Возмещение убытков, связанных с арестом и задержанием морских судов в Украине

В настоящий момент написано большое количество статей, посвящённых процедуре и проблемам ареста морских судов в Украине, однако мало освещен вопрос возмещения убытков, которые могут быть причинены судовладельцу (собственнику, фрахтователю по бербоут-чартеру или тайм-чартеру) арестом или же задержанием его судна.

В данной статье сделан акцент на основных моментах, которые необходимо учитывать судовладельцу, решившему обратиться в украинский суд с иском о возмещении убытков, связанных с необоснованным арестом или задержанием его судна на территории Украины.

В зависимости от подхода к вопросу возмещения убытков, вызванных с неправомерным арестом судна, можно выделить 2 группы стран.

Первая группа – это страны, в которых судовладельцу, для того чтобы возместить убытки, надо не только доказать, что арест был необоснованным, но и то, что лицо, инициировавшее арест, действовало с грубой неосторожностью, умышленно или злоупотребляло своими правами. Сюда можно отнести Бельгию, Великобританию, Грецию, Италию, США и Францию.

Во вторую группу входят страны, в которых судовладельцу достаточно только представить суду доказательства того, что иск лица, которое обращалось в суд для ареста судна, был оставлен без удовлетворения. В эту группу входят такие страны как Германия, Дания, Польша, Норвегия, Финляндия, Швеция и Украина.

Вначале хотелось бы обратиться к международно-правовым актам, которые являются обязательными для Украины в вопросе защиты интересов судовладельцев, которые понесли убытки от необоснованного ареста их судна.

Основным таким документом можно назвать Международную конвенцию об унификации некоторых правил, касающихся ареста морских судов (Брюссель, 10 мая 1952 года) (далее – Конвенция), которая с 16.05.2012 является обязательной для Украины.

Согласно статье 6 Конвенции «все вопросы относительно того, несет ли лицо, имеющее требование, в любом случае ответственность за убытки, вызванные арестом судна, или расходы, понесенные в связи с предоставлением гарантии или иного обеспечения с целью освободить судно из-под ареста или предотвратить его арест, регулируются законом Договаривающегося государства, в пределах юрисдикции которого арест был наложен или было сделано заявление о наложении ареста». То есть Конвенция в этом вопросе отсылает нас к нормам Украинского законодательства.

В украинском законодательстве есть специальная норма, направленная на защиту интересов судовладельца, которому были причинены указанные выше убытки. Речь идет о статье 46, которая содержится в Главе 4 Раздела 2 Кодекса торгового мореплавания Украины (далее – КТМ Украины), согласно которой «лицо, по требованию которого арестовано судно, несет ответственность за любые убытки, причиненные собственнику судна или фрахтователю его по бербоут-чартеру в результате необоснованного ареста или предоставления чрезмерного обеспечения морского требования». Однако в силу положений п. 1 ч. 1 ст. 14 КТМ Украины данная статья может быть применена только к судам, которые ходят под флагом Украины и которых, к сожалению, на данный момент не так много.

Не углубляясь в процедуру наложения ареста на морские суда в Украине, необходимо отметить, что сейчас в подавляющем числе случаев аресты в Украине осуществляются в качестве обеспечение иска, который рассматривается украинским судом по существу. Также хозяйственные суды накладывают арест на морские суда в качестве предупредительных мер до подачи иска.

В случае, если судно было арестовано судом в порядке гражданского судопроизводства в качестве обеспечения иска, следует обращаться к нормам Гражданского процессуального кодекса Украины (далее – ГПК Украины), которые регулируют вопрос о возмещении убытков, причиненных мерами по обеспечению иска.

Речь идет о статье 155 ГПК Украины, в части 1 которой говорится, что «в случае отмены мер по обеспечению иска, вступления в законную силу решения об отказе в удовлетворении иска или определения о закрытии производства по делу или оставление [искового] заявления без рассмотрения лицо, относительно которого приняты меры по обеспечению иска, имеет право на возмещение убытков, причиненных обеспечением иска».

Таким образом, в том случае, если морское судно было арестовано в качестве обеспечения иска, а позже этот иск был оставлен судом без удовлетворения, суд закрыл производство по делу (например, вследствие отказа истца от иска) или оставил иск без рассмотрения (например, вследствие умышленной повторной неявки истца в судебное заседание), то судовладелец может обратиться в суд с иском о возмещении убытков, связанных с необоснованным арестом судна.

Необходимо отметить, что не все основания, послужившие закрытию производства по делу или оставлению иска без рассмотрения, могут быть основанием для предъявления иска судовладельцем. К примеру, одним из оснований для закрытия производства по делу согласно ст. 205 ГПК Украины является заключение мирового соглашения между сторонами спора. Представляется правильным всесторонне изучить причины заключения такого соглашения и его условия для того, чтобы определить законность требований по возмещению убытков, вызванных обеспечением иска, поскольку может быть ситуация, при которой мировое соглашение фактически удовлетворяет заявленные истцом к судовладельцу исковые требования. Статья 207 ГПК Украины, например, относит к основаниям для оставления иска без рассмотрения случаи, когда стороны заключили соглашение о передаче спора на рассмотрение третейского суда. В том случае, если стороны спора заключили такое соглашение после открытия судом производства по делу, необходимо учитывать результаты рассмотрения требований истца третейским судом. Если третейский суд удовлетворит требования истца к судовладельцу, то вряд ли факт оставления иска без рассмотрения государственным судом может считаться основанием для предъявления судовладельцем иска к лицу, ходатайствовавшему об аресте судна.

Если же судно было арестовано в порядке хозяйственного судопроизводства, следует

руководствоваться нормами Хозяйственного процессуального кодекса Украины (далее – ХПК Украины).

Судебная практика свидетельствует о том, что суда арестовываются хозяйственными судами как в порядке принятия предупредительных мер (до подачи иска), так и в качестве обеспечения иска.

Согласно ч. 1 ст. 43-10 ХПК Украины « в случае прекращения предупредительных мер или в случае отказа заявителя от иска, или в случае вступления в законную силу решения относительно отказа в удовлетворении иска лицо, относительно которого приняты предупредительные меры, имеет право на возмещение вреда, причиненного принятием таких мер».

Таким образом, оснований для предъявления иска судовладельцем, который претерпел убытки, связанные с предупредительными мерами, меньше, чем в гражданском процессе. К ним относятся случаи, когда, например, ходатайствующее лицо не обратилось в суд с иском в течение 5 дней с момента принятия судом предупредительных мер, либо когда суд не принял такое исковое заявление, либо в случае проигрыша истца.

Что касается возмещения убытков от обеспечения иска, то, к сожалению, ХПК Украины не содержит специальных правил на этот счет. Этот пробел можно попытаться восполнить, применяя аналогию закона, а именно, положения ч. 1 ст. 43-10 ХПК Украины, поскольку меры по обеспечению иска и предупредительные меры имеют общий характер. Это вытекает из ч. 3 ст. 43-3 ХПК Украины, где сказано, что «после подачи заявителем искового заявления предупредительные меры действуют как меры обеспечения иска».

В случае, когда было арестовано судно, которое ходило под украинским флагом, судовладельцу дополнительно стоит опираться и на упомянутые выше положения ст. 46 КТМ Украины, независимо от того, был наложен такой арест в рамках гражданского или хозяйственного дела.

На каком же этапе судовладелец может заявить требования о возмещении убытков, причиненных ему арестом судна?

В ч. 4 ст. 43-10 ХПК Украины сказано, что «в случаях, предусмотренных пунктами 2-4 статьи 43-9 этого Кодекса, а также во время рассмотрения дела по сути хозяйственный суд может решить вопрос относительно возмещения вреда, причиненного принятием предупредительных мер». То есть данная статья предоставляет суду возможность возместить убытки судовладельцу в том же споре, по которому было арестовано судно. Опять же считаю, что эти положения должны применяться в порядке процессуальной аналогии и в случаях, когда судно было арестовано в порядке обеспечения иска. Данная норма носит диспозитивный характер и не содержит запрета на предъявление самостоятельного иска.

ГПК Украины схожей нормы не содержит, а из содержания ч. 3 ст. 155 этого кодекса можно сделать вывод о том, что требования по возмещению убытков, причиненных обеспечением иска, можно заявить путем предъявления нового самостоятельного иска. Упомянутая норма звучит так: «Предмет залога возвращается истцу, если иск о возмещении убытков не был подан на протяжении двух месяцев после наступления обстоятельств, определенных частью первой этой статьи (об этих основаниях речь уже шла выше)».

Таким образом, убытки, причиненные судовладельцу арестом судна наложенного в порядке гражданского судопроизводства, следует возмещать путем предъявления самостоятельного

иска, в то время как хозяйственный процесс, помимо указанного порядка, также предоставляет возможность заявить такие требования до того, как суд вынесет решение по делу или определение, которым дело будет закрыто.

В любом случае, полагаю, что судовладельцу все же целесообразно заявлять новый иск, так как на момент разрешения хозяйственным судом иска лица, ходатайствующего об аресте судна, судовладельцу, скорее всего, не будет известен полный размер понесенных убытков и вряд ли будет собрана надлежащая доказательственная база.

Как ч. 4 ст. 153 ГПК Украины, так и ч. 4 ст. 43-3 ХПК Украины предусматривает право суда потребовать от лица, ходатайствующего, в частности, об аресте судна, залог на депозитный счет суда, и в случае возмещения убытков сумма залога в первоочередном порядке идет на покрытие этих убытков. Однако следует отметить, что украинские суды редко просят внести такой залог.

Если суд все же обяжет заявителя внести залог для того, чтобы его заявление об аресте судна было удовлетворено, то судовладельцу стоит иметь ввиду, что ч. 3 ст. 155 ГПК Украины предоставляет ему 2х месячный срок для подачи иска с момента наступления одного из событий, указанных в ч. 1 ст. 155 ГПК Украины, для того чтобы он впоследствии смог удовлетворить свои требования за счет залога. ХПК Украины таких сроков не содержит и тем самым ставит под угрозу возможность удовлетворения требований за счет залога в случае предъявления судовладельцем отдельного иска, поскольку к этому моменту залог уже может быть возвращен лицу, которое его внесло.

Следует также отметить, что согласно ч. 1 ст. 80 КТМ Украины судно может быть задержано в морском порту капитаном порта до достаточного обеспечения морского требования судовладельцем:

– по требованию лица, которое имеет морское требование, обоснованное общей аварией, спасанием, договором перевозки груза, столкновением судов или иным причинением вреда;

– по морскому требованию порта, обусловленному повреждением портовых сооружений, иного имущества и навигационного оборудования, расположенного в порту;

– по морскому требованию центрального органа исполнительной власти, который реализует государственную политику по осуществлению государственного надзора (контроля) в сфере охраны окружающей природной среды, обусловленного нарушением природоохранного законодательства Украины.

При необоснованном задержании судна капитаном порта судовладельцу необходимо предъявлять иск к инициатору задержания и ссылаться при этом на ч. 2 названной статьи, которая говорит, что ответственность за убытки, причиненные необоснованным задержанием судна, несут лица, по требованию которых осуществилось задержание.

Ст. 91 КТМ Украины предоставляет право капитану порта задерживать судно также в связи со следующими случаями:

– непригодности судна к плаванию, нарушению требований, относительно его загрузки, снабжения, комплектования экипажа и наличия других недостатков, которые составляют угрозу безопасности плавания или здоровью людей, которые находятся на судне, или угрозу причинения вреда окружающей естественной среде;

– нарушение требований к судовым документам;

– неуплата установленных собраний, штрафов и других платежей;

– решение уполномоченных законодательством государственных органов (таможенных органов, санитарно-карантинной службы, органов рыбоохраны центрального органа исполнительной власти в отрасли охраны окружающей естественной среды но пограничной службы).

В случае необоснованного задержания судна капитаном порта по указанным выше основаниям, необходимо первоначально установить, кто был инициатором такого задержания. Если судно, например, было задержано капитаном порта в связи с наличием с соответствующего решения уполномоченных законодательством государственных органов, то в таком случае ответственность за убытки связанных с задержанием судно очевидно должны нести такие органы. Однако, если капитан порта задержал судно необоснованно полагая, что у судна не было необходимых судовых документов, то капитан порта будет ответственным лицом.

Судно может быть задержано в украинском порту и правоохранительными органами, что встречается довольно часто, и в таком случае судовладельцу необходимо будет руководствоваться положениями ст. 1176 ГКУ.

Также существует вероятность того, что судно может быть арестовано государственным исполнителем в рамках исполнительного производства. Если судовладелец считает, что такой арест был наложен незаконно, то иск о возмещении убытков должен основываться на положениях ст. 1174 ГКУ, которая говорит, что «вред, причиненный физическому или юридическому лицу незаконными решениями, действиями или бездействием должностного или служебного лица органа государственной власти, органа власти Автономной Республики Крым или органа местного самоуправления при осуществлении им своих полномочий возмещается государством, Автономной Республикой Крым или органом местного самоуправления независимо от вины этого лица».

Возникает вопрос, может ли судовладелец обратиться с иском о возмещении ему убытков в украинский суд. Ответ утвердительный. Если местоположение ответчика находится на территории Украины, то судовладелец может обратиться в суд по местонахождению ответчика согласно общим правилам определения подсудности. Если же ответчик является нерезидентом, то необходимо руководствоваться положениями ст. 76 ЗУ «Про международное частное право», а именно, пунктами 3 и 7, согласно которым суды могут принимать к своему производству и рассматривать любые споры с иностранным элементом в делах о возмещении вреда, если он был причинен на территории Украины и/или если действие или событие, которое стало основанием для подачи иска, имело место на территории Украины. Судовладелец так же может обратиться в суд по местонахождению имущества ответчика – нерезидента. Следует отметить, что указанные положения могут быть неприменимы, если международным договором, который подлежит применению, установлено иное.

Ответ на вопрос о применимом праве к такому спору содержится в ч. 1 ст. 49 ЗУ «Про международное частное право». Согласно этой норме «права и обязанности по обязательствам, которые возникают вследствие причинения вреда, определяются правом государства, в котором имело место действие или иное обстоятельство, которое стало основанием для требования о возмещении вреда». Учитывая то, что убытки (вред) был причинен судовладельцу на территории Украины, то украинский суд будет руководствоваться украинским правом даже в том случае, если судовладелец и ответственное лицо являются нерезидентами.

Что же понимается под убытками судовладельца, о которых идет речь выше? Согласно ч. 2 ст. 22 Гражданского кодекса Украины к убыткам относятся: 1) потери, понесенные лицом в связи с уничтожением или повреждением вещи, а также расходы, которые лицо понесло или должно понести для восстановления своего нарушенного права (реальный ущерб); 2) доходы, которые лицо могло бы реально получить при обычных обстоятельствах, если бы его право не было нарушено (упущенная выгода).

Реальными убыткам судовладельца могут быть расходы, связанные с дополнительными портовыми сборами, снабжением судна во время простоя, заработная плата экипажа, штрафные санкции, которые были оплачены в связи с несвоевременным выполнением обязательств и иные расходы, которые не понес бы судовладелец, если бы его судно не было необоснованно арестовано/задержано.

К реальным убыткам можно отнести и расходы судовладельца, связанные с выдачей и обслуживанием банковской гарантии, которую он представил в суд или капитану порта взамен на освобождение судна из-под ареста или задержания. Не углубляясь в процедуру освобождения судна из-под ареста взамен на предоставление банковской гарантии, следует отметить, что в гражданском процессе такая процедура проходит в рамках замены вида обеспечения иска (ст. 154 ЦПК Украины). В хозяйственном процессе этот вопрос вообще не урегулирован.

Упущенная выгода может выражаться, к примеру, в неполученном фрахте в связи с канцелированием чартера из-за ареста/задержания судна или же в связи с тем, что судно не могло быть использовано фрахтователем по тайм-чартеру (off-hire).

Судовладельцу стоит учитывать, что в вопросе о возмещении убытков суд будет оценивать меры, предпринятые судовладельцем по уменьшению или избеганию убытков. Если действия/бездействие судовладельца способствовало убыткам, то суд может уменьшить размер возмещения или вообще отказать в удовлетворении исковых требований. Поэтому судовладельцу стоит предпринимать попытки по освобождению судна из-под ареста/задержания и стараться минимизировать убытки.

Интересным в этом вопросе является Постановление ВХСУ от 20.08.2009. В этом деле истец предъявил требования к ответчику в связи с тем, что ему были причинены убытки, которые у него возникли вследствие принятия хозяйственным судом в другом деле предупредительных мер по ходатайству ответчика. ВХСУ пришел к выводу, что факт того, что истец не обжаловал действия суда первой инстанции в апелляционном порядке, свидетельствует о грубой неосторожности истца, повлекшей убытки.

Показательным является решение Хозяйственного суда Автономной Республики Крым от 22.11.2012, которое по результатам апелляционного и кассационного обжалования было оставлено в силе. В данном деле Судно было задержано постановлением Капитана Ялтинского морского торгового порта по требованиям об оплате портовых сборов, которое впоследствии было признано незаконным в порядке административного судопроизводства. Простой судна превысил 3 месяца. Судовладелец предъявил портовым властям исковые требования о взыскании расходов на содержание команды, затраты на закупку продовольствия и топлива, портовых сборов и др.

Суд полностью взыскал с ответчика расходы судовладельца на портовые сборы, оплаченные в период задержания судна.

Что касается заработной платы, то суд отказал в удовлетворении таких требований на

основании того, что судовладелец не предоставил доказательств пребывания экипажа с ним в трудовых отношениях, а также не обосновал необходимость привлечения всех членов экипажа к выполнению своих обязанностей в период простоя судна.

Суд также отказал истцу в возмещении расходов на продовольствие и топливо, поскольку, по мнению суда, он не доказал, что такие расходы были осуществлены за счет судовладельца и связаны именно с указанным судном.

Также судовладельцем была заявлена упущенная выгода, которая выразилась в том, что задержание судна привело к срыву его продажи и, как следствие, судовладелец смог продать судно по меньшей цене. Такие требования суд удовлетворил в полном объеме и взыскал с Ялтинского порта разницу между изначальной и фактической продажной ценой судна.

Указанное дело показывает нам, что судовладельцу как истцу необходимо щепетильно подходить к вопросу доказывания своих убытков: собирать и документально фиксировать свои убытки желательно с момента ареста или задержания судна. В этом судовладельцу должны помочь квалифицированные юристы, привлеченные на ранних стадиях инцидента, поскольку от этого будет зависеть успешность всего дела.

Необходимым атрибутом привлечения ответчика к ответственности за причиненные убытки является наличие причинно-следственной связи между убытками и действиями/бездействием ответчика, которую должен доказать истец. Если суд установит отсутствие такой связи, то в иске будет отказано. В качестве примера можно привести следующую ситуацию. Судно зашло под догрузку в украинский порт. В период осуществления погрузочных операций, по ходатайству лица, которое имеет некое морское требование, связанное с перевозкой груза, капитан порта выносит распоряжение о задержании судна (как выяснится позднее, задержание было необоснованным). В силу положений ст. 81 КТМ Украины капитан порта может задерживать судно до вынесения судебного акта об аресте судна, но не более чем на 3 дня. Учитывая то, что указанное выше лицо не предоставило определение суда об аресте судна, капитан порта через 3 дня снимает запрет на выход судна из порта, однако на этот момент судно еще не закончило погрузочные операции. В данной ситуации задержание хоть и было необоснованным, но оно никак не повлияло на продолжительность нахождения судна в порту, и поэтому у судовладельца нет оснований для предъявления требований о возмещении убытков. Другими словами, нет причинно-следственной связи между убытками (расходами) судовладельца и действиями указанного лица.

Следует отметить, что истцом по указанной категории исков может быть не только судовладелец, но и страховщик, который предварительно возместил судовладельцу убытки, вызванные необоснованным арестом/задержанием судна.

Подводя итог вышесказанному, необходимо констатировать, что украинские суды нечасто сталкиваются с исками судовладельцев о возмещении убытков, связанных с необоснованным арестом или задержанием судна. Однако это не означает, что судовладельцам стоит воздержаться от предъявления таких исков. Хотя украинское законодательство имеет некоторые пробелы в этом вопросе, однако все же предоставляет возможность возместить понесенные убытки.