

ДО НАУЧНОТО ЖУРИ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА
ОТКРИТО ЗАСЕДАНИЕ ЗА ЗАЩИТА ОТ
ДОКТОРАНТА АРНОЛД ФРАГОЗО ФЕРРЕЙ-
РА НА ДИСЕРТАЦИОНЕН ТРУД НА ТЕМА
“ОТГОВОРНОСТ НА МОРСКИЯ ПРЕВО-
ЗВАЧ ПО ДОГОВОРА ЗА МЕЖДУНАРОДЕН
ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ СЪГЛАСНО МЕЖДУ-
НАРОДНИТЕ КОНВЕНЦИИ”, ПРЕДСТАВЕН
ЗА ПРИСЪЖДАНЕ НА ОБРАЗОВАТЕЛНАТА
И НАУЧНА СТЕПЕН “ДОКТОР” ПО 3.6.
“ПРАВО” - МЕЖДУНАРОДНО ЧАСТНО
ПРАВО В ЮРИДИЧЕСКИЯ ФАКУЛТЕТ НА
СУ “СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ”

Р Е Ц Е Н З И Я

от

проф. д-р Иван Владимиров
от УНСС

УВАЖАЕМИ КОЛЕГИ-ЧЛЕНОВЕ НА НАУЧНОТО ЖУРИ,

Със заповед на ректора на СУ “Св. Климент Охридски” съм определен за външен член на научното жури за провеждане на открито заседание за защита от докторанта Арнолд Фрагозо Феррейра на дисертационен труд на тема “Отговорност на морския превозвач по договора за международен превоз на товари съгласно международните конвенции”, представен за присъждане на образователната и научна степен “доктор” по 3.6. “Право” - международно частно право в Юридическия факултет на университета. На първото си заседание научното жури ми възложи да съставя рецензия.

Запознаването с дисертационния труд позволява да се направят няколко извода.

Темата, на която авторът е посветил своя дисертационен труд, е актуална. Правната уредба на отговорността, която се поражда във връзка с международния превоз на товари по море, през последните десетилетия стана извънредно разнообразна. Паралелно действат три императивни правни режима на отговорност, които са предвидени съответно в Хагските, в Хагско-Висбийските и в Хамбургските правила. Сърцевина на тази отговорност съставлява отговорността на морския превозвач. Превозвачът, който приема да осигури преместването на товарите от едно място на друго, е един от най-важните участници в морската търговия (с.7 и 48 от дисертационния труд).

Дисертационният труд е първото в българската правна литература цялостно самостоятелно изследване с монографична задълбоченост на отговорността на морския превозвач по договора за международен превоз на товари съгласно международните конвенции. Действително на този проблем е отделено от български автори внимание в курсовете по международно частно право и в статии, които са публикувани в специализирани издания. Но с оглед на учебните цели на курсовете и поради ограничения обем на статиите досегашните публикации не засягат детайлно всички аспекти на този правен институт (с.8).

Прилагането на методите на анализ и на синтез, както и на нормативния, логическия, сравнителния и историческия методи са позволили на автора да постигне научната цел на дисертационния труд, а именно: да се обобщят научните и научно-приложните резултати от изследването, като се направят произтичащите от тях изводи, предложения и препоръки (с.9 и 15).

Структурата на дисертационния труд от 241 страници е съобразена с изискванията на чл.27, ал.2, изр. второ в редакцията според ДВ, бр.19 от 2011 г. на Правилника за прилагане на Закона за развитието на академичния състав в Република България. Тази структура обхваща заглавна

страница, увод, изложение, разпределено в три глави, заключение, декларация за оригиналност и достоверност и библиография (с.1-6).

Използвана е цялата достъпна българска и чуждестранна литература в областта на отговорността на морския превозвач по договор за международен превоз на товари съгласно международните конвенции. Библиографията обхваща 41 заглавия на български език и 75 заглавия на чужди езици. На някои от заглавията на чужди езици се извършва за първи път позоваване в български правен научен труд. Използваните съчинения са коректно цитирани. Кандидатът анализира натрупаната богата съдебна практика по-специално по прилагането на Хагските и на Хагско-Висбийските правила относно отговорността на превозвача.

Авторът на дисертационния труд критично оценява литературните източници и разпоредбите на нормативните актове. Той не отбягва да изрази обосновано собствено мнение.

Пример за критично отношение и на обосноваване на собствено мнение съставлява бележка № 18 под линия и изложението на с.19. Кандидатът не споделя изразеното в литературния източник мнение, че получателят на товара встъпва на мястото на изпращача като страна по договора за превоз. Той обосновава собствено становище.

Друг пример на критично отношение към литературен източник намираме на с.91. Кандидатът не е съгласен с изразеното в източника мнение, че с клауза “Хималая” третите лица избягват отговорност или избягват възможността да бъдат съдени. Той поддържа, че клаузата дава просто привилегия, която се уговаря в полза на агентите, служителите и подизпълнителите на превозвача.

Пример на критично отношение на кандидата към разпоредба на нормативен акт е оценката му за чл.6, ал.1, б.“b” от Ротердамските правила, която буква предвижда неприложимост на конвенцията при линейни превози към

други договори за използване на кораб или на всякакво пространство на него. Той съзира в тази разпоредба опасност от достигане до неприложимост на конвенцията изобщо към линейните превози, като изтъква, че при тях дребнопартидни товари се превозват именно на части от товарното пространство на кораба (с.68).

Отрицателна е оценката на автора за чл.17, ал.5, б."а" от Ротердамските правила, която разпоредба прехвърля доказателствената тежест от превозвача върху ищеца. Авторът изтъква, че това противоречи на принципа, съгласно който превозвачът е отговорен за загуба или повреда на стоките, след като ги е получил в добро състояние, както и на презумпцията за вина, формулирана в чл.14 на конвенцията (с.70).

Кандидатът се отнася критично към чл.26, б."а", "б" и "с" от Ротердамските правила, в които букви се посочват случаите, когато правилата няма да се прилагат, ако настъпят вреди или загуби на стоките или закъснение в тяхното доставяне, преди натоварването им на кораба или след тяхното разтоварване. По негово мнение би било доста по-практично да няма подобни изключения, а Ротердамските правила да уреждат всички части на превоза, когато в него е сключен превоз по море (чл.69).

Кандидатът отправя критика към чл.51, ал.2, б."а" от Ротердамските правила, която разпоредба при прехвърляне на правото на контрол върху издаден непрехвърляем документ изисква изпращачът да предостави всички издадени оригинални документи на лицето, на което ще се прехвърли правото на контрол. Той преценява това изискване като доста непрактично. По негово мнение би било доста по-разумно изпращачът да се уведоми за това прехвърляне и да му се предостави друга информация относно новата контролираща страна (с.232).

Основните твърдения на автора са правилни и не възбуждат съмнение. *Дисертационният труд показва, че той*

притежава задълбочени научни познания по международно частно право, по което е трудът, и че има способности за самостоятелни научни изследвания. Такива познания и способности съгласно чл.6, ал.3 (нова, ДВ, бр.101 от 2010 г.), изр. второ от Закона за развитието на академичния състав в Република България са предпоставка за присъждане на образователната и научна степен “доктор”.

Съдържанието на дисертационния труд отговаря на изискванията на чл.6, ал.3 (нова, ДВ, бр.101 от 2010 г.), изр. първо от Закона за развитието на академичния състав в Република България. В труда се съдържат научни и научноприложни резултати, които по мое мнение съставляват приноси в науката за международното частно право.

Такива приноси са научните схващания, които авторът на дисертационния труд доразвива по засегнатите въпроси.

Доразвитие на научно схващане съставлява, например, изводът, че изключването на неморските изпълнителни страни от уравнението на отговорността в Ротердамските правила може да създаде сериозни трудности в бъдеще. Такива трудности могат да очакват прилагашиге тези правила относно завеждането на искове срещу неморска изпълнителна страна в съвкупност със завеждането на искове и срещу превозвача, и срещу морска изпълнителна страна (с.156 и 231).

Друго доразвитие на научно схващане и принос в науката за международното частно право съставлява, например, становището на кандидата, че уеднаквяването на разпоредбите на Ротердамските правила относно подсъдността и арбитража би играло съществена роля за възпрепятстване на избора на съд (forum shopping), който няма никаква връзка с товарното или с разтоварното място или с мястото, където е издаден коносаментът (чл.70).

Трети пример на доразвитие на научно схващане и принос е, че винаги трябва да съществува причинно-следствена връзка между дължимата грижа (мореходността) и вредата. По

мнението на кандидата, ако няма причинно-следствена връзка между вредата и немореходността, превозвачът няма да бъде отговорен (с.107-108).

Не може да не се отбележи, че характер на приноси имат посочените по-горе в тази рецензия съображения на кандидата за усъвършенстване на критикувани от него разпоредби на Ротердамските правила.

Приносен характер имат и добре обосноващите от автора предложения за усъвършенстване на Ротердамските правила (предложения *de conventione ferenda*). Пример представлява предложението за допълване на Ротердамските правила при бъдеща ревизия с разпоредба, която да урежда отговорността на превозвача, когато не е установено и не може да бъде установено мястото, където е настъпила загуба или повреда на товара или закъснение в доставянето му (с.145).

От същата група предложения е и препоръката на кандидата Република България да се присъедини към Ротердамските правила заедно с глави 14 и 15, посветени съответно на подсъдността и арбитража. В подкрепа на препоръката си той изтъква, че приемането на Ротердамските правила заедно с тези глави, които се ратифицират отделно, е разковничето за бъдещо намаляване на английския монопол върху съдебните и арбитражните дела по спорове, произтичащи от международни морски превози на товари, тъй като тези глави налагат императивни правила върху допустимите места за завеждане на съдебни и арбитражни дела.

Съществени части на дисертационния труд са публикувани в две статии, които са поместени в две специализирани списания, излизащи в София.

Позволявам си да привлека вниманието на автора на дисертационния труд върху някои части от изложението, които по мое мнение се нуждаят от уточняване или от допълнително аргументиране.

От уточняване се нуждае, например, използваното на с.9 и 57 от изложението, както и в библиографията наименование

на международната конвенция, в която се съдържат Ротердамските правила. Официалното наименование на този международноправен акт е Конвенция не на УНСИТРАЛ, а на Организацията на обединените нации относно договори за международен превоз на товари изцяло или частично по море (вж. Official Records of the General Assembly, Sixty-third Session, Supplement No 17, Annex 1).

От допълнително аргументиране има нужда твърдението, че в България е прието понятието “арест” да се свързва с определено физическо лице, а не с вещи, каквито са корабите (с.209 и бележка № 429 под линия). Всъщност преди годината на дисертационния труд – 2014, отбелязана върху заглавната му страница, по-точно от 14 септември 2011 г. в сила за Република България е Международната конвенция от 1999 г. за арест на кораби (обн., ДВ, бр.10 от 2012 г.). Със Закон за изменение и допълнение на Кодекса на търговското корабоплаване (обн., ДВ, бр.109 от 2013 г.) е формулирано законово определение на понятието “арест на кораби” (т.42 на §1 от допълнителните разпоредби) и е уредена процедурата по постановяване от съда на арест на кораб в българско морско и речно пристанище (чл.364а и 365).

Дисертационният труд щеше да спечели от последователното избягване на неточна употреба на термини, какъвто е случаят с термина “деликти” на с.7, и на наименования на учреждения, например, “Къщата на лордовете” (с.127 и др.), вместо точното Камарата на лордовете. По-специално непозволеното увреждане, за което често се употребява терминът “деликт”, дори да е извършено от превозвача, не се обхваща от темата на дисертационния труд.

Изтъкнатите отделни недостатъци не са в състояние да намалят достоинства на дисертационния труд, които бяха отбелязани в началото на тази рецензия. Тези недостатъци не се отразяват отрицателно върху общата положителна оценка, която дисертационният труд заслужава.

Следователно, представеният на вниманието на научното жури дисертационен труд на докторанта Арнолд Фрагозо Феррейра на тема “Отговорността на морския превозвач по договора за международен превоз на товари съгласно международните конвенции”, представен за присъждане на образователната и научна степен “доктор”, по мое мнение отговаря на изискванията на чл.6, ал.3 (нова, ДВ, бр.101 от 2010 г.), изр. първо и второ от Закона за развитието на академичния състав в Република България и на чл.27, ал.1 (нова, ДВ, бр.19 от 2011 г.), изр. първо и второ от Правилника за прилагане на Закона за развитието на академичния състав в Република България. Дисертационният труд съдържа научни и научноприложни резултати, които представляват приноси в науката за международното частно право. Той показва, че авторът му притежава задълбочени познания по международното частно право, по което е трудът, и че има способности за самостоятелни научни изследвания. Структурата на дисертационния труд обхваща всички елементи, които посочената разпоредба на правилника изисква. В резултат на извършеното проучване на този труд смятам, че в случая са налице законовите условия за придобиване от кандидата на образователната и научна степен “доктор”. В качеството ми на член на научното жури и рецензент на труда изразявам положителното си становище по въпроса за присъждане на докторанта Арнолд Фрагозо Феррейра на претендираната от него образователна и научна степен “доктор” по професионално направление 3.6. “Право” – международно частно право.

София, 10 септември 2014 година

ЧЛЕН НА НАУЧНОТО ЖУРИ-РЕЦЕНЗЕНТ:

(проф. д-р Иван Владимиров)

