

**ПРАВЕН АНАЛИЗ НА МЕЖДУНАРОДНАТА КОНВЕНЦИЯ  
ОТ 1999 ГОДИНА ЗА АРЕСТ НА КОРАБИ**

**ВЛАДИМИР БОЯНОВ ВЪРБАНОВ**

Докторант по научна специалност

„Международно право и международни отношения“

**Резюме:** Международната конвенция за арест на кораби, 1999 г. съдържа промени, които ще се окажат от минимална или огромна важност, в зависимост от действащото законодателство в страната, която обмисля нейното ратифициране. Създаването ѝ отправя предизвикателство към всички държави, които още не са я ратифицирали, да решат дали тя е достатъчен напредък в сравнение с Конвенцията за арест на кораби от 1952 г. и евентуално да се присъединят към нея. Отчитат се някои подобрения, но и определени стъпки назад – по същество обаче Конвенцията от 1999 г. хвърля мост между *saisie conservatoire* (запор) и концепцията в обичайното право за арест *in rem* (по отношение на самата вещ).

Съпоставят се и се анализират вътрешноправните източници, спрямо международната уредба, както и отражението на тази международна правна регламентация върху националното законодателство.

Доколкото в световен мащаб преобладава морското корабоплаване и в режима на задържането на кораби в речното и в морското корабоплаване съществуват съществени прилики, а в българското законодателство материята е обект на единна правна уредба, изследването на проблема относно задържането на кораби е конкретизирано до практиката в морското корабоплаване.

За разлика от международното законодателство, българската правна уредба предвижда три форми на задържане на кораба, които нямат точен аналог в приетите международни конвенции, които са свързани със:

– задържане или забрана за отплаване при констатиране на несъответствия в хода на проверка относно спазване на изискванията за безопасност и евентуално отстраняване на недостатъците.

– задържане за нередовност на корабни документи или дължими държавни вземания.

– задържане – арест на кораба, по молба на трети лица за вземания по морски претенции.

Особен случай са международните норми, съдържащи се в международен акт, по който дадена държава не е страна, но се превръщат в източник на правото, ако такава приложимост е предвидена.

За уеднаквяване на различните национални режими в областта на задържането на кораби, са приети две международни конвенции:

1. Първата и основополагащата от тях е Международната конвенция за задържане на морски кораби, приета на 10 май 1952 г. в Брюксел (т. нар. Брюкселска конвенция от 1952 г.).

2. Втората и последна за сега – обект на вниманието на тази статия – е Международната конвенция за задържане на кораби, приета на 12 март 1999 г. в Женева. (т. нар. Женевска конвенция от 1999 г. ).

Допълнително се разширява кръгът от средствата на ищите за защита чрез възможността за задържането на така наречените „sister ships“, които по смисъла на чл. 3 от двете Конвенции са кораби, принадлежащи на един и същи собственик.

## **1. История на възникване на Международната конвенция за задържане на кораби от 1999 година**

Проектопоправка на Конвенцията за арест от 1952 г. се приема от Международен морски комитет (СМІ<sup>1</sup>) на конференцията му в Лисабон през 1985 г. Този „Лисабонски проект“ е подаден от СМІ, заедно с проектопоправка на Конвенцията за морските привилегии и ипотечи от 1967 г., в Международната морска организация (ИМО<sup>2</sup>) и в Конференцията на ООН за търговия и развитие (УНСТАД<sup>3</sup>). Съвместната международна група от експерти по морско право за задържане и ипотечи и свързаните с тях дела (JIGE<sup>4</sup>), създадена от ИМО и УНСТАД, трябва да преразгледа конвенциите за морските привилегии и ипотечи и свързаните с тях процедури за налагане и препоръчва през 1989 г. да се отложи ревизирането на Конвенцията за арест на кораби от 1952 г. в изчакване на приемането на нова конвенция за морските привилегии и ипотечи.

След приемането на Конвенцията за морските привилегии и ипотечи от 1993 г., работата в JIGE се възобновява за преразглеждане на конвенцията за арест от 1952 г.

JIGE завършва обсъждането на поправките по Конвенцията за арест на кораби на деветата си сесия, проведена в Женева, 2-6.12.1996 г. и моли секретариатите на ИМО и УНСТАД, консултирайки се с председателя на JIGE, да подготвят набор от проекточленове на базата на решенията, взети от групата. „Проектът за конвенция за арест на кораби“ от 14.04.1997 г. е подготвен за внасяне на дипломатическата конференция, поискана от JIGE, която се насрочва за 01.03. до 12. 03.1999 г. в Женева. Окончателният текст

---

<sup>1</sup> Comité Maritime International

<sup>2</sup> International Maritime Organization

<sup>3</sup> United Nations Conference On Trade And Development

<sup>4</sup> Maritime liens and mortgages and related subjects

на Конвенцията за арест на кораби от 1999 г. се приема в Женева на 12.03.1999 г.

Новата Конвенция за арест на кораби, приета през 1999 година в Женева, не представлява съществено обновяване на правото на арест. Тя взема под внимание на първо място влязлата междуременно в сила нова Конвенция за правата на кредитори на съдове и корабни ипотeki и други международни спогодби. Новата Конвенция за арест на кораби съдържа в действителност някои съществени нови правила. Каталогът на морските иски е разширен с правата, произтичащи от щети на околната среда и отстраняване на излезли от строя или потънали кораби, право на премии на корабни застрахователи, вземания за комисиони на корабни брокери, както и право на възнаграждение, произтичащо от договори за агентство. Двете най-важни изменения все пак са, че Конвенцията вече не се отнася само за корабите на другите договорни държави, а за всички чуждестранни кораби на територията на някоя от договорните държави и че, ако договорните страни не са договорили друго, по принцип местната подсъдност за основния процес за предявяване на обезпечените от ареста вземания трябва да се открие в съответната страна на ареста.

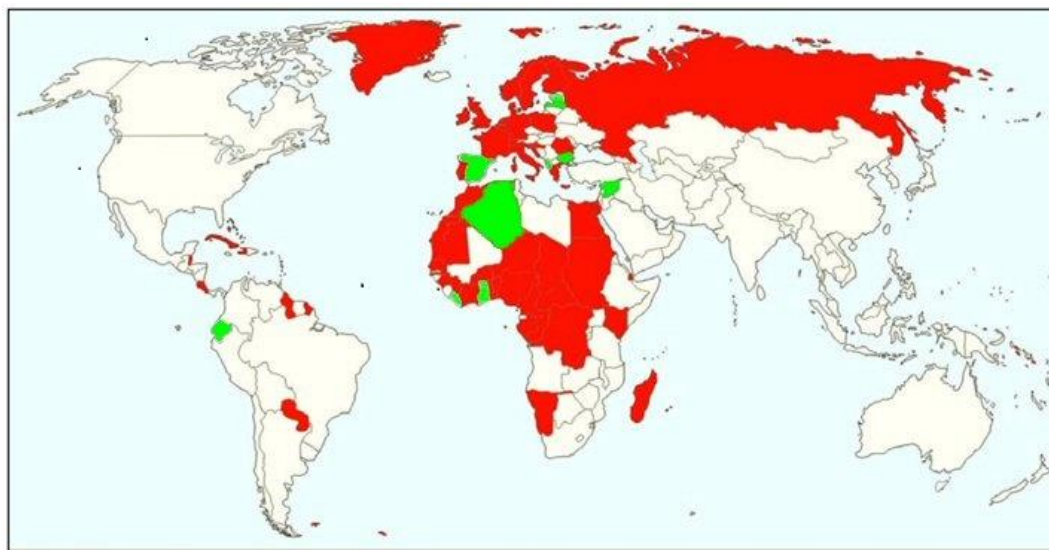
За да стане възможно влизането в сила на новата конвенция за арест на кораби от 1999 г. се нуждаеше от десет ратификации, като дълго време държавите, които са се присъединили към конвенцията са само пет<sup>5</sup>. Конвенцията остава отворена за подписване от 01 септември 1999 г. до 31 август 2000 г., а след тази дата остава отворена за присъединяване от други страни (чл. 12(1)).

Тя влезе в сила на 14 септември 2011 г., когато десет държави изразиха съгласие да бъдат обвързани с нея (чл.14(1)). Тези държави са:

---

<sup>5</sup> <http://www.comitemaritime.org/ratific/uninat/uni08.html>

Албания, Алжир, Бенин, България, Еквадор, Естония, Латвия, Либерия, Испания и Сирийската арабска република<sup>6</sup>.



■ Държави по Международна конвенция от 1952 г.

■ Държави по Международна конвенция от 1999 г.

Република България е страна по Международната конвенция за арест на кораби, 1999 г. Текстът ѝ в официален превод на български е обнародван в ДВ, бр. 10 от 2012 г.

Тъй като за изпълнението на задълженията на държавата в тази конвенция бе необходимо да се внесат изменения в действащото законодателство, съгласно чл. 27 от Закона за международните договори на Република България<sup>7</sup>, Министерският съвет осигури в надлежен срок подготовката и внасянето в Народното събрание на съответен законопроект. Въз основа на него ХСII Народно събрание прие на 11 декември 2013 г. Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване.

<sup>6</sup> Вж. IMI Yearbook 2010, стр. 682

<sup>7</sup> Обн. ДВ, бр. 97 от 2001 г.

Предвидено е, че търговски кораб, който се намира в българско морско пристанище, независимо от знамето, под което плава, може да бъде арестуван за обезпечаване на морски иск по смисъла на чл. 1, ал. 1 от Международната конвенция от 1999 г. за арест на кораби. Арестуването и освобождаването от арест на кораба се извършва от капитана на пристанището, в което се намира корабът по изпълнение на съдебен иск. Арест се постановява при условията, посочени в Международната конвенция за арест на кораби от:

1. първоинстанционния или въззивния български съд, пред който делото по морския иск е висящо;
2. окръжния съд по местонахождението на морския кораб за обезпечаване на бъдещ иск.

Освобождаването на кораб от арест се извършва при условията и по реда на чл. 4 от Международната конвенция за арест на кораби (чл. 364, нов, ДВ, бр. 109 от 2013 г., ал. 1, 3, 4 и 5 от КТК. Съответно е предвиден арестът на кораб, който се намира в българско речно пристанище (чл. 365, изм., ДВ, бр. 109 от 2013 г., ал. 1, 3, 4 и 5 от КТК).

## **2. Общ анализ на Международната конвенцията за арест на кораби от 1999 г.**

Преди всичко трябва да се отбележи, че международната конвенция от 1999 г. за арест на кораби надгражда конвенцията от 1952 г. Това обстоятелство позволява натрупаната съдебна практика<sup>8</sup> по прилагането на старата конвенция да се използва и при прилагането на новата.

---

<sup>8</sup> Съдебната практика е достъпна на интернет страницата на международния морски комитет <http://www.comitemaritime.org/>

Новата конвенция дефинира думата „арест“ в чл. 1(2) като „всяко задържане или ограничение върху преместването на кораб, предприето като предпазна мярка по нареждане на съд за обезпечаване на морски иск, но не включва задържане на кораб в изпълнение или за удовлетворяване на съдебно решение, решение на арбитраж или друг акт за принудително изпълнение.

Основната промяна от 1952 г. освен препратката към „друг съдебен инструмент“ е включването на думите „ограничаване движението на кораб“, което изглежда има предвид издаването на съдебни разпореждания **Mareva** по отношение на плавателни съдове. Новата дефиниция, както и предишната, включва и гражданската процедура **saisie conservatoire**, и американското запориране, и ареста на кораб по дела *in rem*. Това, че новата конвенция обединява двата вида арест – арест по обичайно право по дела *in rem* и гражданската процедура **saisie conservatoire**, или заповед, е нейна силна страна.

Също така изглежда, че новата конвенция за арест на кораби признава много, макар и не всички „специални законодателни права“. Това са тези права, които позволяват на правителствата и някои други публични органи да задържат, спират и, в някои случаи, да продават или конфискуват кораби, за да се обезпечат морски иски (напр. пристанищни такси, разноски за премахване на останки от кораб, разходи за отстраняване на замърсяване, щети и др.), или като санкции за някои престъпления (напр. трафик на наркотици, нарушения на правила за риболов, нелегална имиграция и др.). Правителствените права от този тип в днешно време изобилстват както по международни спогодби, така и по вътрешно законодателство, на практика във всички страни по света и често им се дава предимство по национално законодателство пред морските привилегии и

ипотеки върху кораби. Неспособността да се вземат под внимание в Конвенцията за Морските привилегии и ипотеки от 1993 г. е дупка в закона, която има опасност да попречи на много страни –особено Великобритания и САЩ – да станат страни по тази конвенция. Новата конвенция за арест, от своя страна, доста уместно постановява, в чл. 8(3):

„Тази конвенция не засяга права или правомощия, които са възложени на правителство или негови ведомства, държавни органи, докови или пристанищни власти за задържане на кораб или забрана за отплаване в границите на техните правомощия, съгласно международните конвенции или националните закони и разпоредби.“

Тази клауза се приближава доста до втората фраза от чл. 2 на конвенцията от 1952 г., освен по това, че признава правителствени права за задържане на кораби, произтичащи от международни конвенции и според националното законодателство. Това е важна добавка, защото в наши дни много международни конвенции дават права за задържане на кораб (или дори конфискация) на правителства, особено по отношение на трафик на наркотици и замърсяване на околната среда.

Въпреки че това правило покрива много законодателни права, то за жалост се ограничава само до задържане и не следва да включва специални законодателни права, които овластяват публичните органи, без намесата на съда, да продават задържания кораб и да им се плаща с приоритет пред повечето, ако не и всички останали, които имат претенции за постъпленията от продажбата.

Новата, както и старата конвенция от 1952 г., започва със списък от морски искове. Важно е, разбира се, да не се бъркат „морски искове“ с „морски задължения“. И в двете конвенции, „морски искове“ се отнася



просто до искове, които позволяват ареста на кораба. Понякога „морски искове“ се припокрива с „морски задължения“, но не винаги. Дали някои специфични видове „морски искове“ всъщност представляват „морски задължения“ (които следват кораба и се степенуват преди корабната ипотека) или просто законови права *in rem* (които не следват кораба и се степенуват след ипотека) зависи от други международни конвенции (които управляват морските привилегии и ипотеките на кораби), както и от националното законодателство.

JIGE не успява да постигне съгласие дали списъкът с „морски искове“ трябва да бъде „ограничен“, (т. е. изчерпателен), както е според конвенцията от 1952 г., или да бъде „отворен“ (незчерпателен), за да може да обхване и нови видове морски искове, които може да се появят с течение на времето. В съответствие с това, в чл. 1(1) от проекта от 1997 г. се излага списък от 22 специфични „морски иска“ (чл. 1(1)(а) до(v)), но преамбюла или „*chapeau*“ (чл. 1(1)), включва формулировки в скоби (т.е. формулировки, които да се решат на дипломатическата конференция), които биха направили списъка с „морски искове“ отворен.

Дипломатическата конференция изглежда е имала намерение да използва „ограничен“ списък, както се е случило в конвенцията от 1952 г. Член 1(1) от конвенцията от 1999 г. започва с думите: „**Морски иск** означава иск, който възниква от едно или повече неща от долуизброените“ и след това следва списъкът с 22 категории морски искове, които позволяват арест на кораб. По всяка вероятност трябва да се съжалева, че идеята за отворен списък е била отхвърлена, защото това би дало по-голяма гъвкавост на съдилищата, които ще прилагат конвенцията в бъдеще.

## **2.1. Някои специфични морски искиове**

Конвенцията за арест от 1999 г. включва някои нови морски искиове, които не са предвидени в тази от 1952 г., а именно разходи за репатриране на капитана, офицери и моряци, както и суми за социално осигуряване, плащани от тяхно име (т. е. изглежда дялът на членовете на корабния екипаж се покрива чрез удържки от техните надниците) (чл. 1(1)(o)). Други нови морски искиове за застрахователни премии (вкл. искане за заимозастрахователна полица) по отношение на кораба, платими от или за сметка на собственика или чартъора (чл. 1(1)(q)) и искиове за комисионни, брокерски или агентийски такси, платими по отношение на кораба от или за сметка на собственика или чартъора (чл. 1(1)(r)).

Би било полезно да се добави към чл. 1(1)(o) застрахователни премии (напр. застраховка живот), платими по отношение на капитана и моряците, макар че такъв иск не би трябвало да има статут на морско задължение. Но такава добавка не е направена, така че не се дава право за арест за животозастрахователни премии според Конвенцията от 1999 г.

Чл. 1(1)(n) от проекта за конвенцията от 1997 г., засягащ „такси и налози за пристанища, канали и други водни пътища“ се променя, за да включи изрично упоменаване на „такси за докове“ в окончателния текст. Таксите за докове се споменават изрично в чл. 1(1) от Конвенцията за арест от 1952 г. и в Лисабонския проект от 1985 г. Такова изрично записване защитава в частност по-добре интересите на собствениците на докове и операторите на терминали.

Друга поправка в проекта от 1997 г. е направена с прибавянето на думата „реконструкция“, така че чл. 1(1)(m) става: „Конструкция, реконструкция, поправка, смяна на предназначението и оборудване на кораба“ в чл. 1(1)(m) от окончателния текст. Добавката е важна, защото

реконструкция означава нещо различно от конвертиране (смяна на предназначението), но и защото Конвенцията за морските привилегии и ипотеки от 1993 г., чл. 7(1)(b), признава правото на компанията, която поправя кораба, да задържи кораба за поправка, включително и реконструкция.

## **2.2. Арест на кораб при отплаване или веднага след отплаване**

JIGE не успява да реши дали чл. 2(3) от проекта, който разрешава арест на кораб при отплаване (като в чл. 3(1) от старата конвенция) трябва също така да дава право за арест на кораб, който вече е отплавал (както се предлага в лисабонския проект от 1985 г.). Така че целият член се поставя в скоби за по-нататъшно обсъждане на дипломатическата конференция. Макар че повечето морски лица очакват текста в окончателния вариант на конвенцията да разрешава арест и в двете ситуации и по този начин да се улесни арестът на кораби веднага след като вдигнат котва и докато все още са под юрисдикцията на арестуващия ги съд, за това не се споменава изрично в Конвенцията, така както е приета. Изглежда въпросът е оставен за решение в националното законодателство, дотолкова доколкото чл. 2(4) казва: „Процедурата за арест на кораб или освобождаването му според разпоредбите на тази конвенция се ръководи от законодателството на държавата, в която е извършен или поискан арестът.“

## **2.3. Арест за морски задължения и законови права *in rem***

Членове. 3(1)(a)(i) до(v) от проекта от 1997 г. изрично указват арест за морски задължения, признати по чл. 4 от Конвенцията за Морски привилегии и ипотеки от 1993 г. Окончателният текст на новата конвенция за арест не включва еквивалентна разпоредба. По-скоро по чл. 3(1)(e) от

конвенцията се позволява арест на всеки кораб, по отношение, на който възниква морски иск, ако „(е) искът е срещу собственика, беър-боут чартъора, управителя или оператора на кораба и искът е обезпечен с морски залог, който се предоставя или възниква по законодателството на държавата, където се изисква арестът.“ Това, по презумпция, включва иски за морски задължения, разглеждани в чл. 4 от Конвенцията за морските привилегии и ипотечи от 1993 г. (ако страната, където се изисква арестът е подписала конвенцията), както и всяко друго морско задължение дадено или възникнало по националното законодателство на тази държава.

Проектът от 1997 г. съдържа една разпоредба в скоби (чл. 3(1)(b)), която би позволила арест за морски задължения, различни от тези по чл. 4 от Конвенцията за морските привилегии и ипотечи от 1993 г., които са признати по законите на държавата, където се иска арестът. Като използва думата „признати“, разпоредбата в скоби би позволила арест на кораб за чуждестранни морски задължения, признати от дадена държава според възприетите в нея правила за уреждане на конфликтно законодателство, дори и ако в собственото ѝ законодателство не съществува еквивалент на такива морски задължения. Подразбира се, че заменянето на думата „признати“ с „дадени или възникнали“ в чл. 3(1)(e) на Конвенцията за арест от 1999 г. по същество означава, че арестът на кораб се позволява само при иски за чуждестранни морски задължения, които отговарят на морски задължения по местното законодателство на арестуващата страна (позицията на Великобритания), а не (както е в САЩ и Канада) за морски задължения, дадени чрез вярно приложеното чуждестранно законодателство, дори ако еквивалентен иск не е обезпечен с морско задължение в арестуващата държава. Ако е така, такова решение, позволяващо арест само за такива чуждестранни морски задължения, които

са същите като морските задължения в местното законодателство, е не достатъчно добро, защото то не взима под внимание истинската същност на морското задължение като вещно право, насърчава *forum shopping*<sup>9</sup> и нелепо отхвърля основни принципи на международното частно право.

Арест за иски по корабни ипотечи, залози и тежести от същия характер са позволени по чл. 3(1)(с), както и арест за иски, свързани със собствеността или притежанието на кораба (чл. 3(1)(d)).

Чл. 3(1)(а) и (b) изглежда покрива арест за иски, обезпечени със законови права *in rem*, както се разбират в морското право на Англия и повечето страни от Британската общност, вкл. Канада (без Квебек). Тези разпоредби позволяват арест на всеки кораб, по отношение на който, е повдигнат морски иск, ако:

„(a) лицето, което е било собственик на кораба по време на възникване на морския иск, носи отговорност по отношение на този иск и се явява собственик на кораба при налагането на ареста; или

(b) беър-боут чартърът на кораба по времето на възникване на морския иск носи отговорност за този иск и се явява беър-боут чартър или собственик на кораба при налагането на ареста“.

Важно е да се отбележи, че съответното време за възникване на законови права е точно дефинирано като времето на арест на кораба (като в канадското право), а не времето на издаване на заповедта за дело *in rem* (както е в Англия в момента). Разпоредбата също така насърчава страни като Канада да поправят законите си, за да може чартъри да имат възможност да задължават кораба *in rem*.

---

<sup>9</sup> Възможността за ищеца по собствено усмотрение да избира измежду повече съдилища най-благоприятния за него съд. Вж. Kropholler, Jan „Das Unbehagen am forum shopping. Festschrift für Karl Firsching zum 70. Geburtstag“, München, 1983, стр. 165-173

#### 2.4. Арест на *sister ships*<sup>10</sup>

Конвенцията за арест от 1999 г. разрешава арест на *sister ship* по чл. 3(2), който гласи следното:

„Арест се допуска също и за всеки друг кораб или кораби, които при налагане на ареста са били собственост на лицето, носещо отговорност по отношение на морския иск и което при възникването на иска се е явявало:

(а) собственик на кораба, по отношение на който е възникнал морският иск; или

(б) беър-боут чартър<sup>11</sup>, тайм чартър<sup>12</sup> или чартър за определен рейс на този кораб.

Тази разпоредба не се прилага за морски иски, отнасящи се до правото на собственост или притежание на кораб.“

Чл. 3(2) е полезен при оторизирането на ареста на кораби, които принадлежат на всички видове чартъри, при морски иски, за които са подведени под отговорност по отношение на „повинния кораб“, както и за *sister ships*, принадлежащи на собственика на „повинния кораб“, който е лично подведен под отговорност по такива иски. Разпоредбата, както в чл. 3(1) за арест на самия „повинен кораб“, също съвсем правилно определя времето на ареста, а не времето на издаване на писмената заповед *in rem* или времето на подаване на иска, като точния момент за определяне кога възниква правото на арест.

---

<sup>10</sup> Кораби, които по смисъла на чл. 3 от двете конвенции са кораби, принадлежащи на един и същи собственик. Приблизителният превод на български е „сродни кораби“.

<sup>11</sup> „Беър-боут чартър“ 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 (чл. 199а от КТК).

<sup>12</sup> „Тайм чартър“ е договор за наем на кораб за определено време, при който наемодателят се задължава да предостави на наемателя цял кораб срещу определена наемна цена, за да извърши през уговореното време превози на товари или пътници или да го използва за друга дейност (чл. 184(1) от КТК).

Чл. 3(2) обаче, може да се окаже, че има един „фатален недостатък“ в това, че ограничава ареста на *sister ships* само до кораби на един и същ „легален собственик“ като този на повинния кораб, а не разпространява правата за арест на всички *sister ships*, или бенефициарно притежавани по времето на ареста от собственика на „повинния кораб“, който е лично подведен под отговорност по дадения морски иск. „Бенефициарна собственост“ на кораби в морското право обикновено значи собственост на дадена страна, която не е „легален“ (т. е. регистриран) собственик на плавателния съд, но която стои зад легалния собственик и има права над кораба (вкл. и правото да разполага с него). „Бенефициарен собственик“ обичайно включва например компания-майка или холдинг. В наши дни много флотилии оперират в рамките на големи корабоприжателни групи, които са собственост и контролирани от една и съща компания-майка или холдинг, но всеки отделен плавателен съд във флотилията или групата е легална собственост (т. е. регистриран на името) на отделна фирма, различна от холдинга, притежаваща един кораб. Никоя от тези фирми не е регистриран собственик на друг плавателен съд във флотилията, но всички те имат един и същ „бенефициарен собственик“, която е холдинговата компания или корпорацията-майка. Фактът, че чл. 3(2) на новата конвенция разрешава арест на *sister ship* само за кораби на един и същ легален собственик, а не съдове на бенефициарни собственици, не взема под внимание реалността на съвременното корабособственичество в морската търговия.

Конвенцията за арест от 1999 г. ограничава размера на обезпечението, което да се изисква за освобождаване на кораб от арест, до стойността на арестувания кораб (чл. 4(2) и 4(5)(b)). Подобно ограничение е

вмъкнато и в чл. 5(1)(а) по отношение правото на повторен арест и многобройни арести.

## **2.5. Насрещно обезпечение и неправомерен арест**

С чл. 6(1) на Конвенцията за арест от 1999 г. се дава власт на арестуващия съд да налага на ищеца задължението да внесе насрещна гаранция за загуби, които могат да бъдат причинени на ответника в резултат на ареста, и за които ищецът може да бъде подведен под отговорност. Такива загуби включват, но не се изчерпват, със загуби в резултат на ареста, понеже той е „неправомерен“ или „неоснователен“, или защото е поискана и платена прекалено голяма гаранция. С чл. 6(2) се дава право на арестуващия съд да отсъди щети за „неправомерен“ или „неоснователен“ арест, или за „свръхгаранция“ – поискана и платена – като отговорността на ищеца в това отношение се определя според местното законодателство на държавата, където е извършен арестът (чл. 6(3)).

Тези разпоредби са важно признание за нуждата да се санкционира арест, основан на злонамереност, недобросъвестност или небрежност от страна на ищеца (т. е. „неправомерен“ арест, така както се разбира в Англия, САЩ, Канада и други страни с обичайно право). Конвенцията стига и по-далече, като позволява и щетите да се оценят и да се наложи насрещна гаранция по отношение на „неоснователния“ арест (т. е. арест извършен по грешка, без правно основание, но не мотивиран от злонамереност или небрежност). Тази позиция е възприета от много гражданскоправни съдебни системи. В страните с обичайно право, от друга страна, повече се клони към това да се присъждат разноски за арест *bona fide*<sup>13</sup>, извършен по съдебна грешка. Окончателният текст изглежда възприема гражданското правило.

---

<sup>13</sup> добросъвестен



В САЩ, където обикновено обезщетенията са доста по-щедри в сравнение с други страни, даването на съдията право по собствено усмотрение да отсъди обезщетение за „неправомерен“ или „неоснователен“ арест, или за изискване и вземане на свръхгаранция, може да изглежда като „отваряне на шлюзовете“ към „отговорност в неограничен размер“. Но в крайна сметка този страх не се оправдава в гражданските юрисдикции.

## **2.6. Приложение на конвенцията за арест**

Конвенция от 1999 г. задължава да се прилага за „всеки кораб под юрисдикцията на страна-членка по конвенцията, независимо от това дали корабът плава под знамето на тази държава, или на друга страна-членка.“ (чл. 8(1)) Съществуваха предложения за поправка на тази разпоредба, така че отново да се въведе правилото от чл. 8(2) на Конвенцията от 1952 г., според което кораб под флага на страна-нечленка може да бъде арестуван в страна-членка за един или повече морски искиове, изброени в чл. 1 на същата конвенция, или за друг иск позволяващ арест на кораб, според законодателството на арестуващата държава. Но в окончателния текст не беше направена такава добавка. По-скоро изглежда, че Конвенцията ще урежда арест на всички кораби в държавите-членки, независимо под какъв флаг плават. Това правило прави „морските искиове“, изброени в чл. 1(1) единствената база, на която държавите-членки могат да арестуват кораби под всякакъв флаг и регистрация.

Последствието от тази промяна изглежда ще е, че държавите-членки не могат да арестуват кораби по националното си законодателство, освен ако искът не е от изброените в чл. 1(1).

## **2.7. Обобщение и изводи**

Конвенцията от 1999 г. уточнява в своя чл. 9, че нищо в нея (конвенцията) не бива да се разбира като създаващо морски задължения. Тази разпоредба първоначално бе включена в чл. 8(3) на Проекта за конвенция от 1997 г., където всъщност не ѝ беше точно мястото. В чл. 9 тя получи по-голяма стойност и е близка до чл. 9 от Конвенцията за арест от 1952 г.

Днес един от първите въпроси, които трябва да решат държавите, които не са ратифицирали конвенцията от 1999 г., е дали да ратифицират конвенцията или не, или да се присъединят към нея, или разпоредбите ѝ да влязат в сила в националните им законодателства. Тъй като новата конвенция представлява огромна промяна в сравнение с текстовете на Конвенцията от 1952 г., съществуват обосновани съмнения дали в кратки срокове ще се случи такова ратифициране, присъединяване или реципиране от страна на много държави (и най-вече от основните корабоплавателни). Важно е държавите да откликнат позитивно на предизвикателството да постигнат по-голяма унификация в тази жизненоважна сфера от морското право. Такъв международен ракурс е особено наложителен сега, поради неприятната тенденция в последно време много страни да се „отцепват“ в някои други сектори на морското право, най-вече в превоза на товари по море. Ползите от юридическа унификация в сферата на ареста на кораби, както и обратно – недостатъците от юридическата дисхармония – не могат да бъдат влошени, от гледна точка на всички партньори в морската общност (корабособственици, застрахователи, ищци, съдии, адвокати и правителства). Но постигането на желаната цел за международна хармонизация струва известни неудобства за националното законодателство,

а желаната нова международна конвенция не бива да бъде обременявана с дефекти.

### **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

**МЕЖДУНАРОДНА КОНВЕНЦИЯ ЗА АРЕСТ НА КОРАБИ, 1999 г.**

**(Ратифицирана със закон, приет от XXXVIII Народно събрание**

**на 12 януари 2001 г. - ДВ, бр. 7 от 2001 г.**

**В сила за Република България от 14 септември 2011 г.)**

*Издадена от Министерството на транспорта, информационните технологии и съобщенията*

*Обн. ДВ, бр. 10 от 3 февруари 2012 г.*

Държавите - страни по тази конвенция,

Изразявайки желанието си да съдействат за хармоничното и последователно развитие на световната морска търговия,

Убедени в необходимостта от приемането на правен инструмент, установяващ международното уеднаквяване в областта на морските арести, и като отчитат последните изменения в съответните области,

се споразумяха за следното:

**Определения**

**Член 1**

За целите на тази конвенция:

(1) "Морски иск" означава иск, който възниква на едно или повече от следните основания:

(a) загуба или щета, причинена при експлоатацията на кораб;

(b) смърт или телесна повреда на суша или по вода, които са в пряка връзка с експлоатацията на кораб;

(c) спасителни операции или договор за спасяване, включително, ако е приложимо, специално обезщетение при провеждане на спасителни операции по отношение на кораб, който сам по себе си или товарът му представляват заплаха за околната среда;

(d) щета или заплаха за причиняване на щета на околната среда, крайбрежието или свързаните с тях интереси; предприемане на мерки за предотвратяване, намаляване на последствия или отстраняване на щета; обезщетение за такава щета, разходи в разумни граници, които са предприети или предстои да бъдат предприети за възстановяване на околната среда от нанесени щети; загуба, която е понесена или е възможно да бъде понесена от трети лица във връзка с такава щета, и щета, разходи или загуба от характер, подобен на посочените в тази буква;

(e) суми и разходи, свързани с вдигане, преместване, изваждане, разрушаване или обезвреждане на потънал, претърпял корабокрушение, заседнал или изоставен кораб, включително за всичко намиращо се или което се е намирало на борда на кораба, както и суми и разходи за съхранението на изоставен кораб и издръжката на екипажа му;

(f) всяко споразумение, отнасящо се до използването или наемането на кораба, независимо дали се съдържа в договор за наем на кораб или сключено по друг начин;

(g) всяко споразумение, отнасящо се до превоз на стоки или пътници на кораба, независимо дали се съдържа в договор за наем на кораб или сключено по друг начин;

(h) загуба или щета на стоки или загуба или щета, свързани с тях (включително багаж), превозвани на кораб;

(i) обща авария;

(j) влачене;

- (k) пилотаж;
- (l) доставени стоки, материали, провизии, бункер, оборудване (включително контейнери) или услуги, предоставени на кораба за неговата експлоатация, управление, съхранение или поддръжка;
- (m) строеж, реконструкция, ремонт, промяна на предназначението или оборудването на кораб;
- (n) пристанищни и канални такси и вземания, такси и вземания в докове, канали и други водни пътища;
- (o) заплати и други суми, дължими на капитана, офицерите и други членове на корабния екипаж, свързани с тяхната работа на кораба, включително разходи по репатриране и суми за социално осигуряване, плащани от тяхно име;
- (p) дисбурсментски разходи, направени от името на кораба или неговите собственици;
- (q) застрахователни премии (включително взаимозастрахователни вноски) по отношение на кораба, плащани от корабособственика или беърбоут чартъора или от тяхно име;
- (r) всякакви такси за комисионна, брокерска или агентийска дейност, плащани по отношение на кораб от корабособственика или беърбоут чартъора или от тяхно име;
- (s) всякакви спорове във връзка с правото на собственост или владението на кораб;
- (t) спорове между съсобствениците на кораб както във връзка с наемането на корабен екипаж, така и по отношение на печалбите от този кораб;
- (u) всякаква ипотека или вещни тежести от същия характер върху кораба;

(v) всякакви спорове, произлизащи от договор за продажба на кораба.

(2) "Арест" означава всяко задържане или ограничение върху преместването на кораб, предприето като предпазна мярка по нареждане на съд за обезпечаване на морски иск, но не включва задържане на кораб в изпълнение или за удовлетворяване на съдебно решение, решение на арбитраж или друг акт за принудително изпълнение.

(3) "Лице" означава всяко физическо или юридическо лице или всяко публично или частно юридическо лице, включително държавата или която и да е нейна съставна част.

(4) "Ищец" означава всяко лице, което предявява морски иск.

(5) "Съд" означава всеки компетентен съдебен орган на държавата.

## **Правомощия за извършване на арест**

### **Член 2**

(1) Кораб може да бъде арестуван или освободен от арест само по решение на съд на държава - страна по конвенцията, в която е предизвикан арестът.

(2) Кораб може да бъде арестуван само по отношение на морски иск, но не и по отношение на друг иск.

(3) Кораб може да бъде арестуван с цел получаване на гаранция, независимо че съгласно клауза за юрисдикция или арбитражна клауза в съответния договор морският иск, по отношение на който се извършва арест, трябва да се разглежда в държава, невяваща се държавата, в която се извършва арестът, или от арбитраж или по решение според законодателството на друга държава.

(4) Съгласно разпоредбите на тази конвенция процедурата по арест на кораб и освобождаването му се ръководи от законодателството на държавата, в която е извършен или поискан арестът.

## **Упражняване на право на арест**

### **Член 3**

(1) Арест се допуска за всеки кораб, по отношение на който е предявен морски иск, при условие че:

(a) лицето, което е било собственик на кораба по време на възникване на морския иск, носи отговорност по отношение на този иск и се явява собственик на кораба при налагането на ареста; или

(b) беър-боут чартърът на кораба по времето на възникване на морския иск носи отговорност за този иск и се явява беър-боут чартър или собственик на кораба при налагането на ареста; или

(c) морският иск се основава на ипотека или вещни тежести от подобен характер, учредени върху кораба; или

(d) искът се отнася до правото на собственост или владение на кораба; или

(e) искът е срещу собственика, беър-боут чартъора, управителя или оператора на кораб и е обезпечен чрез морски залог, който се предоставя или произтича съгласно законодателството на държавата, в която е поискан арестът.

(2) Арест се допуска също и за всеки друг кораб или кораби, които при налагане на ареста са били собственост на лицето, носещо отговорност по отношение на морския иск и което при възникването на иска се е явявало:

(a) собственик на кораба, по отношение на който е възникнал морският иск; или

(b) беър-боут чартър, тайм чартър или чартър за определен рейс на този кораб.

Тази разпоредба не се прилага за морски иски, отнасящи се до правото на собственост или притежание на кораб.



(3) Независимо от разпоредбите в ал. 1 и 2 на този член 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.

### **Освобождаване от арест**

#### **Член 4**

(1) Кораб, който е бил арестуван, се освобождава от арест, когато е предоставена достатъчна гаранция в удовлетворителна форма, с изключение на случаите, когато кораб е арестуван във връзка с морските иски, изброени в член 1 (1)(s) и (t). В такива случаи съдът може да разреши на лицето, в чието владение се намира корабът, да продължи да го използва при предоставяне на достатъчна гаранция от негова страна или по друг начин да реши въпроса за експлоатацията му по време на ареста.

(2) В случай че страните по спора не постигнат съгласие относно размера и формата на гаранцията, съдът определя вида и размера ѝ, като последният не трябва да превишава стойността на арестувания кораб.

(3) Молба за освобождаване на кораб срещу предоставяне на гаранция не трябва да се счита като признаване на отговорност, нито като отказ от законно право на защита или ограничаване на отговорността.

(4) Ако кораб е арестуван в държава, която не е страна по конвенцията, и не е освободен въпреки предоставяне на гаранция в държава – страна по конвенцията, по отношение на същия иск, при молба, съдът на държавата – страна по конвенцията, дава разпореждане за освобождаване на гаранцията.

(5) Ако в държава, която не е страна по конвенцията, кораб бъде освободен от арест при предоставяне на удовлетворителна гаранция по отношение на този кораб, за всяка предоставена гаранция в страна по конвенцията по отношение на същия иск се разпорежда освобождаване на предоставената гаранция до размер, при който общата сума на гаранцията, предоставена в двете държави, не превишава:

(а) стойността на иска, по отношение на който кораб е арестуван, или

(b) стойността на кораба,

в зависимост от това коя от тях е по-ниска. Такова освобождаване обаче няма да бъде разпоредено освен в случай, че гаранцията, предоставена в държавата, която не е страна по конвенцията, е практически достъпна за ищеца и може свободно да бъде преведена.

(6) Когато е предоставена гаранция съгласно ал. 1 на този член, лицето, предоставило такава гаранция, може по всяко време да се обърне към съда за намаляване, промяна или отменяне на гаранцията.

## **Право на повторен арест и многократен арест**

### **Член 5**

(1) Ако в някоя държава кораб е бил вече арестуван и освободен от арест или е била предоставена гаранция във връзка с морски иск, този кораб не може повторно да бъде арестуван или арестуван по отношение на същия иск, с изключение на случаите, когато:

(а) формата или размерът на предоставената гаранция за кораба по отношение на същия иск са неудовлетворителни, при условие че общият размер на гаранцията не може да превишава стойността на кораба; или

(b) лицето, което е предоставило гаранцията, не може или по всяка вероятност няма да може да изпълни някои или всичките си задължения; или

(с) арестуваният кораб или предоставената преди това гаранция е била освободена:

(i) по молба или със съгласие на ищеца при наличие на разумно основание, или

(ii) поради невъзможност на ищеца да предотврати освобождаването на кораб чрез предприемане на разумни мерки.

(2) Всеки друг кораб, който би могъл да бъде предмет на арест по отношение на същия иск, не може да бъде арестуван освен в случаите, когато:

(а) формата или размерът на гаранцията, предоставена по отношение на този иск, са неудовлетворителни; или

(б) разпоредбите, предвидени в ал. (1)(b) или (с) на този член, са приложими.

(3) "Освобождаване" за целите на този член не включва каквото и да е незаконно освобождаване или бягство от арест.

## **Защита на собствениците и беър-боут чартърорите на арестуваните кораби**

### **Член 6**

(1) Съдът може като условие за ареста на кораб или за разрешение за продължаване на вече наложен арест да наложи на ищеца, който цели предявяване на морски иск или е предизвикал арест на кораб, задължението да обезпечи гаранция по форма, размер и при условия, определени от този съд за всяка щета, която може да бъде причинена на ответника в резултат на ареста и за която ищецът може да бъде признат за отговорен, включително, но не само за загуби или щети, които могат да бъдат причинени на ответника вследствие на:

(a) незаконен или неоправдан арест, или

(b) прекомерно голям размер на гаранцията, която е поискана и предоставена.

(2) Съдилищата на държавата, в която е бил извършен арест, имат правомощията да определят степента на отговорност на ищеца, ако има такава, за загуба или щета, причинена в резултат на ареста, включително, но не само за такава загуба или щета, която може да бъде причинена вследствие на:

(a) незаконен или неоправдан арест; или

(b) прекомерно голям размер на гаранцията, която е поискана и предоставена.

(3) Отговорността на ищеца, ако има такава в съответствие с ал. 2 на този член, се определя съгласно приложимите закони на държавата, в която е извършен арестът.

(4) Ако съд в друга държава или арбитраж трябва да реши случая по същество съгласно разпоредбите на чл. 7, съдебното производство, свързано с отговорността на ищеца съгласно ал. 2 на този член, може да бъде отложено до вземане на това решение.

(5) Ако е била предоставена гаранция в съответствие с ал. 1 на този член, лицето, предоставило такава гаранция, може по всяко време да се обърне към съда за намаляване, промяна или отменяне на гаранцията.

## **Правомощия за решаване по същество**

### **Член 7**

(1) Съдилищата на държавата, в която е извършен арест или е предоставена гаранция за освобождаване на кораб от арест, имат правомощията за решаване на случая по същество, освен ако страните не се

договорят или не са се договорили да предадат спора на съд в друга държава, който да осъществи тази юрисдикция, или на арбитраж.

(2) Независимо от разпоредбите на ал. 1 на този член съдилищата на държавата, в която е извършен арест или е предоставена гаранция за освобождаване на кораб от арест, могат да се откажат от упражняването на правомощията, когато такъв отказ се разрешава от законодателството на тази държава, и правомощията се поемат от съд на друга държава.

(3) В случаи, когато съдът на държавата, в която е извършен арест или е предоставена гаранция за освобождаване на кораб от арест:

(а) няма правомощията да вземе решение по същество; или

(б) се е отказал да упражни правомощията си съгласно разпоредбите на ал. 2 на този член,

този съд може, а при молба установява срок, в който ищецът да възбуди производство пред компетентен съд или арбитраж.

(4) Ако не се възбуди съдебно производство в рамките на срока, установен съгласно ал. 3 на този член, тогава при молба се разпорежда арестуваният кораб или предоставената гаранция да бъде освободен/а.

(5) Ако съдебно производство е възбудено в рамките на срока, установен в съответствие с ал. 3 на този член, или ако е възбудено производство пред компетентния съд или арбитраж на друга държава, без да е установен такъв срок, всяко окончателно решение, взето от тях, следва да бъде признато и влиза в сила за арестувания кораб или за гаранцията, предоставена с цел освобождаване на кораб от арест, при условие че:

(а) ответникът е надлежно уведомен за такова производство и му е предоставена възможност за представяне на делото за защита; и

(б) такова признаване не противоречи на обществения ред (*ordre public*).

(6) Нищо в разпоредбите на ал. 5 на този член не може да попречи на изпълнението на решение, взето от съд или арбитраж на друга държава, в съответствие със законодателството на държавата, в която е извършен арест или е предоставена гаранция с цел освобождаване на кораб от арест.

## **Приложение**

### **Член 8**

(1) Тази конвенция се прилага за всеки кораб, намиращ се в границите на юрисдикцията на договаряща се страна, независимо от това дали този кораб плава или не под знамето на договаряща се страна.

(2) Конвенцията не се прилага за военни кораби, военни спомагателни или други кораби, притежавани или оперирани от държава и използвани само за държавни нетърговски цели.

(3) Тази конвенция не засяга права или правомощия, които са възложени на правителство или негови ведомства, държавни органи, докови или пристанищни власти за задържане на кораб или забрана за отплаване в границите на техните правомощия, съгласно международните конвенции или националните закони и разпоредби.

(4) Тази конвенция не засяга властта на която и да е държава или съд да издават разпореждания, свързани с общата стойност на активите на длъжника.

(5) Нищо в тази конвенция не ограничава прилагането на международните конвенции, постановяващи ограничаване на отговорността, или на вътрешното законодателство, въвеждащо в сила ограничаването на отговорността в държавата, в която е извършен арест.

(6) Нищо в тази конвенция не променя или засяга законите, действащи в договарящите се страни и отнасящи се за арест на кораб, който

физически се намира под юрисдикцията на държавата на знамето, от лице с постоянно местожителство или място на дейност в тази държава или от друго лице, придобило правото на иск по силата на суброгация, предаване или на друго основание.

### **Непораждане на морски залози**

#### **Член 9**

Нищо в тази конвенция не трябва да се тълкува като основание за възникване на морски залог.

### **Резерви**

#### **Член 10**

(1) Всяка държава може при подписване, ратификация, приемане, одобряване или присъединяване към тази конвенция, както и по всяко време след това да си запази правото да се въздържа от прилагане на конвенцията при наличие на едно или на всички от следните обстоятелства:

- (a) кораби, които не се явяват морски кораби;
- (b) кораби, които не плават под знамето на държава, която е страна по конвенцията;
- (c) морски искиове, попадащи под разпоредбите на чл. 1, ал. 1, точка (s).

(2) Държава, явяваща се също и страна по определен договор за корабоплаване по вътрешните водни пътища, може да декларира при подписване, ратифициране, приемане, одобряване или присъединяване към тази конвенция, че правилата за прилагане на юрисдикция, признаване и изпълнение на съдебни решения, предвидени в такива договори, се прилагат с предимство пред разпоредбите на чл. 7 от тази конвенция.

## **Депозитар**

### **Член 11**

Тази конвенция се депозира при Генералния секретар на Организацията на обединените нации.

## **Подписване, ратификация, приемане, одобряване и присъединяване**

### **Член 12**

(1) Тази конвенция е открита за подписване от всяка държава в седалището на Организацията на обединените нации в Ню Йорк от 1 септември 1999 г. до 31 август 2000 г., като след този срок остава открита за присъединяване.

(2) Държавите могат да изразят съгласие за обвързване с тази конвенция чрез:

(а) подписване без резерва за ратификация, приемане и одобряване; или

(б) подписване при условие на последваща ратификация, приемане или одобряване с последваща ратификация, приемане или одобряване; или

(с) присъединяване.

(3) Ратификация, приемане, одобряване или присъединяване влизат в сила чрез депозиране на съответния инструмент при депозитаря.

## **Държави с повече от една законодателна система**

### **Член 13**

(1) Ако държава има две или повече териториални единици, в които се прилагат различни правни системи по отношение на въпросите, разглеждани в тази конвенция, тя може при подписване, ратификация, приемане, одобряване или присъединяване да декларира, че тази конвенция се прилага за всички териториални единици или само за една или повече от тях, като може да внесе изменения, като представи друга декларация, по всяко време.



(2) Депозитарят се уведомява за всяка такава декларация, като в нея изрично се упоменават териториалните единици, за които конвенцията се прилага.

(3) По отношение на държава - страна по конвенцията, която има две или повече правни системи, свързани с арест на морски кораби и прилагани в различни териториални единици, препращания в тази конвенция към съд на държава и съответно законодателството на държава се тълкуват като препращания към съда на съответната териториална единица в границите на тази държава и съответно към законодателството на тази териториална единица.

### **Влизане в сила**

#### **Член 14**

(1) Тази конвенция влиза в сила шест месеца след датата, на която 10 държави са изразили съгласие да се обвържат с нея.

(2) За държава, която е изразила съгласие да бъде обвързана с тази конвенция, след като са били изпълнени условията за нейното влизане в сила, същата влиза в сила три месеца след датата на изразяване на такова съгласие.

### **Преразглеждане и изменение**

#### **Член 15**

(1) Конференция на страните по конвенцията за преразглеждане или изменение в тази конвенция се свиква от Генералния секретар на Организацията на обединените нации при молба на една трета от договарящите се страни.

(2) Всяко съгласие за обвързване с тази конвенция, изразено след датата на влизане в сила на измененията към конвенцията, се счита за обвързване с конвенцията, както е изменена.

## **Денонсиране**

### **Член 16**

(1) Тази конвенция може да бъде денонсирана от всяка договаряща се страна по всяко време след датата на влизането в сила на конвенцията за тази държава.

(2) Денонсирането се извършва чрез депозиране на документ за денонсиране при депозитаря.

(3) Денонсирането влиза в сила след една година или след такъв срок, какъвто е посочен в документа за денонсиране, от датата на получаване на документа от депозитаря.

## **Езици**

### **Член 17**

Тази конвенция е съставена в един оригинален екземпляр на арабски, китайски, английски, френски, руски и испански език, като всички текстове са еднакво автентични.

Съставена в Женева на 12 март хиляда деветстотин деветдесет и девета година.

В удостоверение на което долуподписаните и надлежно упълномощени за тази цел от съответните правителства подписаха тази конвенция.