

# АРЕСТЪТ НА КОРАБИ ПО ИМУЩЕСТВЕНИ ИСКОВЕ В СЪЕДИНЕНИТЕ АМЕРИКАНСКИ ЩАТИ

**ВЛАДИМИР БОЯНОВ ВЪРБАНОВ**

Докторант по научна специалност

„Международно право и международни отношения“

**Резюме:** САЩ скъсват с Британската империя в края на 18 век и поради този факт като процедури за прилагане на присъди по морски иски там се задържа както адмиралтейското запориране, така и арестът *in rem*. Днес специфичните правила по двете процедури могат да бъдат намерени в „Допълнителни правила за някои адмиралтейски въпроси и морски иски“ на Федералните правила за граждански процес, в Допълнителни правила „В“ (запориране) и „С“ (арест). Впоследствие ишец по морски иск в САЩ може да реши да предприеме:

- гражданско дело *in personam*;
- гражданско дело *in personam* със запориране по допълнителни правила „В“;
- дело *in rem*, с арест по допълнителни правила „С“.

Друга особеност на американските морски процеси са някои конституционни защити на запорирането и ареста *in rem*, които се коренят в концепцията за „надлежен процес“ от 5-та и 14-та поправка на Конституцията на САЩ.

## **1. Морски задължения и тежести в правото на САЩ**

Заради американското гражданско морско наследство, морските задължения в САЩ отдавна се разглеждат като вещни права, а не като

процесуално възмездяване, отнесено към юрисдикция на дадено място, както във Великобритания и повечето страни от Британската общност. Освен това, те са били кодифицирани (освен едно определение на самия термин „морско задължение“) в Закон за търговските инструменти и морски задължения и предшестващите го закони, което още повече потвърждава вещния характер, който се е установил преди кодификацията им. Законът предлага и правила за степенуване. Персонифицирането на морските задължения, където плавателният съд се приема като лице, отговорно за иска срещу него, допринася за това разбиране на морските задължения и тежести като материя от вещното право в САЩ.

На **второ място**, не съществуват законови права *in rem* в американското морско право. Всички морски иски, кодифицирани в Закона, се обезпечават от морски задължения, които възникват в иска, следват кораба и (често, макар и не винаги) бият по сила корабните ипотеки. Иски за „корабни необходиминости“ (снабдяване, ремонт и др.), вноски за общи аварии, теглене на буксир и премии по застраховки, пораждат морски задължения според закона в САЩ. Още повече, че „необходимостите“ са дефинирани доста по-свободно в САЩ, отколкото във Великобритания или другите страни от Британската общност, така че морски задължения се признават за практически всяка стока или услуга, която облагодетелства навигацията или предназначението на кораба.

На **трето място** морските задължения в САЩ биват два вида, като разликата идва от степенуването им. „Преференциалните морски задължения“ включват заплати на екипаж и капитан, спасяване на кораб (включително и договорено спасяване), щети, произлизащи от морски деликт, надници за товарене и разтоварване (напр. за докери, когато са наети директно от собственика на кораба, капитана, мениджъра или агента) и

договорни морски задължения, които възникват преди преференциални ипотечи на кораба. Преференциалните морски задължения са степенувани по-високо от преференциалните корабни ипотечи. Други (непреференциални) морски задължения са договорни тежести, начислени след завеждане на преференциални корабни ипотечи, които обикновено са степенувани след такива ипотечи.

**Четвърто**, американското морско право за тежестите и задълженията съдържа две шовинистични правила за степенуване, едното от които подчинява чуждестранни преференциални ипотечи, които са обезпечени по гл. 11 от Търговския морски закон от 1936 г., на американски преференциални ипотечи. Второто правило подчинява чуждестранни преференциални ипотечи, които не са обезпечени по гл. 11 от Търговския морски закон от 1936 г, на задълженията за „необходимости“, доставени в САЩ.

**Пето**, морски задължения за „необходимости“, ако са поръчани от страна, която е оторизирана или се предполага да е оторизирана да поръчва доставки за кораба, възникват без да е необходимо доставчика да доказва, че е даден кредит на кораба. Задължение за необходиминости следователно може да възникне дори когато клауза за възбрана на право за задържане е била сключена между отдаващите кораба страни (*charterparty*) и тя забранява наемащият да трупва право за задържане на кораба, освен ако собственикът не може да докаже, че доставчикът наистина е знаел за възбраната за натрупване на право за задържане към момента, когато задължението е възникнало. Това е и значително по-либерално, отколкото в английското и канадското право, където снабдителят на кораба продължава да има задължението да се информира и, ако това не се изпълнява, той губи законовото си право по дело *in rem*. Договорът, който е в основата на иска за

необходимости трябва, все пак, да е „морски договор“, който попада под юрисдикцията на адмиралтейството на САЩ. Той също така трябва да бъде изпълнен, поне частично, за да може да се породи иск за задължения.

## **2. Обвързване на кораба по морски задължения и тежести**

Американското право е доста по-либерално от английското или канадското при дефиниране на това кой може да задължи кораба по дела *in rem* за морски тежести. Тази власт не се ограничава до собственици и чартъри. По-скоро, „необходимости“ могат да бъдат поръчвани за кораба от собственика, капитана, човек натоварен с управлението на кораба на пристанището за доставки, или от служител или агент, назначен от собственика, от (временен или за даден курс) чартъор, от собственик *pro hac vice* (напр. по прехвърляне, по наемане и т.н.) или от договорен купувач в притежание на плавателния съд.

Американският закон за морските задължения и тежести, за разлика от англо-канадските закони, не прави разлика между „юридически“ (регистриран) собственик и „бенефициарен“ собственик на кораба и неговите дялове. „Собственик“ означава регистриран собственик на самия кораб.

## **3. Изпълнение на решение *in rem***

И преференциалните корабни ипотекари и морските длъжници според законите на САЩ, имат право на задължения, които се дължат по граждански дела *in rem*.

Изпълнението на решението по дело *in rem* е възможно както върху американски, така и върху чужди кораби. Както и в повечето страни обаче, никакви тежести не са приложими в САЩ срещу „обществен плавателен

съд“. Арест или задържане на кораб, който е притежаван, отдаден под аренда (чартиран) или използван от американското правителство, както и налагането на тежести на кораб, който е публична собственост, е забранено от Закона за публичните плавателни съдове и Закона за дела в адмиралтейството. Кораби, притежавани и използвани от чужди държави или техни агенции, също са изключени от предсъдебно запориране и задържане, според Закона за чужд суверенен имунитет, но само по отношение на техните правителствени, нетърговски дейности. Арест все пак се разрешава, дори и на чужд държавнопритежаван кораб, за да се изпълни решение по преференциална корабна ипотека.

#### **4. Арест на кораб по дело *in rem* по допълнително правило С**

Делото *in rem* в САЩ по допълнително правило С разрешава ареста на всеки кораб или друга морска собственост, за изпълнение на морско задължение, само в случай че имуществото е в териториалната юрисдикция на въпросната федерална област по времето на подаване на иска или по време на изчакване на делото. Арестът урежда задължението, дава юрисдикция и урежда предсъдебно обезпечение на иска. По силата на правило С арест се постановява при подаване на жалба, подкрепена с клетва или с писмена клетвена декларация (*affidavit*). Съдебно разглеждане се изисква преди да се издаде заповед за арест (пак според правило С), освен ако не възникнат „неотложни обстоятелства“, които да направят съдебното разглеждане неприложимо. Заповедта за арест, придружена от призовка за ответника, се издава от чиновник по заповед на съда, а шерифът арестува кораба като поставя уведомление на борда на кораба и връчва копие от жалбата и заповедта на капитана или дежурния от екипажа. Всяко лице, което твърди, че има интерес в арестуваната собственост има право на бързо съдебно изслушване след ареста, според правило Е. Плавателният съд може

да бъде продаден, за да удовлетвори иска за задължения, но ако постъпленията от продажбата са недостатъчни да покрият иска, собственикът на кораба не е отговорен за остатъка, защото делото *in rem* е насочено единствено срещу кораба и останалото имущество, което е задържано.

Федералните областни съдилища в САЩ също са поели вид „конструктивна *in rem*“ юрисдикция над претърпели крушение кораби, включително останки, лежащи на морското дъно в международни води, за да защитават правата на спасителите на корабокрушение. Тази юрисдикция е оправдана на някак спорното основание, че областният съд има юрисдикция там, където са пренесени артефактите от спасеното от корабокрушението.

#### **5. Морско запориране по допълнително правило В**

Допълнително правило В разрешава на ищеца, водещ дело *in personam* срещу ответника, което е признато в адмиралтейството, да из земе стоката или движимите вещи на ответника, или кредити или ценни книжа в притежание на трети задължени лица, в рамките на областта, в случаите, когато ответникът не може да бъде открит в тази област. Следователно, запорирането дава основание за юрисдикция над имуществото на ответника, което се намира в периметъра на областта, дори и ако съдът няма юрисдикция *in personam* над ответника. По силата на общото морско право с неговите граждански прецеденти морското запориране в САЩ прилича много на *saisie conservatoire* в гражданското право. Запорирането служи за обезпечаване присъствието на ответника в съда и за обезпечаване на удовлетворяване на иска, в случай че той бъде признат и решението е в негова полза.

Запорирането не зависи, както е арестът по дело *in rem*, от съществуването на морско задължение или задължение по преференциална

корабна ипотека, но налага един иск *in personam* срещу ответника, който попада под адмиралтейската юрисдикция в САЩ. Запорирането не се ограничава, както е с ареста *in rem*, до морското имущество (кораби, товар, навло и т. н.), а може да бъде взето от всяко движимо имущество и стока на ответника, които попадат под юрисдикцията на федералния областен съд, където е подаден искът, както и вземанията и ценните книжа в притежание на трети лица. Следователно, то се използва за задържане на всички материални и нематериални активи, включително и особено банкови сметки.

Точно защото в САЩ съществува запориране, арестът на *sister ship in rem* става излишен. *Sister ship* може да бъде иззет за обезпечение на иска, по същия начин като всяко друго имущество на ответника, ако попада под юрисдикцията на областта и ответникът не може да бъде открит в нея.

За да може да се дефинира кога ответникът не може „да бъде открит в областта“ по смисъла на допълнително правило **B**, се прилага тест в две направления на базата на юрисдикция и процес. Запориране по правило **B** следователно е приложимо когато:

1. за ответника липсват минимални данни за нахождение в областта, които да са достатъчни, за да се установи юрисдикция *in personam*;
2. ответникът не е на разположение за започване на процеса в областта, защото няма офис или оторизиран агент в областта, където, респективно чрез когото, може да се осъществи процесът срещу него.

За ищеца остава задължението да докаже, че ответникът не може да бъде открит в областта според правило **B**, и трябва да направи разумни, но не и изчерпателни усилия, за да даде местонахождението на ответника.

Тъй като юрисдикцията по правило **B** е *in personam*, ако ответникът се яви на делото и искът на ищеца е допуснат в съда, присъдата се налага над цялото имущество на ответника, а не само над задържаното имущество

като по дело *in rem*. Ако ответникът не се яви, решението се постановява само за стойността на иззетото имущество.

Запорирането може да се комбинира с дело *in rem*, като преимуществото на такова комбинирано дело е, че ако стойността на кораба или другото задържано имущество не е достатъчна да удовлетвори иска, разликата в присъденото обезщетение може да бъде възстановена лично от ответника, който ще бъде подведен под персонална отговорност по този иск. Комбинация от арест и запориране е полезно също в случаите, когато ищецът не е сигурен дали има валидно морско задължение за претенция по дело *in rem*.

Като процедура допълнителното правило **В** изисква ищецът да подаде подробна жалба, придружена с писмена клетвена декларация (*affidavit*). Ищецът трябва да докаже, че:

1. има валиден иск *in personam* срещу ответника;
2. ответникът не може да бъде открит в областта, където е заведено делото;
3. имуществото на ответника е налично, или скоро ще бъде налично в областта;
4. няма законова или друга забрана (според общото морско право) за запорирането.

Молба *ex parte* за издаване на заповед за запориране също трябва да бъде подадена, заради правилото за предварително изслушване преди запорирането, което е в сила от 1985 г. Чиновникът в съда (по заповед на съда) издава заповед за задържане до шерифа и призовка, адресирана до ответника, която шерифът връчва заедно със заповедта. Задължително е (според правило **Е**) навременно изслушване след запорирането по молба на която и да е страна, заявяваща интерес към иззетото имущество.



## **6. Освобождение на кораба**

Плавателният съд може да бъде освободен от арест или запориране при внасяне на достатъчна гаранция, по силата на правило Е. Гаранцията по този начин замества имуществото и обикновено не позволява повторен арест за същия иск. В САЩ, гаранцията представлява „специален бон“ (правило Е), който освобождава имуществото от запориране по делото на ищеца. Този специален бон като размер е определен по споразумение на страните или, ако не се постигне такова споразумение, в размер определен от съда, но достатъчен да покрие иска на ищеца, „честно заявен“, заедно с лихвите и разноските, но и непревишаващ долната граница на стойността на имуществото или два пъти стойността на иска. Гаранцията може да е и под формата на „общ бон“, който освобождава имуществото от арест или изземане (правило E(5)(b)) по отношение на всички дела, които могат да бъдат заведени в областта. Тя трябва да се поддържа в двоен размер от общата стойност на исковете по делата, независимо дали са приключили или се водят. И накрая, гаранцията може да се състои от „заявление“ (правило E(5)(c)), което е обикновено Р. & I. (LOU) от застрахователя, или в някои случаи, акредитив или залог при трета страна (*escrow deposit*).

Освен това на ищеца може да бъде наредено да плати ответна гаранция по отношение на ответни иски, произлизащи от същата транзакция, когато ответникът е платил гаранция по делото на ищеца, освен ако съдът не постанови друго по „доказана причина“ (правило E(7)). Ответната гаранция се изисква от ищеца също така, когато искът и гаранцията на ответника превишават много стойността на фактическата загуба.

Ако искът е успешен, имуществото може да бъде съдебно разпродадено, или решението да бъде наложено върху подадената гаранция.

Съдебната разпродажба прекратява по-нататъшни искиове от деня на самата разпродажба, и тогава плавателният съд се продава без тежести от всякакви искиове. Постъпленията се разпределят според реда на степенуване в САЩ.

### **7. Неправомерно арестуване или запориране**

Съдилищата в САЩ не се колебаят да присъждат щети за неправомерен арест или запориране по морски дела. Както в Англия и Канада обаче обезщетенията се присъждат само, когато арестът или иземането се докажат, че са мотивирани от недобросъвестност, злонамереност или груба небрежност. Често се изтъква аналогичността със злонамерено съдебно преследване. Когато арестът или запорирането са просто поради грешка, понякога разноските се присъждат, но не и обезщетение. Щатските съдилища могат да осъдят дадена страна за обезщетение поради изискване на прекалено голяма гаранция.

### **8. Конституционни защити на имущественото право на собственика на кораба**

Петата поправка на Конституцията, приета 1791 г. по отношение на федералните дела, забранява лишаването на личността от живот, свобода или имущество без надлежен съдебен процес. Четиринадесетата поправка от 1868 г., прилага подобна забрана по отношение на щатски дела. В резултат на някои решения на Върховния съд по граждански (не морски) дела, като напр. за заповор, през 1960-те и 1970-те години, се отваря вратичка за конституционно оспорване както на морското запориране, така и за арест по дела *in rem*, на основание на липса на „надлежен процес“, особено по отношение на въпроса дали тези наложени присъди по морска процедура трябва да се изисква да предлагат предварително уведомление и

предварително изслушване на ответниците, които са пряко засегнати от тях. Различни противоречиви решения са издадени от американските съдилища по този проблем, и прависти от университетите се ангажират в разпалени дебати по въпроса в научни статии и обзори.

Накрая – през 1985 г. – допълнителните правила **В** и **С** са поправени, за да дадат процедурна защита, която се счита за съвместима с концепцията за „надлежен процес“. Новите правила дават възможност за съдебна оторизация преди ареста или запорирането, по-подробни жалби (особено в случаите на запориране) и бързи процеси по изслушване след запорирането на имуществото. При изслушването след запориране се поражда задължение на изземашката или арестуващата страна да докаже, че има „валидна причина“ за арест или запориране на кораба. Допълнително правило С(4) изисква също и публично уведомление за делото *in rem* и за ареста в пресата, ако имуществото не е освободено до десет дни след започване на процеса.

Допълнителни защиты са обнародвани в Закона за търговските инструменти и морски задължения от 1988 г., изискващи за гражданско дело *in rem*, което е заведено за решение по задължение по преференциална ипотека или по морско задължение, „реално уведомление“ при начин, указан от областния съд към:

- а) капитана или отговарящото за кораба лице;
- б) всяко лице, което дава уведомление за иск за неизпълнено морско задължение на кораба по смисъла на 46 Глава на Кодекса на САЩ, сек. 31343(a) или (d);
- в) ипотекар на неизплатена ипотека, записан по смисъла на сек. 31321.

## 9. Обобщение и изводи

Освен признаването на по-голям брой морски задължения, отколкото във всяка друга страна, американското морско право е уникално в богатството си от механизми, с които разполагат ищците, както за арест *in rem*, така и за запориране за обезпечаване на исковете си и за предсъдебна защита и гаранция. **САЩ са пионери в развиването и прилагането на ефективна конституционна защита на правото на частна собственост на собствениците на кораби по отношение и на ареста, и на запорирането. Специално в тази област американското морско право може да служи за модел на всички останали страни.**

По същество заради широкото тълкуване на „необходимости“ в Закона за търговските инструменти и морските задължения, **исковете, които позволяват арест на кораб и запориране в САЩ са описани в „отворен списък“.**

### Литература

1. Международна конвенция за унифициране на някои правила относно задържането на морските кораби, 1952 г.
2. Конвенция за арест на корабите, 1999 г.
3. Лазаров, И. Хармонизация на българското морско право с международното морско право – Проблеми на морското право, 1/30/2005, с.11.
4. Райков, Р. Международно морско частно право (курс лекции). В. 1997.
5. Райков, Р. Международно морско публично право, С. 1999.
6. Райков, Р., Международно морско частно право (курс лекции) – ТУ – Варна, 2001
7. William Tetly Arrest, Attachment, and Related Maritime Law Procedures