

Продолжение сериала... клиент не платит по кредиту...

Здорово, если банк решил помочь клиенту в трудную минуту, предоставил каникулы или решил прокредитовать ремонт (если судно сломалось), прогарантировал судоремонтному заводу платежи, дал судовладельцу овердрафт, чтобы судовладелец выпрямил, так сказать, кэшфлоу (как сказал один мой хороший коллега).

Конечно, это будет стоить клиенту еще денег... но бесплатно, как говорят, только птички поют....

Более сложный вариант будет, если банк, понимая, что клиент не тянет кредит, решит что эту ситуацию надо кардинально решать и нужно пароход у клиента отбирать / перенимать...

Здесь могут быть 2 варианта развития событий:

А) клиент не понимает, что не тянет кредит или понимает, что не тянет, но хочет продолжать работать, просит каникулы, просит дать еще денег, говорит, что все будет нормально и т.д. и т.п. В это же время долги парохода продолжают расти, а иногда сам клиент специально «накручивает» эти долги – перед менеджером по шипмену, перед командой, перед поставщиками бункера, перед страховщиками, перед агентами, пытается убедить банк сдать судно в бербоут или в тайм чартер (на самом деле, самому себе, другой офшорке) и т.д., т.е. делает все, чтобы усложнить банку возможность отобрать у него пароход...

Б) вторая ситуация, это когда клиент понимает, что не тянет кредит, готов добровольно отдать банку ключи от парохода, готов кооперировать, готов подписывать необходимые бумаги, готов привести судно туда куда нужно и т.д. и надеется, что взамен, его освободят от части или всей задолженности по кредиту или хотя бы снимут личные гарантии.

Рассмотрим оба варианта подробнее.

А. Банк отбирает «по-плохому»

Во-первых, **надо внимательно изучить договор между банком и клиентом.**

Нужно посмотреть следующие моменты:

- 1) при каких условиях банк имеет право отобрать пароход?
- 2) наступило ли это условие (-я)?
- 3) какую процедуру должен соблюсти банк, чтобы отнять пароход (подать нотис, подождать столько-то времени и т.д.)?
- 4) какое указано право?
- 5) что сказано о юрисдикции?

Во-вторых, нужно посмотреть **где ходит пароход и заходит ли он в удобные для банка порты / юрисдикции**, где можно было бы:

- быстро и гарантированно арестовать, и
- что важнее, где у банка, как кредитора, была бы возможность занять в списке кредиторов наиболее выгодное для банка место.

В-третьих, важно **изучить все договора судовладельца с фрахтователями**, понять какие могут возникнуть проблемы с фрахтователями, если банк арестует пароход.

В-четвертых, выбрав юрисдикцию, где банк хотел бы арестовать пароход, важно связаться с местным хорошим морским юристом, объяснить ему ситуацию и **получить консультацию по процедурам, по аресту, по ценам, по аукциону и т.д.**

В-пятых, и это, самое, наверное, главное, понять — что нужно сделать банку, **чтобы у него было не только право арестовать но и право продать пароход.**

Скорее всего, ситуации могут быть следующие:

1) в договоре латвийское право (материальное право) и латвийский арбитраж или суд (для процесса)

В таком случае, банку однозначно нужно будет идти в латвийский суд с заявкой на взыскание задолженности и потом легализовывать это решение в той юрисдикции, где судно будет арестовано. Возможно, в зависимости от совета юриста в той юрисдикции, где банк собирается арестовывать, параллельно с началом работы в Латвийском суде нужно будет арестовывать судно и просить тот суд дать банку время для получения решения латвийского суда.

В Латвии судебный процесс по-существу может занять примерно около 2-х месяцев и стоить банку довольно большой % от суммы иска в виде судебной / арбитражной пошлины.

2) в договоре указано латвийское право (материальное право) и любая другая юрисдикция (для процесса)

Обычно, заключая договор, банк ограничивает заемщика в выборе юрисдикции, указывая, что право выбора юрисдикции это прерогатива банка, и если заемщик хочет пойти в суд или арбитраж против банка, то он должен сначала предложить банку выбрать юрисдикцию и банк (по соглашению сторон) выбирает куда идти, но если в течении оговоренного срока стороны не согласовали в какой суд им идти, то заемщик должен идти только в определенный, оговоренный в договоре, суд (скажем, либо в латвийский суд или арбитраж, либо в лондонский суд или арбитраж). Банк же оставляет за собой право начать процесс как в латвийском суде или арбитраже, так и в любом другом суде по подсудности (any other court of corresponding jurisdiction), т.е. в Голландии или в Германии или во Франции или еще где-то, где банк захочет начать процесс и где его иск согласится рассматривать местный суд.

Вопрос здесь будет в том, можно ли будет при таком раскладе получить решение того другого (не латвийского) суда напрямую и по существу, принимая во внимание, что пароход уже будет находиться в порту / стране того (не латвийского) суда? Или же все же банку все же сначала нужно будет обращаться в латвийский суд с заявкой на взыскание задолженности и потом легализовывать это решение в стране того (не латвийского) суда?

Основной принцип следующий - суд, в котором защищается ответчик, должен быть компетентным рассматривать дело против ответчика.

Конечно, суд какой-либо из стран входящих в Европейский союз, должен рассматриваться как компетентный и равный латвийскому суду.

Но все же, суды в Европе все еще неохотно соглашаются менять оговоренное сторонами в договоре материальное право, т.е. брать и вместо оговоренного латвийского права рассматривать дело по существу согласно, например, голландского или французского права.

Единственной возможностью в такой ситуации, скажем, в Европе, будет применение статьи 31 Европейской Регулы 44/2001 — COUNCILREGULATION (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 «On jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters» <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2001:012:0001:0023:en:PDF>

Статья 31 этой Регулы читается так: «*Application may be made to the courts of a Member State for such provisional, including protective, measures as may be available under the law of that State, even if, under this Regulation, the courts of another Member State have jurisdiction as to the substance of the matter.*»

Т.е. фактически можно попытаться обратиться в тот другой (не латвийский, но Европейский) суд и попросить суд либо рассмотреть дело по существу, либо принять, на основании статьи 31 Европейской Регулы 44/2001 промежуточное, включая защитное, решение, которое, если позволят законы этой юрисдикции, потом использовать как обоснование права банка продать пароход.

Здесь, конечно, многое будет зависеть от работы юриста нанятого банком и от судьи того (не латвийского) суда. Как говорится, есть 3 вещи, которых ты не знаешь наверняка - когда ты умрешь, когда от тебя уйдет жена и что решит суд...

Шансы банка на положительное решение суда могут увеличиться, если удастся убедить суд:

- что дело очень срочное,
- что дело прямо относится к объекту, находящемуся в пределах юрисдикции суда,
- что если ждать решения латвийского суда, то цена на это судно на рынке может уменьшиться и соответственно для банка может быть утеряна часть обеспечения.

3) в договоре английское право (материальное право) и английский суд (для процесса)

Если в договоре указано английское право, то у банка будет две возможности:

- 1) соблюдая все условия договора (event of default and notice procedure) нанять специализированное агенство или менеджера и быстро физически перенять пароход и решать, что с ним делать дальше;
- 2) либо, если заемщик возражает против наступления условия дефолта и/или перенятия судна или если у судна накопились большие задолженности и банк хочет от них «очиститься» — то банку нужно будет арестовать пароход, получить решение английского арбитража или суда (в зависимости от условий договора), организовать аукцион и продать судно через аукцион третьему лицу, либо самому себе, через подставную офшорку.

Основное удобство английского права будет в том, что можно бысто перенять судно без решения суда.

+++++

Вторую ситуацию, когда клиент понимает, что не тянет кредит, готов добровольно отдать банку ключи от парохода, готов кооперировать, готов подписывать необходимые бумаги, готов привести судно туда куда нужно и т.д. и надеется, что взамен, его освободят от части или всей задолженности по кредиту или хотя бы снимут личные гарантии, мы рассмотрим в следующей статье.

© Алексей Галкин, Baltic Defence Club