

ARREST OF SHIPS IN RIVER HARBOURS OF THE REPUBLIC OF BULGARIA (SOME PRINCIPAL ISSUES)

Assoc. Prof. Dr. Petar Bonchovski

Faculty of Law, Department of Private Law

“Angel Kanchev” University of Ruse;

Institute of the State and the Law

- Bulgarian Academy of Sciences;

E-mail: pbonchovski@uni-ruse.bg

Abstract: *The aim of the paper is to analyse the model of the relatively new regime of the arrest of ships in the river harbours (inland waterways harbours). The regime raises some problematic issues due to the attempt the procedure and the material grounds of the arrest to be based on the International Convention on Arrest of Ships, 1999, which has been ratified as effective law and additionally also adopted as national legislation with respect to all sea-going ships. It might be concluded that the legislation did not detect and avoided the negative features of the Convention, especially with concern to the river harbours. Thus, there are considerable impediment for the successful and timely arrest. Suggestions de lege ferenda are introduced.*

Keywords: *arrest of ship, river, inland waterway, harbours, convention on arrest, maritime claim.*

ВЪВЕДЕНИЕ

Арестът на кораби е изключително ефективна възможност да се разрешат спорове свързани с търговската експлоатацията и операции на корабите, както и да се удовлетвори кредитора. Успешният арест, освен че предоставя една сериозно обезпечение на взыскването, много често, предвид паричните измерения на непредвидения престой на корабите (било с товар и свързаните с това допълнителни отговорности, било без товар) в съответното пристанище води и до бързо уреждане на спорните въпроси. Същевременно спецификата на отношенията, свързани с превоз, както по море, така и по вътрешни водни пътища, налага различен законодателен подход към тази обезпечителна мярка, която обикновено намира изрична уредба.

В тази връзка, с измененията на Кодекса на търговското корабоплаване (КТК) от 2013 г. арестът на кораби в речни пристанища се постави на принципи, близки до тези на Международната конвенцията за арест на кораби от 1999 г. (ДВ, бр. 7/2001 г.) (Конвенцията), която обаче се отнася само до морски иски и арест на кораби в морски пристанища. При направените промени бяха отменени някои добре установени работещи положения. Също така може да се отбележи, че държавите с развита морска търговия и флот, като цяло не се присъединяват към Конвенцията, а доколкото подобни държави са страни по Конвенцията, то това е при условията на резервата по чл. 10, ал. 1, б. „б“ от Конвенцията – само ако корабът плава под флага на държава, която също прилага Конвенцията¹⁶⁶. Затова направените промени поставят определени принципни проблеми, които ще бъдат повдигнати в настоящото изложение.

ИЗЛОЖЕНИЕ

Уредбата на частните правоотношения по повод речното корабоплаване, свързани с юрисдикцията на Република България (корабоплаването по вътрешните водни пътища: реки, езера, канали, блата и др.) е разпръсната из различни актове: в общите граждански и търговски закони, като основните специфични разпоредби се съдържат в Кодекса на търговското

¹⁶⁶https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en#EndDec

корабоплаване, Будапещенската конвенция относно Договора за превоз на товари по вътрешните водни пътища (CMNI) от 2000 г. (ДВ. бр. 70/2006 г.), Европейското споразумение за международен превоз на опасни товари по вътрешни водни пътища (ADN) (ДВ. бр. 9/2006 г.) и др.¹⁶⁷.

С измененията в КТК от 2002 г. (ДВ. бр. 113/2003 г.) този акт предоставя уредбата на превозите както по море, така и по река (самото наименование на акта се промени от Кодекс на търговското мореплаване, на Кодекс на търговското корабоплаване). Указ № 396 от 28.09.1953 г. за търговското корабоплаване на Република България (УТК) не е обаче изрично отменен, а се запази разпоредбата на §.4 от ПЗР на КТК, съгласно която УТК се отменя само относно морския транспорт.

Доколкото УТК е акт на Председателят на Президиума на Народното събрание, приет при условията на чл. 35, т. 5 от Конституцията на Народна Република България от 1947 г. може съвсем резонно да постави въпросът дали следва да се прилага след като с кодекс е уредена изцяло същата материя. Този въпрос е донякъде страничен за конкретните задачи на доклада, защото уредбата на ареста в речни пристанища се предоставя само в КТК (чл. 365), но би се поставил при преценка на параметрите и съдържанието на правата и задълженията, които се обезпечават.

В тази връзка, арестът на кораб като обезпечение по смисъла на Гражданския процесуален кодекс следва да се разграничи от някои сродни фигури. Той не е задържане на кораб от съответната дирекция за речен надзор на Изпълнителна агенция „Морска администрация“ по правилата на чл. 74 КТК. По този ред кораб може да се задържи като административна мярка при преминаване в българският участък на р. Дунав и в продължение на 24 часа да се извърши проверка на кораба, ако администрацията счита, че той не отговаря на предписаните изисквания за безопасност при неговата експлоатация (включително и при съответствие с приложимите международни договори). Ако се констатира, че корабът има недостатъци, които го правят негоден за корабоплаване (опасен за екипажа, пътниците, товара, околната среда и т.н.) или за целта, за която се ползва, експлоатацията се забранява докато не се отстранят указаните недостатъци.

Арестът не е и задържане на кораб по смисъла на чл. 363, ал. 2-5 КТК от капитана на пристанището, на кораб, който се намира в речно пристанище и не отговаря на изискванията за неговата експлоатация (относно свързани с неговата безопасност и мореходност нормативни разпоредби), както и на др. изисквания съгласно националните закони и международните актове, но е подал искане за отплаване. Не е и забрана за отплаване съгласно чл. 364 КТК, която се налага отново от капитана на пристанището, когато се дължат данъци, акцизи, мита, такси, глоби или имуществени санкции (публични задължения към фиска). При тези две производства отново се налагат административни мерки.

Арестът може да се извърши само като обезпечение на вече подаден или бъдещ гражданскоправен иск (чл. 365, ал. 1 КТК). Обезпечението може да бъде наложено при това само за парични взимания с частноправна природа, породени от експлоатацията и търговските операции на кораба, при спор относно правото на собственост, или при ипотека или друга вещна тежест върху кораба. Видове вземания също са изрично изброени (чл. 365, ал. 1, т. 1-4 КТК). Така законодателят се опитва да дефинира „речен иск“ по подобие на морските иски, определени в Конвенцията от 1999 г. (вж. чл. 364а, ал. 1 КТК, която препраща изрично към чл. 1, ал. 1 от Конвенцията). При тях обаче има и друга особеност: съгласно разпоредбите на чл. 3 от Конвенцията, арест може да бъде наложен само за вземане, когато ответник по иска е лице, което има определено качество, все още свързано с кораба, или когато е за вземане, обезпечено с ипотека или вещни тежести от подобен характер, учредени върху кораба.

¹⁶⁷ Широко продължават да се прилагат към превозните и др. договори по р. Дунав и правилата на Братиславските съглашения на директорите на речните параходства по р. Дунав, които нямат обаче нормативен характер, а служат за общи условия.

Така всъщност от обезпечение за вземане, което се предоставя *in rem* съгласно особеностите на морската практика, се преминава към обезпечение *in personae*. С други думи, в общия случай по сега съществуващите и все още действащи международни стандарти кораб може да се арестува за вземане във връзка с него, без значение, дали длъжникът е още корабособственик или корабовладелец (за това разграничение вж. чл. 9, ал. 3 КТК), или мениджър на кораба, оператор и т.н. Това се е наложило като стандарт, защото предвид високата специализация и финансовите възможности на собствениците, чартърите и т.н. на корабите, на практика по един или друг начин различните компоненти от експлоатацията на кораба се разделят между субекти, така че формално длъжникът да няма връзка с кораба, или сумите от експлоатацията се пренасочват, по начин кредиторът да не може да се удовлетвори от тези вземания.

Също така в общия случай не би било пречка просто да се натрупат дългове в дадена юрисдикция (примерно при бункероване с отложено плащане), а след това при една формална смяна например на чартъра корабът ще продължи да оперира в същите пристанища без никаква възможност за удовлетворяване на кредиторите от стойността на същия този кораб. Надали е необходимо да посочим, че в тези случаи ще е безсмислено да се подаде иск срещу длъжника (обикновено при това в чужда юрисдикция), който ще се окаже без необходимите средства за погасяване на дълга и възстановяване на съдебните разноски. Докато отново практиката е показала, че при един арест на кораб отношенията между различните субекти, свързани с кораба, по повод на дълга най-често бързо се уреждат (вкл. следва да се имат предвид и особеностите на морското и речно застраховане и презастраховане).

В този ред на мисли, може да се приеме, че чл. 365 КТК запазва досегашния режим на арест *in rem* относно арестите в речни пристанища (липсва уредба подобна на чл. 3 от Конвенцията¹⁶⁸, която следва да се прилага в цялост към всички арести на кораб в морски пристанища на Република България, без значение флага на кораба: чл. 8, ал. 1 от Конвенцията и чл. 364а, ал. 4 КТК). За разлика от разпоредбите на чл. 364а, ал. 1 КТК, разпоредбата на чл. 365 не поставя в тази насока други материалноправни предпоставки през налагане на обезпечението, освен искът да е свързан с кораба съгласно кръга от претенции дефинирани в точка 1-4 на ал. 2 на същия текст.

Изискването за спазването на общите положения на обезпечителното производство по реда на Гражданско процесуалния кодекс се отнася до процесуалните правила и общите изисквания за вероятна основателност на иска, при съответно посочената модификация за речните иски. Така се създават различни режими на морския и на речния арест, при което кораб влизащ от морето във вътрешен воден път и обратно ще бъде арестуван при различни предпоставки в зависимост от пристанището.

Не на последно място значителна промяна в режима на ареста на кораби в речните пристанища представлява премахването на възможността за арест на кораб по разпореждане на капитана на пристанището за 72 часа (вж. по-старите редакции на чл. 365 КТК)¹⁶⁹, през който период ищецът следваше да подаде искане за налагане на обезпечителна мярка от съда. Ако в този времеви прозорец компетентният съд наложеше съответната обезпечителна мярка, арестът се считаше потвърден, в противен случай корабът се освобождаваше. Това начало на ареста беше изключително ефективно, защото за да се наложи арест съществуваше изискването корабът не просто да е в националната юрисдикция, а в самото пристанище. В общия случай обаче престоят на корабите е сравнително кратък и най-често времето от пристигането в пристанището до подаване на молбата в съда и неговото произнасяне се оказва прекалено дълго (съобрази чл. 395, ал. 2 ГПК). Корабите също така влизат и напускат пристанищата в неработни за гражданския съд дни. Не на последно място самата подготовка на молбата и доказателствата към нея, особено изготвянето на надлежни преводи, отнема съответното време.

¹⁶⁸ Всъщност дори и Конвенцията в своя чл. 3, ал. 3 запазва подобна възможност, ако тя е предвидена във вътрешното законодателство.

¹⁶⁹ Т.нар. „капитански арест“.

Може да се прием, че премахването на възможността за арест от капитана на пристанището не е недостатък само по себе защото капитанът бе натоварен с несвойствени функции. За сравнение и Конвенцията от 1999 г. относно морският арест постави изрично изискване ареста да се постановява от юрисдикционен орган (чл. 2, ал. 1 от Конвенцията). Запази се същевременно изискването корабът да е в пристанището за да може да се уважи молбата (чл. 365, ал. 1 КТК). Това на практика означава, че тя следва да се подаде не просто след влизането на кораба, но и след получаване на съответното доказателство, че той се намира в акваторията на пристанището, което доказателство се предоставя от съответната речна администрация.

Има затова например крайни случаи, при които кораби влизат в акваторията на речното пристанище в събота, товарят или разтоварват и се изтеглят извън участъка от реката, контролиран от Република България, с идването на първия работен ден¹⁷⁰. Това спокойно може да се определи като подигравка с националната юрисдикционна, изпълнителна и не на последно място със законодателната власт. Нужно е затова или да се предвидят изрично разпоредби, които да гарантират задвижването на държавата машина без значение от почивни дни и др. подобни фактори¹⁷¹, вкл. като се обезпечи възможност разпореждането на съда да става мигновено ефективно, или/и като например се предвиди възможност ареста да се постановява съгласно заявения график на кораба, преди да е влязъл в пристанището и т.н.

Само за сравнение може да се установи, че законодателят е явно напълно наясно с тези проблеми, когато е уреждал забрана за отплаване съгласно чл. 364 КТК. Тя се налага от капитана на пристанището по искане на всеки изпълнителен или съдебен орган, като капитанът се произнася по искането в деня на неговото постъпване. Забраната за отплаване подлежи на принудително изпълнение и се обжалва по реда на Административно процесуалния кодекс. Може при това да се отбележи, че в тези хипотези се допуска и арест на товари, която възможност не е предоставена на частноправните субекти.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Може да се направи основният извод, че промените в КТК относно ареста на кораби в речни пристанища са с положителна насоченост. Те следва обаче да се доразвият като се съобразят с реалностите на бизнеса с транспорта по река и някои практически моменти в работата на съда и речната администрация. Предложения за това бяха направени в хода на изложението.

¹⁷⁰ При това следва да се има предвид, че към този момент речната и морската администрация почиват в неработни дни без да оставят дежурни и на практика няма кой да изпълни обезпечителната мярка, дори и да е своевременно наложена (съобрази и чл. 365, ал. 3 КТК).

¹⁷¹ На автора са известни случаи, когато Адмиралтейският съд в Лондон заседава в 01.00 часа през нощта, защото корабът ще напусне пристанището в 05.00, като налага ареста по телефона.