

СОФИЙСКИ УНИВЕРСИТЕТ „СВЕТИ КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ”

ЮРИДИЧЕСКИ ФАКУЛТЕТ

**ОТГОВОРНОСТ НА МОРСКИЯ ПРЕВОЗВАЧ ПО ДОГОВОРА ЗА
МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ, СЪГЛАСНО
МЕЖДУНАРОДНИТЕ КОНВЕНЦИИ**

АВТОРЕФЕРАТ

НА ДИСЕРТАЦИОНЕН ТРУД

ЗА ПРИСЪЖДАНЕ НА ОБРАЗОВАТЕЛНА И НАУЧНА СТЕПЕН

„ДОКТОР ПО ПРАВО”

ДОКТОРАНТ:

АРНОЛД ФРАГОЗО ФЕРРЕЙРА

СОФИЙСКИ УНИВЕРСИТЕТ „СВЕТИ КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ”

ЮРИДИЧЕСКИ ФАКУЛТЕТ

АРНОЛД ФРАГОЗО ФЕРРЕЙРА

Докторант по 3.6. „Право” – Международно Частно Право

Платена Форма на Обучение

**ОТГОВОРНОСТ НА МОРСКИЯ ПРЕВОЗВАЧ ПО ДОГОВОРА ЗА
МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ, СЪГЛАСНО
МЕЖДУНАРОДНИТЕ КОНВЕНЦИИ**

АВТОРЕФЕРАТ

НА ДИСЕРТАЦИОНЕН ТРУД

ЗА ПРИСЪЖДАНЕ НА ОБРАЗОВАТЕЛНА И НАУЧНА СТЕПЕН

„ДОКТОР ПО ПРАВО”

МЕЖДУНАРОДНО ПРАВО И МЕЖДУНАРОДНИ ОТНОШЕНИЯ:

050514

НАУЧЕН РЪКОВОДИТЕЛ

Проф. Д-р Николай Натов

СОФИЯ, 2013 г.

Дисертационният труд е обсъден и насочен за публична защита от катедра по Международно право и международни отношения към Юридическия факултет на Софийски Университет „Св. Климент Охридски“.

Докторантът е зачислен като задочен докторант към катедрата по Международно право и международни отношения със заповед № ФД 20-596 от 07.04.2008 г.

Дисертационният труд включва 3 глави, 235 страници, 454 бележки под линия, библиография с използвани международни нормативни актове, актове на европейския съюз, национални нормативни актове, използвана литература на български (40) и чужди езици (75), използвани специализирани издания на български и чужди езици, както и интернет източници.

Защитата на дисертационния труд ще се състои на в ... часа, в заседателна зала пред Научно Жури в състав:

Членове:

Проф. Николай Натов;

Резервни членове:

Дисертационният труд и материалите по защитата са на разположение в и на интернет страницата на Софийския Университет.

ВЪВЕДЕНИЕ

Изборът на темата на настоящия дисертационен труд е обусловен от желанието на докторанта да представи на български език един сравнителен анализ на една от най-болните и винаги актуални теми в световния морски транспорт, тази на отговорността на превозвача. Докторантът бе подтикнат допълнително от липсата на подобни проучвания в българската правна действителност.

С дисертационният труд се разглеждат всички действащи международни режими, които разглеждат отговорността на морския превозвач.

В момента съществуват три международни режима, които са въведени посредством три международни конвенции, а именно:

- Конвенция за уеднаквяване на някои правила относно коносаментите, подписана в град Брюксел на 25.08.1924 г. (Хагски правила), заедно с нейните изменения – (i) Протокол от 1968 г., подписан в град Брюксел, изменящ Хагските правила (Висбийски правила) и (ii) Протокол от 21.12.1979 г., подписан в град Брюксел, изменящ Хагските правила (SDR Protocol);
- Конвенция на ООН за морски превоз на товари, приета в Хамбург на 31 март 1978 г. (Хамбургски правила);
- Конвенция на УНСИТРАЛ относно договорите за международен превоз на стоки изцяло или отчасти по море, приета на 11 декември 2008 г. (Ротердамски правила).

Въприета е тезата, че дължимата от морския превозвач грижа, както за товара, така и за кораба е крайгълният камък за реализиране неговата отговорност, съответно изложението разглежда наличните международни конвенции (режими) и тяхното отношение към дължимата от морския превозвач грижа.

Дисертационният труд не просто казуистично представя всеки един режим поотделно, но до голяма степен търси пропуските в тези режими, разглежда възможността и вероятността в една държава да с прилагат два международни режима, представя практиката на различни държави и се опитва да разгледа отговорността на превозвача от всеки ъгъл.

Темата е от особен интерес, тъй като морският транспорт е най-широко разпространеният и най-използваният в момента, съответно е и най-рисков за превозваните стоки.

В световен мащаб водещата доктрина е английската, която е наложила и темпото на развитие на морското право, още повече, че първата международна конвенция е писана изцяло в англо-саксонски стил, до голяма степен следвайки разпоредбите на коносаментите, използвани от английските превозвачи и на законът Хартър (Harter act) приет в Съединените Щати.

Дадени са отговори на редица възникнали въпроси в практиката, съответно не сме ограничили до разглеждане на въпроса единствено от теоретична гледна точка. Разгледани са някои въпроси като например, губи ли правото си на ограничена отговорност морския превозвач и при какви условия? Ще отговаря ли превозвача и до каква степен в случай на умишлена или принудителна промяна в маршрута на кораба? По какъв начин превозвачите избягват отговорността си и кога това е легитимно?.

Дисертационният труд разглежда темата в дълбочина, търсейки тяхното историческо развитие и показвайки откровенното си несъгласие с други вече утвърдени практики.

Липсата на подобно изследване в българското право и вероятната нужда от използването и прилагане на знания в тази сфера дадох тласък на идеята за извършване на научно проучване свързано с отговорността на морския превозвач и сравнителния преглед между действащите в момента международни режими.

В международен план все още липсват сравнителни проучвания, в които са включени трите международни режима, а именно: Хагските правила, Хамбургските правила и Ротердамските правила.

Ротердамските правила са най-новия режим, съответно и най-модерния действащ режим, който се очаква да се налага в бъдещото. Неговото правилно разбиране е фундаментално за избора за присъединяване на някоя държава към него, съответно и на Република България, която не е страна по нито една международна конвенция в сферата на превоза на стоки по море.

Може да се разбере правилно отговорността на превозвача, само когато бъдем наясно с договора за превоз и документите, които го съпътстват. Знаем, че в морското право съществуват многобройни документи с различни наименования, като чартър парти, коносамент, букинг нота и т.н. Отговорността на превозвача до голяма степен зависи от наличието и добрата редакция на тези документи.

За по-задълбочено разбиране на труда, съответно на материята бе от изключителна важност да структурираме представянето по следния начин:

- да разгледаме договора за международен морски превоз, видовете морски превоз и страните, които участват в него;
- да представим и запознаем читателя с коносамента, който доказва съществуването на договор за морски превоз, както и с другите му функции;
- преди разглеждане отговорността на превозвача, сметнахме за по-удачно да разглеждаме историческото развитие на отговорността на превозвача, както и неговата ограничена отговорност;
- да представим на читателя и същинската част на труда, а именно отговорността на превозвача в детайли, съгласно всеки един от международните режими;
- да обсъдим ограничената отговорност на превозвача, която върви ръка за ръка с основната тематика, както и случаите в които тази отговорност е изключена, имайки предвид, че ограничената отговорност се прилага за опаковка а контейнерът в много случаи се приема именно като такъв;
- да се разгледат размерите на ограничената отговорност и случаите, в които отговорността на превозвача е напълно изключена или случаи, в които превозвачът може да загуби привилегията на ограничената си отговорност.

Разгледана е също и многобройна съдебна практика от различни държави, основно от англо-саксонското право.

Тематиката е представена по такъв начин, че дава теоретичен и практически поглед върху отговорността на превозвача, както и спомага за детайлното разбиране на множество нашумели въпроси в практиката и теорията.

Десертационният труд е разделен на три глави, както следва:

Глава I. Обща характеристика на договора за международен морски превоз на товари

Тази първа глава допринася за доброто разбиране на отговорността на превозвача. Структурно, на първо място се разглежда общата характеристика и същността на договора за международен морски превоз на товари. Разглежда се и понятието на този договор в някои държави, неговите разграничения с коносаментата, чартър-парти, международния елемент в МЧП и т.н. Глава I допълва общата характеристика на договора за международен превоз, като представя и различните участници в морския транспорт и видовете коносаменти, като най-употребявания превозен документ.

Като такъв договорът за международен превоз на товари по море е договор чрез, който една страна изпращач предава на друга страна превозвач един товар, който следва да бъде превозен от едно пристанище до друго, за което се заплаща и възнаграждение, наречено навло. Характерно е обстоятелството, че товарното и разтоварното пристанище се намират в различни държави, което му придава международен характер.

В тази глава се представят всички международни конвенции имащи отношение към международния превоз на стоки, както и техния обхват и законодателни стилове.

Глава I разглежда също и някои исторически бележки свързани с развитието на отговорността на превозвача през вековете.

За да се разбере институтът на отговорността на превозвача се разглежда на първо място развитието на същия в исторически план.

Счетохме за най-удачно и след разглеждането в исторически план, да се обърне специално внимание на законодателния подход на всеки един от режимите, т.е. техния стил и обхват.

Например Хагските правила са писани в англо-саксонски стил. Хагските правила не са установили един общ принцип, определящ отговорността на превозвача, така както е в Хамбургските правила (вж. чл. 5 на Хамбургските правила), а по-скоро по един казуистичен начин изброяват случаите, в които се изключва отговорността на превозвача. Това е така защото в англо-саксонското право отговорността на превозвача е била абсолютна, стига да са липсвали изрично вписани изключващи отговорността рискове.

От своя страна Хамбургските правила изразяват континенталния законодателен стил и техника, придържайки се към други транспортни конвенции, като например Конвенцията относно договора за международен превоз на товари по шосе (*CMR*), Конвенцията за международни железопътни превози (КОТИФ) или Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море.

На последно място идват Ротердамските правила, които мъчно биха могли да бъдат определени, поради факта, че тази Международна конвенция по-скоро е включила в себе си разпоредби и принципи от предходните две такива (Хагските и Хамбургските правила). Ротердамските правила разглеждат и доста въпроси, които предните два режима са оставили на усмотрението на националния законодател.

Следва да допълним, че страните са специфични за този вид договор, съответно и правата и задълженията им също. Основното задължение на превозвача е да извършва дейностите по натоварване, боравене, подреждане, съхранение, превозване и разтоварване на товарите, както и да се грижи за тяхната неприкосновеност по време на пътуването, включително и да приведе кораба в мореходно състояние.

За да може корабът да бъде в мореходно състояние се изисква от превозвачът да положи такова ниво на грижа, че корабът да бъде годен за плаване, т.е. годен да издържи пътуване в географския район, в който следва да извърши това пътуване.

Договорът за морски превоз обикновено се сключва чрез чартър парти, когато такъв се сключва. Когато не сключва писмен договор за превоз превозвачът издава единствено коносамент, който доказва наличието на договор за превоз и включва в себе си основните клаузи на договора. Тази практика в морското право е довело и до разграничението между трампово корабоплаване и линейно такова.

Глава II. Същинската отговорност на морския превозвач

В глава II е разгледана същността на научния труд. В тази глава е разгледана отговорността на превозвача съгласно международните конвенции. В същност режимите, които се разглеждат подробно са:

- Хагските правила с нейните изменения – Протокола от Визби и SDR Протокола;
- Хамбургските правила; и
- Ротердамските правила.

В тази глава за разгледани подробно кои действия и резултати водят до отговорност на превозвача (немореходност на кораба, заваба, отклонение от курса и др.).

Покрай международният превоз, превозвачът е построил една солидна и комплексна мрежа от услуги. Тъй като, той лично не може да се заеме с всички действия по проваза, той използва, агенти, свои служители и подизпълнители.

Разглежда се отговорността на превозвача за действията на горепосочените лица. Сериозните трудности възникват, когато тези лица поискат да се ползват от привилегиите на превозвача, когато срещу тях е насочен иск за обезщетение. За да се постигне този ефект, превозвачите включват в своите коносаменти клаузи (т. нар. Клаузи Хималая), които да разширят техните привилегии до своите служители, агенти и подизпълнители, защото международните конвенции не дават така желаната защита. Този проблем бе специално подбран, тъй като Клаузата Хималая е типично

английски институт, която създава множество проблеми от международно частно правно естество при съответното приложение в държави от континенталната правна сфера.

Разгледани са в тази глава и други елементи от международно естество, които имат сериозен ефект върху отговорността на превозвача. Това са международните кодекси (i) за управление на безопасната експлоатация на кораби и предотвратяване на замърсяването (ISM Code) и (ii) за сигурност на корабите и пристанищните съоръжения (ISPS Code).

Все пак е важно да отбележим, че в общи линии отговорността на превозвача съгласно международните конвенции се състои в едно и също нещо: да се превози една стока от едно място или пристанище до друго място или пристанище, като се запазят свойствата на тази стока.

Като цяло превозвачът има две основни задължения – превоз и грижа. Във връзка със задължението за превоз, превозвачът може да извърши следните виновни действия: (i) да предаде стоките със забава; (ii) да извърши частично и цялостно неизпълнение на превоза. Във връзка със задължението за грижа, превозвачът може да извърши следните виновни действия: (а) пълна повреда на превозваните стоки; (б) частична повреда на превозваните стоки.

Дисертационният труд детайлно разглежда и трите конвенции, като показва както приликите, така и разликите между тях.

Съгласно Хагските правила превозвачът следва да извършва дейностите по натоварване, боравене, подреждане, съхранение, превозване и разтоварване на товарите по подходящ и внимателен начин. Освен това върху превозвача изрично се поставя задължението да приведе кораба в мореходно състояние, да го стъкми надлежно, да го обезпечи с екипаж и да го снабди с всичко друго необходимо, да постави хамбарите, хладилните и други помещения, в които ще се товарят пратките, в изправно състояние, годно за приемането, превозването и съхранението на товарите. Всичко това преди да започне пътуването. Подобна формулировка може да бъде намерена и в Ротердамските правила, докато от Хамбургските единствено може да се стигне до там, по пътя на тълкуването, тъй като стилът на тази конвенция е

континентален, в нея просто се описва резултатът (превозвачът е отговорен ако настъпи вреда или загуба на превозваните стоки).

Превозвачът е също задължен да вземе всички разумни мерки, за да предотврати настъпването на вредоносното събитие и неговите последици, в противен случай ще се счита за виновен и ще бъде държан отговорен.

Чл. 3 ал. 2 от Хагските правила, освен че държи отговорен превозвачът за неговите действия, държи отговорни и агентите и служителите му. Отговорността на лицата, които превозвачът е наел за да извършат фактическите действия по товарене, бораване, съхранение, транспорт и разтоварване е нормално явление в морското право, защото превозвачът не може на практика да извърши всички дейности, а прибегва до подизпълнители, агенти и неговите служители, за да се изпълни договора за морски транспорт. Съответно, е съвсем нормално и те да носят отговорност за вреди върху превозваните стоки.

В държавите от англо-саксонската правна система се приема, че е възможно да се заведе иск директно срещу служителите, подизпълнителите и агентите на превозвача, които обаче не разчитат на привилегиите и защитите на международните конвенции, които ползват превозвача.

Дисертационният труд разглежда и отговорността на превозвача за забава и за вреди, съгласно всеки един от трите налични режима.

Превозвачът ще бъде в забава ако не извърши превоза в уговорения срок, обичайно приетият или разумният строк за този тип превоз, отчитайки спецификите на географския район. Освен това, превозвачът се счита в забава, когато се отклони от обичайно приетия или установения между страните курс.

Съгласно Хагските правила търсенето на обезщетение за забава е значително затруднено, поради липсата на изрични разпоредби установяващи отговорността на превозвача за забава. Все пак практиката допуска две възможности. Да се приложат Хагските правила или вътрешното законодателство на съответната държава, в зависимост от вида вреди (физически или икономически). Отклонението от курса водещо до забава или каквато и да е друга вреда е уредена от Хагските правила и превозвачът е отговорен съгласно разпоредбите на тази международна конвенция.

По отношение на забавата, Хамбургските правила еволюират в сравнение с Хагските, тъй като изрично установяват наличието на отговорност за забава, като налагат и рамките на тази забава. Съгласно чл. 5 ал. 2 от Хамбургските правила, забавата настъпва, когато стоките не са предадени в разтоварното пристанище в срока изрично уговорен между страните по превозния договор, а при липсата на изрична уговорка в договора, когато стоките не са предадени в разтоварното пристанище в разумен срок от един прилежен превозвач.

Освен това, за да може превозът на товари да се извърши успешно се изисква корабът да бъде поставен в състояние на мореходност, както и съответната грижа от страна на превозвача. Това е изрично споменато в Хагските и Ротердамските правила, докато това имплицитно се извежда от Хамбургските правила.

Например, мореходността включва освен физическите или технически характеристики на кораба и други въпроси, като оборудването на кораба, екипажа и документите за съответното пътуване, т.е. ако корабът не бъде в състояние да издържи пътуването, няма мореходност или липсват документи, които да го докажат, също няма мореходност.

От друга страна дължимата грижа за привеждане на кораба в мореходно състояние или за съхранение на товара може да се определи, като истинско, компетентно и разумно усилие на превозвача да изпълни задълженията, които са му наложени. В Хамбургските правила липсват разпоредби изискващи мореходността на кораба или разумната грижа на превозвача, защото тази конвенция е писана изцяло в континентален стил. Те налагат върху превозвача единствено един краен резултат – стоката да бъде превозена в добро състояние.

Естествено, в случай, че има вреда и се прилагат Хамбургските правила, превозвачът ще бъде отговорен, защото вредата е настъпила докато стоките са били в негово владение, като причините могат да бъдат от различен характер, включително и немореходност на кораба или липса на грижа.

В крайна сметка с тази глава до голяма степен се разчленява отговорността на превозвача. В много по-голям обем и в повече детайли е разгледана отговорността на превозвача съгласно Хагските правила с нейните

изменения. Това е така, защото Хагските правила се прилагат от повече от 50 години, което проличава от многобройната литература и съдебна практика.

От своя страна Хамбургските правила са ратифицирани от прекалено малко държави, като повечето от тях нямат никакви традиции в мореплаването, съответно освен доктринални проучвания липсва съдебна практика, която да ни насочи между празнотите. Вероятността това да се промени е много малка. Нито една голяма и развита държава не е страна по Хамбургските правила, а и с приемането на Ротердамските правила, очакваме Хамбургските да бъдат напълно забравени.

Интерес представляват Ротердамските правила, ратифицирани единствено от Испания, но подписани от редица развити държави, като например САЩ, Франция, Холандия, Норвегия и др.

Със сигурност са по модерни от Хагските правила, но пък са и по сложни и дълги, до някъде могат да повдигнат повече въпроси, от колкото отговори, но както с всяка новост ще се наложи известен период на адаптация. Най-иновативното в Ротердамските правила са главите за подсъдността и арбитражната клауза, които забраняват по договорен път да се променя законово установената подсъдност. Тези две глави могат да бъдат индивидуално ратифицирани и биха ограничили английския монопол върху решаването на морските съдебни и арбитражни дела.

Глава III. Ограничената отговорност на морския превозвач

Третата глава от дисертационния труд разглежда ограничената отговорност на морския превозвач и кога и как се прилага тя. Като цяло всички транспортни конвенции поставят определени ограничения в отговорността на превозвача, било то речен, железопътен, въздушен или по шосе. Ограничената отговорност на превозвача в международния морски транспорт е за опаковка или тегло превозен товар.

Основната разлика между материята разгледана в Глава II и Глава III е крайния резултат от реализираната отговорност на превозвача, т.е. Глава II разглежда действията и бездействията, които отключват отговорността на

морския превозвач, докато Глава III обяснява, за кои точно действия и бездействия превозвачът ще отговаря и до каква степен (пълно или ограничено). Освен това Глава III посочва и в кои ситуации на нанесени и доказани вреди, реализирането отговорността на морския превозвач не е позволено.

Следователно, ограничената отговорност на превозвача се разглежда в два аспекта. Първият спрямо лимита на дължимите от превозвача суми при наличието на отговорност и второ, изключващите отговорността рискове, които представляват определени събития, при наличието на които от превозвачът въобще не се търси отговорност, независимо, че са нанесени вреди на товара.

Сериозен акцент се поставя върху възможността превозвачът да загуби своята ограничена отговорност, т.е. отговорността му става пълна – до размера на доказаната щета.

Като цяло отговорността на превозвача се състои в неговото задължение да обезщети парично правоимащата страна (изпращач, първоначален получател или друг държател на коносаментата). Неговата отговорност е поначало виновна. Основната задача на дисертацията е да разгледа всички видове отговорности на морския превозвач. Тази отговорност може да бъде ограничена или пълна .

Следователно, ограничената отговорност на превозвача се определя като една установена стойност за опаковка или единица товар, освен ако не е декларирана по-висока стойност на товара, независимо от претърпените загуби. Един от аргументите за ограничаване отговорността на превозвача до една определена стойност е, че превозвачите не знаят какво има в опаковките или не знаят стойността на самия товар, както и, че те не са наясно с каква цел ще бъдат използвани товарите в местоназначението, нито реалната стойност на превозваните стоки или обстоятелствата свързани със загубването или повреждането на товара, които биха причинили допълнителни загуби на получателя.

Един изключително наболял проблем, който се разглежда е мястото на контейнера в института на ограничената отговорност. Контейнерът опаковка ли е, или опаковките вътре в контейнера се считат за опаковки, с оглед ограничаването на отговорността на превозвача?

Тази проблематика се разглежда обстойно и се дават отговори на възникналите въпроси, чрез наличната съдебна практика.

Трябва да се признае, че този проблем се повдига основно когато се прилагат Хагските правила, тъй като измененията на Хагските правила с протокола от Визби, Хамбургските правила и Ротердамските правила дават д някъде отговор на този проблем.

Изводът е, че когато в коносаментата стоките превозени в контейнер са описани, за целите на ограничената отговорност, броят опаковки е този посочен в коносаментата. Съответно, когато няма такова описание, контейнерът ще бъде опаковката.

Това е детайл от изключителна важност, тъй като размерите ограничената отговорност на превоза варират между £ 100 и \$ 1340, в зависимост от приложимата конвенция. Т.е. ако пълният със стоки контейнер бъде снет за една опаковка, ограничената отговорност на превозвача спрямо Хагските правила ще бъде £ 100, \$ 1278 спрямо Хамбургските правила и \$ 1340 спрямо Ротердамските правила. Следователно, за стоки които струват хиляди долари, евро или левове, получателят ще получи една „смешна“ сума.

Трябва да се има предвид, че в тази глава ограничената отговорност на превозвача се разглежда от перспективата тя да бъде загубена, както и случаите в които тази ограничената отговорност не се прилага, независимо от претърпените загуби. По-голям фокус получава загубата на тази привилегия.

Следва да се уточни, че Хагските правила не предвиждат разпоредби, разглеждащи загубата на ограничената отговорност. Съответно, при договорите за превоз, за които са приложими Хагските правила се приема, че превозвачът губи привилегията на ограничената си отговорност, когато е налице „географско отклонение от курса“ и „непозволен превоз на палубата“.

Приема се, че ограничената отговорност е една привилегия, която е предоставена на превозвача, но той не може да се възползва от нея при доказан умисъл или груба небрежност. Непозволения превоз на палубата е част от умисъла или небрежността, която превозвачът би могъл да прояви, съгласно Хагските правила.

Следователно, нито превозвачът нито лицата, за които той отговаря могат да ограничат отговорността си, ако ищецът докаже наличието на умисъл или самонадеяност. В случая, ищецът ще бъде получателят или изпращачът на превозваните стоки.

Формулировката изискваща доказване на умисъл или груба небрежност е идентична във всички международните конвенции (Хагско-Визбийските, Хамбургските и Ротердамските правила).

Ако ищецът иска да проведе успешно иска си против превозвача той трябва да докаже следното:

- Че действието или бездействието е извършено от лице, което претендира ограничаване на отговорността си;
- Че действието или бездействието е умишлено или, че е било извършено при груба небрежност и със знанието, че вероятно точно този вид вреда или загуба ще настъпи.

В момента загубата на ограничената отговорност се прилага единствено до ограничената отговорност за опаковка или килограм бруто тегло, от които се възползват превозвачът и неговите служители и агенти, но не и до останалите привилегии на превозвача, като например по-късата давност (една година) за завеждане на искиове.

Следва да се уточни практическата трудност при доказването на фактите, част от фактическия състав на загубата на ограничената отговорност, тъй като нито изпращачът, нито получателят имат достъп тези факти и събития.

Следващата тема разгледана от Глава III е изключващата отговорност, т.е. случаите, в които превозвачът не се счита за отговорен.

Следователно, при определени обстоятелства нито превозвачът, нито корабът ще бъдат отговорни за настъпили вреди или загуби. Това могат да бъдат пожар, случайни събития, военни действия и др.

Трябва да се има предвид, че изключващи рискове имат Хагските и Ротердамските правила, като Хамбургските нямат подобен на Хагските и Ротердамските правила списък с изключващи отговорността рискове. Въпреки това съгласно Хамбургските правила, превозвачът може да изключи

отговорността си при наличието на загуби или вреди, произтичащи от пожар, от присъщи рискове при превоза на животни и от взети мерки за спасяването на човешки живот или разумни мерки за спасяването на имущество в морето.

Ротердамските правила не включват в себе си всички изключващи рискове на Хагските правила. Например, навигационната небрежност не е включена в Ротердамските правила. Други изключващи рискове са модернизирани. Ротердамските правила включват и някои нови изключващи рискове, като например разумните мерки за избягване или опит за избягване нанасянето на щети на околната среда или действия по натоварване, боравене, подреждане и разтоварване, когато същите не са извършвани от него или от лицата, за които той отговаря.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Дисертационният труд представлява първото систематично изследване в българската правна наука относно отговорността на морския превозвач при превоза на стоки по море, разглеждащо всички международни режими (всички международни конвенции).

Липсата на подобно проучване прави темата изключително практична, защото както съдии, така и практикуващи юристи ще могат да се докоснат до материя, която не се е развивала с десетилетия в Република България и да се запознаят със съдебна практика от различни държави. В българската доктрина съществуват разработки в сферата на международното транспортно право, международната морска продажба и договора за морски превоз на товари, но липсва проучване разглеждащо нарушаването на договора за морски превоз на товари и съответната отговорност на превозвача за това, което е сериозен пропуск в българската правна действителност, с оглед многобройните случаи на стоки пристигнали в повредено състояние или изцяло липсващи стоки.

Една от основната цел на настоящия дисертационният труд бе да разглежда всички аспекти на отговорността на превозвача. Съответно, са посочени голям брой теория и практика, при това от различни държави. Това позволява да се вземат най-правилните решения, извършвайки задълбочен анализ на всички налични детайли.

Следва също да се посочи, че Република България не е страна по нито една международна конвенция, както и че у нас липсва специализиран трибунал, който да разглежда случаите свързани с морското частно право. Факт, който до голяма степен свързан с икономическата, политическа и съдебна ситуация в страната не спомага за доверието на превозвачите, които предпочитат да се изправят пред познато право и приблизителен изход, при една сигурна съдебна система, които почти винаги посочват Лондон, като място за решаване на своите спорове, включвайки в коносаментите специални клаузи за тази цел.

ОБЩИ ИЗВОДИ

Въз основа на представеното с дисертационния труд, можем да направим следните по-важни изводи;

1. Република България не е страна по нито една международна конвенция, в сферата на морския превоз;
2. В Република България липсва специализиран съд или трибунал за разглеждане на дела свързани с морското частно право;
3. Съответно, липсват компетентни специалисти в тази област;
4. Видимо, развитието на този отрасъл не е приоритет на българската външна и вътрешна политика;
5. Европейският съюз проявява все по-голям интерес към интеграцията в сферата морското право;
6. Република България като част от Европейския съюз ще трябва да развива този отрасъл, поради нарастващата интеграция в тази сфера;
7. Настоящият дисертационен труд е първият който разглежда в сравнителен план режима на отговорността на морския превозвач;
8. Отговорността на морския превозвач е детайлно разгледана.
9. Освен това се представят най-новите „тенденции” в тази сфера, както от страната на доктрината, така и от страната на съдебната практика.

ПРЕПОРЪКИ

С оглед разгледаните режими, уреждащи отговорността на превозвача, считаме за редно да синтезираме критиките към тях, като едновременно предложим бъдещи корекции в тях:

1. Дългият списък с изключващи рискове, въведен с Хагските правила следва да бъде модернизирани и съкратен, като най-фрапиращия пример е така критикуваната от повечето автори – навигационна небрежност;

2. Въведените Специални права на тираж (СПТ), с които се изчислява ограничената отговорност на морския превозвач не представляват така желаната стабилна валута, тъй като една тежка икономическа криза може сериозно да злепостави СПТ, съответно да намали значително стойността на дължимите от превозвача обезщетения. Считаме за най-правилно ограничената отговорност да се изчислява в злато.

3. Можем да намерим някои пропуски и в Хамбургските правила, които са били приети с цел да балансират отговорността на превозвача в полза на изпращачите, които по времето на приемането на тази конвенция са били предимно от развиващи се държави.

4. Разпоредбата на чл. 5 ал. 3 от Хамбургските правила следва да се уточни. Тази разпоредба урежда случаите, в които стоката ще се счита за изгубена, поради липса на доставяне. Срокът е 60 дневен. Разпоредбата провокира следните по конкретни въпроси:

- След изтичане на 60 дневния срок, превозвачът изпада ли в забава (*mora ex re*) или трябва да бъде поставен в такава чрез съответната рекламация?
- Ако приемем, че превозвачът изплати обезщетение за пълна загуба на товарите, съгласно ограничената си отговорност, какво ще се случи ако тези „изгубени товари“ се намерят по-късно в изправно състояние или частично повредени?
- Ако бъде доказана вината на превозвача и той бъде принуден да изплати пълната стойност на непредадените стоки, става ли той собственик на последните (в случай, че по-късно бъдат намерени), като се суброгира в правата на предишния собственик? Това автоматично ли става?

При бъдещи корекции този пропуск следва да бъде изрично уреден.

5. Отправляме критика и към чл. 5 ал. 4, б. „b” от Хамбургските правила. Тази разпоредбата гласи, че при наличието на повреди върху стоките, произтичащи от пожар, ищецът или превозвачът могат да поискат да се направи обща проверка съгласно превозните обичаи. Проверката трябва да установи причината и обстоятелствата около пожара, като копие от доклада на експерта следва да бъде оставен на разположение на превозвача или ищеца. В тази връзка възниква и следният въпрос – каква е санкцията за превозвача ако откаже извършването на подобна експертна проверка, когато бъде поискана от получателя на стоките? Такава не е предвидена. Това е сериозен пропуск, защото се налагат задължения без насреща да има установена санкция. Това обрича разпоредбата на неуспех, т.е. тя става излишна. Според нас тя трябва да се допълни, като се даде определен статут на доклада, включително неговата доказателствена сила в един бъдещ процес.

6. Претендирайки да са една мултимодална конвенция, Ротердамските правила се прилагат към всички етапи от превоза, стига да е предвиден рейс по море. Възниква въпросът, ако в договора за превоз се предвиди възможността да има и етап от превоза, който ще се извършва по море, но клаузата предвиждаща този етап не се изпълни, Ротердамските правила ще бъдат ли приложими към останалите етапи? Ротердамските правила мълчат. Считаме, че при последваща промяна на Ротердамските правила, трябва да се даде изричен отговор на този въпрос;

7. Ротердамските правила мълчат ако източникът, времето и мястото на загубата, повредата или забавата не могат бъдат установени. Кой режим на отговорност ще се прилага, имайки предвид възможността, която Ротердамските правила дават да се приложат приложимите конвенции за не морската част от превоза, когато повредата, загубата или забавата са изцяло извън морския рейс? Считаме за разумна клауза, която да урежда отговорността на превозвача, когато не е ясно мястото, където се е случило някое от горните обстоятелства;

8. Изключването на не-морските изпълнителни страни от уравнението на Ротердамските правила може да създаде сериозни трудности в бъдеще. Съгласно чл. 4 от Ротердамските правила, ограниченията в отговорността на

превозвача и другите му привилегии не се прилагат спрямо изпълнителна страна (не-морска изпълнителна страна). Първо трябва да се спомене, че това е във връзка с чл. 26 и чл. 82 от същите Правила, които допускат приложението на други инструменти (нормативни актове) при разглеждането на отговорността на някоя от изпълнителните страни, неизвършващи дейности в морската част от превода. Ротердамските правила тук са много объркващи. Конвенциите *CMR* и *КОТИФ* имат по-високи размери на ограничената отговорност на превозвача от Ротердамските правила. Ако те са приложими в случая, може ли да се заведе иск едновременно срещу не-морска изпълнителна страна и превозвача и до какъв размер? Те солидарно отговорни ли са?

9. Една също много обсъждана тема е приложението на международните конвенции спрямо служителите, агентите и подизпълнителите на превозвача. Хагските правила не се прилагат спрямо тези лица, като по този начин защитата, която получава превозвачът не може да бъде използвана от тях.

С Протокола от Визби, се въведе промяна в Хагските правила, като се разшири защитата и приложението им до служителите и агентите на превозвача. Извън уравнението, останаха подизпълнителите.

Тези ограничения бяха преодолявани през годините, чрез т.нар. „клаузи Хималая“ (*Himalaya clauses*), чрез които се разширява защитата дадена на превозвача съгласно международните конвенции и до неговите служители и агенти (когато се прилагат Хагските правила) и подизпълнители (когато се прилагат Хагско-Визбийските и Хамбургските правила).

От своя страна Хамбургските правила също дават привилегиите на превозвача само на неговите служители и агенти. За сведение, Ротердамските правила ограничават постигнатото с Протокола от Визби и Хамбургските правила. Ротердамските правила предоставят защитата си единствено на капитана, екипажа и другите лица, извършващи услуги на кораба, както и на служителите на превозвача или морската изпълнителна страна – чл. 4 ал. 1, б. „b” и „c” от Ротердамските правила.

Считаме, че щом търговската практика е въвела клаузата Хималая, която се включва в почти всички коносаменти, приетите нормативни актове само трябва да санкционират тази практика, а не изкуствено да ограничават търговския обичай. Ясно е, че превозвачите ще продължат да налагат в

коносаментите, клауза, която ще разшири предоставената им защитата и до трети лица – служители, агенти, подизпълнители. В това отношение считаме, че Хамбургските правила и особено Ротердамските правила подлежат на корекция.

10. В заключение можем да кажем, че с оглед огромната практика в световен мащаб, натрупана през последните 50 години, Хагските и Хагско-Визбийските правила са вече без тайни за практикуващите юристи. Ротердамските правила следват линията на Хагските правила, съответно голяма част от натрупаните знания и съдебна практика ще могат да се използват „mutatis mutandis” и при приложението на Ротердамските правила. Най-вероятно в първите години от приложението на Ротердамските правила ще има увеличение на исковете срещу превозвача, но най-вече по въпросите, които са спорни и нямат абсолютно сигурно решение в самите Правила. Защитниците на Ротердамските правила твърдят, че свикването на конференция за изменение на Хагско-Визбийските правила е безмислено, тъй като големия на брой належащи проблеми за обсъждане и очаквания по-малък брой държави, които да се присъединят би попречило на едно такова изменение, съответно е доста по практично да се свика конференция за създаването на нова конвенция. Не трябва също и да забравяме, че Ротердамските правила са плод на дългогодишни преговори и постоянни консенсуси. За 4 години, от както е подписана тази конвенция само Испания е ратифицирала Ротердамските правила, докато Съединените Щати, Франция и някои други държави единствено са ги подписали.

11. Все пак **de lege ferenda** предлагаме Република България да се присъедини към Ротердамските правила, най-вече поради Глави 14 и 15 (Подсъдност и Арбитражна клауза). Приемането на Ротердамските правила заедно с тези глави, които се ратифицират отделно са разковничето за бъдещото намаляване на английския монопол върху съдебните и арбитражни дела, тъй като тези глави налагат императивни правила върху допустимите места за завеждане на съдебни и арбитражни дела. В смисъл, ако бъдат ратифицирани тези глави, съответната държава може да откаже да признае чуждестранно съдебно решение, защото то противоречи на вътрешното право на тази държава. Това би позволило в повече държави да се завеждат искове.

ПРИНОСИ

С настоящото изследване сме разгледали в пълен обем всички международни режими, отнасящи се до отговорността на превозвача, която е крайъгълният камък на всеки международен инструмент в сферата на транспорта. Извършили сме първото такова изследване за Република България.

Разгледани са безброй практически проблеми, като например използваните термини върху коносаментите и тяхното значение, начина по който превозвачите успяват да избягат от отговорност или да я ограничат значително. Доведена е също до знанието на българските читатели голям брой релевантна съдебна практика.

Темата е в по-голяма степен обърната към практическата страна на проблема, и не толкова към нейната доктринарна и теоретична такава.

Освен това, направеният сравнителен анализ би помогнал за използване на посочените чуждестранни решения и съответни грешки в българската действителност, след съответните модификации.

Начинът на представяне на дисертационния труд е специално подбран, с оглед постепенното представяне на информация и по-приемливото ѝ усвояване.

Следва също да се отбележи, че изключващите рискове не са казуистично разгледани, както е например направено в някои научни трудове в Република България.

Повечето институти са разгледани и въз основа на историческото им развитие, което спомага за по-доброто им разбиране.

НАУЧНИ ПУБЛИКАЦИИ, СВЪРЗАНИ С ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Арнолд Ферейра, Клаузата Хималая в Международното морско право (Сравнението ѝ със съглашението в полза на трето лице), сп. Общество и Право, 2012, бр. 8, стр. 94.

2. Арнолд Ферейра, Тройната функция на коносаментa, сп. Съвременно право, 2013, бр. 1, стр. 53.