кораби, плаващи по река Дунав, в края на декември 2013 г. бе обнародван закон за изменение и допълнение на Кодекса за търговското корабоплаване, с който се постигна максимален синхрон между правилата за арест на морски кораби и на кораби, плаващи по вътрешните водни пътища. Създадох се две отделни разпоредби, едната приложима за арест на търговски кораб, който се намира в българско морско пристанище, а втората касае основанията и допустимостта на арест на кораб, който се намира в българско речно пристанище. С нова разпоредба, която предвижда основанията за арест на морски кораб, законодателят изрично препраща към дефинираните „морски искиове“ в Конвенцията. Досега

¹ Международните договори, ратифицирани по конституционен ред, обнародвани и влезли в сила за Република България, са част от вътрешното право на страната. Те имат предимство пред тези норми на вътрешното законодателство, които им противоречат.

² Законът за ратифициране на Конвенцията не я възпроизвежда като съдържание.

³ Морски иск е изрично дефиниран в чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция за арест на кораби.

⁴ (преди изменението) Изпълнителна агенция "Морска администрация" може да задържи кораби, плаващи под българско или чуждо знаме, или товари и по писмена молба от физически или юридически лица за вземания, произтичащи от аварии, сблъсквания, оказана помощ, други услуги или от изпълнението на превозния договор, до предоставяне на необходимите гаранции от корабоприетжателя или получателя на товара.

действащата законова норма, касаеща задържането на кораби по молба на заинтересована страна (чл. 365 от КТК) е изменена изцяло, като същата става приложима само и единствено за арест на кораб, който се намира в българско речно пристанище. За да бъдат избегнати различията в основанията и реда за задържане на морски и речен кораб, в КТК бяха въведени изчерпателно изброени основания за арестуване на кораб в българско речно пристанище, които буквално се припокриват с очертаните в конвенцията, приложими за арест на морски кораби.

С приетите изменения и допълнения на закона от края на миналата година, бе направено още едно важно изменение. В предишната си редакция, законът предвиждаше възможността кораб, който се намира на българско пристанище да бъде задържан от Изпълнителна агенция „Морска администрация“ по молба на заинтересована страна за срок от 72-часа. Тази възможност бе предвидена с цел, заинтересованото лице да има възможност в рамките на тези 72-часа да се снабди от съда с обезпечителна заповед за задържане на кораба. С така предоставените законови правомощия Изпълнителна агенция „Морска администрация“ имаше право да извършва преценка относно вероятната основателност за задържането на кораб, като в случай, че приеме, че молбата на третото лице за задържане на кораба е основателна, може да издаде заповед за задържане на съответния кораб за 72 часа. От една страна по този начин се предоставяше възможност на заинтересованото лице да се снабди с обезпечителна заповед от съда преди корабът да е напуснал пристанището и по този начин се гарантираше ефективното налагане на допуснатото обезпечение на морски иск чрез задържане на кораб. От друга страна, задържането на кораб има характер на обезпечителна мярка, с която се цели да бъде гарантирана възможността на кредитора да събере вземането си при евентуално решение в негова полза. Компетентният орган да се произнесе по допускането или не на обезпечение на иски е единствено съда.

В заключение следва да се отбележи, че с направените изменения се цели уеднаквяване на практиката за бързото и ефективно задържане на кораби като обезпечителна мярка, която следва да гарантира вземанията на кредитори по предявени или евентуални бъдещи морски иски като едновременно се ограничи максимално риска от неоснователно задържане на кораби, което да кумулира огромни по размери вреди за корабоприетеля.