

До

Научното жури

Утвърдено от Ректора на

СУ „Св.Св. Кл. Охридски“

Със Заповед № РД / 38 –
357/07.07.2014 г.

РЕЦЕНЗИЯ

От

Д.ю.н. Орлин Борисов

Професор по МПП и Право

на ЕС в ЮФ на СУ „Св.Св.Кл. Охридски“

Относно: Дисертационният труд на Арнолд Фрагозо Феррейра на тема:
„Отговорност на морския превозвач по договора за международен превоз
на товари съгласно международните конвенции“

Уважаеми членове на Научното жури,

Дисертационният труд, представен за рецензиране е в
обем от 245 стр., които обхващат: Увод; 3 глави (вкл. 23 параграфа и
над 115 под параграфа); Заключение; Библиография; Приложение.

I

Дисертантът Арнолд Фрагозо Феррейра е роден на 28.02.1984 г. в Ангола.

През 2001 г. завършва Конгоанско консулско училище в Луанда.

От м.октомври 2001 г. до м. ноември 2007 г. завършва ЮФ на СУ „Св.Св. Кл. Охридски“.

От 30.08.2008 г. със Заповед на Ректора на СУ „Св.Св. Кл. Охридски № РД 20-596 / 07.04.2008 г. е зачислен на задочна доктурантура по специалност 050514 – Международно частно право (Международно частно морско право.

Със Заповед на Ректора на СУ „Св.Св. Кл. Охридски“ №РД 20-805 / 28.06. 2012 г. е отчислен с право на защита.

Преди началото на трудовия стаж Арнолд Ферейра:

От м. ноември 2005 г. до м. март 2006 г. е стажант в Български Хелзинкски комитет / Неправителствена организация в София/ Р.България;

В периода м. октомври 2006 г. до м. април 2008 г. е адвокатски сътрудник в адвокатска кантора в София, Р.България (Попов § партньори).

Трудовият стаж на дисертанта включва:

От м. март 2011 г. – м. март 2012 г. работи като юрисконсулт в Казино Технолоджи / Дружество свързано с хазартния бизнес в София.

В периода от м. декември 2008 г. до м. февруари 2011 г. работи като юристконсулт и конкретно правно обслужване в Инфраструктурни проекти / София, Р.България.

През периода м. май 2008 г. – м. ноември 2008 г. работи като юристконсулт в Кредитбул/ кредитна институция в София, Р.България.

От м. юли 2012 г. до настоящия момент работи като асоцииран младши адвокат в FBL Advogados / Адвокатска кантора в Луанда / Ангола.

II

Дисертационният труд е посветен на материалноправната материя, поради което не обхваща процесулната проблематика.

В Увода ясно е формулирана научно-изследователската теза на дисертационния труд. В тази връзка правилно са формулирани и целите, съгласно които в труда не само ще се разгледат теоритичните въпроси за отговорността на превозвача, но и ще се определи, обоснове и защити научно-изследователската теза.

В труда са формулирани правилно като цяло неговите задачи, като много точно и ясно са формулирани методите на научното изследване.

Иведена е също така и значимостта за търговията в глобален мащаб на морския превозвач, обосновано доказвайки, че най-важният и използваният транспорт в световен мащаб е морският транспорт, използван превоз на около 80% от търговския оборот на нашата планета.

Глава първа научно обосновано анализира отговорността на превозвача и характерните особености на договора за международен морски превоз на товари (напр.товарване и разтоварване в пристанищата на различни държави му придава международен характер и др.).

В труда се осъществява научен анализ на различно приемане в различни държави на понятието на договора за международен морски превоз на товари и разграничаването му от коносаментата, чартър-парти международния елемент в Международното частно право. Изследвано е също така и историческото разглеждане на понятието отговорност и ограничената отговорност на превозвача.

Анализирани са също така и различните режими установени с:

Хагските правила, по отношение на които в труда се приема, че не установяват един общ принцип, определящ отговорността на превозвача, а само изброяват случаите, изключващи отговорността на превозвача;

Хамбургските правила, придържащи се към такива транспортни актове като – СМР, КОТИФ и др.;

По отношение на Ротердамските правила авторът приема, че те включват режим установен от разпоредбите и принципите на Хагските и Хамбургските правила.

В глава Втора, авторът осъществява научен анализ на отговорността на морския превозвач предвидена в действащите в това отношение международни актове.

В труда са изследвани изчерпателно действията и произтичащите резултати, вследствие на които превозвача носи отговорност (забава, отклонение от курса и др.). На подробен анализ са подложени също така и задълженията на морския превозвач, които той следва да положи, като напр. грижа при натоварване, подреждане, превоз и разтоварване.

Авторът е отделил специално внимание на ролята на агента, служители и подизпълнители, които морския превозвач използва при комплексната мрежа от услуги. В тази връзка е анализирана и отговорността на превозвача за действията на тези лица и особено по отношение на тяхното желание да ползват привилегиите на превозвача, в случаите на носочване на иск за обещетение срещу тях (в труда се приема, че това е възможно, когато превозвача е включил в своите конасаментни клаузи т.нар. Клаузи Хималая).

В труда са анализирани също така и свързаните с дейността на морския превозвач други международни елементи тоест

международните кодекси относно безопасната експлоатация на кораби, предотвратяване на замърсяването, сигурността на корабите и приктанищните съоръжения.

Анализирайки трите конвенции авторът приема, че те имат като прилики, така и разлики, но от тях произтичат следните основни задължения за морския превозвач: да представи стоката без забава и да извърши цялостно или частично изпълнение на превоза. Приема се също така, че във връзка със задължението за грижа, морския превозвач може да извърши в това отношение следните виновни действия: пълна повреда на превозваните стоки и частична повреда на превозваните стоки.

Авторът анализирайки Хагските правила приема, че морския превозвач е задължен да извърши грижливо дейностите свързани с натоварването, подреждането, съхранението и превоза и разтоварването на товарите. В това отношение преди тези действия той е длъжен да приведе кораба в мореходно състояние, да осигури пълен екипаж, да приведе хладилните и другите помещения в изправно състояние, годно за приемане и съхранение на товарите. При сравнителният анализ авторът приема, че подобна формулировка съществува и в Ротердамските правила, но в Хамбургските правила изричен текст няма, единствено може да се достигне по пътя на тълкуване, тъй като стлът на тази конвенция е континентален.

В дисертационният труд подробно е изследвана и отговорността на морския превозвач за забава и вреди в съответствие с анализирания режим. Авторът мотивирано приема, че морския превозвач ще бъде в забава, ако не извърши превоза. В дисертационният труд подробно е изследвана и отговорността на морския превозвач за забава и вреди в съответствие с анализирания режим. Авторът мотивирано приема, че морския превозвач ще бъде в забава, ако не извърши превоза. В дисертационният труд подробно е изследвана и отговорността на морския превозвач за забава и вреди в съответствие с анализирания режим. Авторът мотивирано приема също така, че морския превозвач ще бъде в забава, ако не извърши превоза в уговорения срок за

този тип превоз (отчитайки спецификите на географския район) както и в случаите, когато се отклони от обичайно приетия или установения курс.

В труда се приема, че съгласно Хагските правила търсенето на обезщетение за забава е значително затруднено, поради липсата на изрични разпоредби установяващи отговорността за забава.

Авторът счита, че Хамбургските правила евалюират в сравнение с Хагските, тъй като установяват изрично наличието на отговорност за забава, а Ротердамските правила са по-сложни и обстоятелствени, като повдигат повече въпроси, отколкото да дадат отговори (най-иновативното в тях са главите за подсъдност и арбитражна клауза, забраняващи по договорен път да се променя законово установената подсъдност).

Трета глава на труда е посветена на изследването на ограничената отговорност на морския превозвач (относно опаковка или тегло превозен товар), нейното приложение (точно за кои действия или бездействие превозвача ще отговаря ограничено или пълно) и в кои ситуации на нанесени или доказани вреди не е позволено реализирането на отговорността на морския превозвач.

Авторът мотивирано приема, че ограничената отговорност на превозвача се разглежда в следните аспекти: спрямо лимита на дължимите от превозвача суми при наличието на отговорност; изключващите отговорността рискове, които представляват определени събития, при наличието на които от превозвачът не се търси отговорност, независимо, че са нанесени щети на товара.

В трудът се приема, че отговорността на морския превозвач се състои в неговото задължение да обещае парично правоимащата страна (изпращач, първоначален получател или друг държател на коносаментата).

Приема се извода, че ограничената отговорност на превозвача се разглежда от перспективата тя да бъде загубена, както и случаите, в които тази ограничена отговорност не се прилага, независимо от претърпените загуби. Авторът счита, 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. Следователно нито превозвачът нито лицата, за които той отговаря могат да ограничат отговорността си, ако ищецът докаже наличието на умисъл или самонадеяност.

Във връзка с изключващата отговорност авторът счита, че случаите при които нито превозвача се счита за отговорен, нито кораба за настъпили вреди или загуби са: пожар; случайни събития; военни действия и др. В това отношение той подчертава, че изключващи рискове са предвидени в Хаските и Ротердамските правила, докато в Хамбургските правила няма списък с изключващи отговорността рискове.

Наред с положителните страни на труда могат да се формулират и следните критични бележки:

- В Увода следваше да бъдат по-ясно формулирани задачите на труда;
- В труда има някои параграфи, които са само няколко страници, което не позволява задълбоченото научно изследване на разглежданата материя;
- В труда на места съществува преразказване и описателност;
- В труда на много места се употребява не точно „превозвача“ вместо „морския превозвач“, тъй като в международната търговия съществува различни превозвачи.

III

Дисертационният труд има определени приноси резултати като напр.:

- Трудът представлява първото систематично изследване в българската правна наука по изследваната в него материя;
- Трудът има определена научна и практико приложна стойност;

- Трудът съдържа доктринални проучвания на международните актове, действащи в тази област;

IV

В заключение имайки предвид качествата на дисертанта както и на представения дисертационен труд, които отговарят на изискванията на чл. 6 (3) на Закона за развитието на академичния състав на Р.България препоръчвам на Научното жури да даде на Арнолд Фрагозо Феррейра образователната и научна степен „доктор“.

07.09.2014 г.

Рецензент:

София

/проф. О.Борисов/