

## СТАНОВИЩЕ

**ОТ ПРОФ. Д-Р ИРЕНА ИЛИЕВА**

**Институт за държавата и правото, Българска академия на науките,  
София 1000, ул. „Сердика“ № 4, тел. 987 49 02**

член на научно жури за публична защита на дисертационния труд на Арнолд Фрагозо Феррейра – докторант редовна платена форма на обучение в катедра „Международно право и международни отношения“ на Юридическия факултет на Софийския университет „Св. Климент Охридски“ на тема:

### **„ОТГОВОРНОСТ НА МОРСКИЯ ПРЕВОЗВАЧ ПО ДОГОВОР ЗА МЕЖДУНАРОДЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ СЪГЛАСНО МЕЖДУНАРОДНИТЕ КОНВЕНЦИИ“**

за присъждане на образователна и научна степен „ДОКТОР“ по професионално направление 3.6. Право (Международно частно право)

#### **I. Общо описание на представения дисертационен труд**

Докторантът е представил дисертационен труд в обем от 241 стандартни страници, включително увод, три глави, заключение, библиография и едно приложение.

Трудът е посветен на един неизследван цялостно в българската специализирана литература проблем с голямо практическо знание: отговорността на морския превозвач по договор за международен превоз на товари в международното частно право.

Изследването е структурирано класически: от анализ на договора за морски превоз на товари и отговорността, към представяне на отговорността на морския превозвач съгласно съществуващите режими и ограничената отговорност на превозвача.

Разпределението на дисертационния труд е балансирано и логично построено с обоснован превес на глави Втора (97 с.) и Трета (70 с.), посветени на пълната и ограничена отговорност на морския превозвач.

В увода авторът обосновава избора на темата, нейното значение и актуалност. Той справедливо сочи, че Република България не е страна нито по една от международните конвенции в областта на превоза на стоки по море, както и липсата на изследвания с такъв предмет, съответно съдебна практика. Докторантът подчертава практическата стойност и насоченост на дисертационния труд.

Основният изследователски въпрос, който поставя Арнолд Феррейра е: „По какъв начин наличието или липсата на дължима грижа от страна на морския превозвач или на тези, за които той отговаря (агенти, подизпълнители и служители) води до тяхната отговорност по договора за международен морски превоз на товари съгласно международните конвенции“ (с. 9 - 10).

Други конкретни научно-изследователски задачи с практическа насоченост, които си поставя докторанта са: дали морският превозвач губи правото си на ограничена отговорност и при какви условия, дали ще отговаря превозвачът и до каква степен в случай на умишлена или принудителна промяна в маршрута на кораба, как някои новоприети и несвързани с отговорността нормативни актове влияят директно върху нея?

Използвана е подходяща методология: анализ, синтез, сравнителноправният, логически, исторически и нормативен методи.

Глава Първа (в обем от 59 с.) е посветена на общата характеристика и същността на договора за международен морски превоз на товари. След като подробно изяснява характеристиките на договора (двустранен, възмезден, както консенсуален, така и реален, неформален) докторантът прави кратък сравнителноправен преглед на този договор и разграничения с коносаментата, чартър-парти, международния елемент в МЧП и др. Подробно са анализирани страните по договора и другите участници в морския превоз, както и видовете коносаменти (с. 36 - 47). Историческият преглед на отговорността, включително ограничената отговорност на превозвача допринася за пълнотата на изложението. Направен е анализ на договорната отговорност и са посочени изчерпателно източниците. Сполучливо са характеризирани Хагските правила като писани в англо-саксонски стил, Хамбургските правила като израз на континенталния законодателен стил и техника, а Ротердамските правила, според автора мъчно биха могли да бъдат определени.

Глава Втора (в обем от 97 с.) изследва всестранно отговорността на превозвача съгласно международните конвенции. Това са: Конвенция за уеднаквяване на някои правила относно коносаментите, подписана в град Брюксел на 25.08.1924 г. (Хагски правила); Протокол от 1968 г., подписан в град Брюксел, изменящ Хагските правила (Висбийски правила); Протокол от 21.12.1979 г., подписан в град Брюксел, изменящ Хагските правила (Хагско-Висбийски правила/SDR Protocol); Конвенция на ООН за морски превоз на товари, приета в Хамбург на 31 март 1978 г. (Хамбургски правила); Конвенция на ООН за международен мултимодален транспорт на стоки, приета на 24 май 1980 г.; Конвенция на УНСИТРАЛ относно договорите за международен превоз на стоки изцяло или отчасти по море, приета на 11 декември 2008 г. (Ротердамски правила).

Докторантът изчерпателно разглежда основанията, които водят до отговорност на превозвача (немореходност на кораба, забава, отклонение от курса и др.), както и отговорността на негови агенти, служители и подизпълнители. Достойно място е отредено на т. нар. клауза Хималая, сполучливо анализирана със съдебна практика (с. 80 - 94). Тя е окачествена от А. Ферейра като типично английски институт, която създава множество проблеми от международно частно правно естество при съответното приложение в държави от континенталната правна сфера.

Въз основа на двете основни задължения на превозвача – превоз и грижа, докторантът структурира възможните виновни действия. Подробно са анализирани трите конвенции във връзка със задълженията на превозвача, съответно отговорността, включително за забава и за вреди съгласно всеки един от трите налични режима. Основната тежест в изложението е върху отговорността на превозвача съгласно Хагските правила с нейните изменения. Авторът е обосновал това с факта, че Хагските правила се прилагат от повече от 50 години, съществуващата многобройна литература и съдебна практика.

Според Арнолд Феррейра Хамбургските правила са ратифицирани от прекалено малко държави, като повечето от тях нямат никакви традиции в мореплаването, съответно освен доктринални проучвания липсва съдебна практика. Той окачествява Ротердамските правила (макар и невлезли в сила) като по модерни от Хагските правила, но и по сложни и дълги.

Главата съдържа подробен анализ на отговорността за забава, поради отклонение от курса и немореходност на кораба съгласно трите режима. Авторът разглежда подробно Хамбургските правила, които освен посочените по-горе съдържат и уредба относно отговорност при загуба или липса на доставка, пожар, превоз на животни и превоз на палубата. В резултат на извършения анализ А. Феррейра прави обоснован извод, че „отговорността на превозвача съгласно Ротердамските правила е по-благоклонна към превозвача от Хагските и Хагско-Визбийските, както и Хамбургските правила“ (с. 143).

Глава Трета (в обем от 70 с.) е посветена на ограничената отговорност на морския превозвач. Тя е разгледана в два аспекта: по отношение на 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.

Анализирана е хипотезата превозвачът да загуби своята ограничена отговорност, когато отговорността му става пълна – до размера на доказаната щета.

Авторът определя ограничената отговорност на превозвача като една установена стойност за опаковка или единица товар, освен ако не е декларирана по-висока стойност на товара, независимо от претърпените загуби (с. 159).

Чрез наличната съдебна практика А. Феррейра дава отговор на въпроса за мястото на контейнера в института на ограничената отговорност. Изводът, който той прави 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.

Друг проблем, разгледан в Глава III е изключващата отговорност, т.е. случаите, в които превозвачът не се счита за отговорен: пожар, случайни събития, военни действия и др. Анализът на автора показва съществени различия в трите режима. Хагските и Ротердамските правила съдържат изключващи рискове, докато Хамбургските нямат подобен на тях списък с изключващи отговорността рискове. Но и 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.

Заклучението съдържа две части: общи изводи и препоръки. Общите изводи засягат най-вече Р България Република. Фактът, че тя не е страна по нито една международна конвенция в сферата на морския превоз, съответно няма специализирани съдилища и специалисти дава основание на автора да препоръча да се развива този отрасъл, най-вече с оглед членството ни в ЕС.

Препоръките са изключително детайлно формулирани и са плод на задълбочения анализ на отговорността на морския превозвач в трите изследвани режима. Най-общо те засягат поправки в конвенциите, запълване на празнини и прецизиране на хипотези, които повдигат спорни въпроси. Въпреки многобройните критики към Ротердамските правила,

авторът препоръчва България да се присъедини към тях, най-вече поради Глави 14 и 15 (Подсъдност и Арбитражна клауза).

## **II. Оценка на научните и практически резултати и приноси в дисертацията**

Първото несъмнено достойнство на дисертационния труд е изборът на темата. Отговорността на морския превозвач не е изследвана, в последните години липсват и трудове в материята на международното морско частно право. България е морска страна, макар и с ограничени в последните години възможности на търговското корабоплаване. Предметът на дисертационния труд е с изключително голямо практическо значение.

Основният теоретичен принос е именно този: това е първото всеобхватно изследване на трите съществуващи режима, определящи отговорността на морския превозвач.

Към теоретичните приноси мога да отнеса и сполучливата квалификация на тези режими: Хагските правила като продукт на англо-саксонската правна система, Хмбургските правила – на континенталната правна система и Ротердамските като трудно класифицируеми, по-скоро като смесена система.

Практически приноси са многобройни и ще посоча само основните сред тях.

- Детайлното проучване на института на отговорността на морския превозвач в трите режима и сравнителноправната съпоставка между тях;
- Поставянето на акцент върху Хагските и Хагско-Визбийските правила като най-прилаганата уредба с най-богатата съдебна практика;
- Сполучливо използваната в аргументацията на автора съдебна практика (например § 1.7.6 озаглавен Примери за наличие и липса на грижа, с. 125 - 126);
- Критичният анализ на Ротердамските правила и препоръките за тяхното усъвършенстване;
- Предложението да се изменят и/или допълнят международните конвенции като се разшири ограничената отговорност при изплащане на обезщетения за опаковка или единица товар и едногодишният преклузивен срок за завеждане на искове и спрямо подизпълнителите на морския превозвач или спрямо неговите агенти;
- Предложението да се измени доктрината на privity of contract;
- Разсъжденията относно мястото на контейнера в института на отговорността;
- Предложението специалните права на тираж (СПТ), с които се изчислява ограничената отговорност на морския превозвач да бъдат заменени с изчисляване на отговорността на морския превозвач в злато;
- Предложението България да се присъедини към Ротердамските правила и др.

Авторът показва умение да очертае проблематиката на изследването, да използва сравнителноправния метод, да достигне до изводи, подкрепени от съдебната практика и да формулира конкретни предложения и препоръки. Трябва да подчертая прецизния юридически изказ на български език, което е предизвикателство за всички, които не пишат труд на майчиния си език. Докторантът има две публикации по темата на дисертацията.

## **III. Критични бележки и препоръки**

Критичните ми бележки са свързани със структурата на Глава Първа. Струва ми се, че историческият параграф 7 би следвало да е в началото. В самия него подпараграфът

относно разпоредбите в Кодекса на Хамураби трябва да е първи, защото това е най-старият посочен от автора източник.

Други бележки са терминологични. Докторантът пише за „Общността“ вместо за Европейския съюз (с. 11) като не отчита променената терминология след влизане в сила на Лисабонския договор. Другите езикови неточности са свързани с преводите от чужди езици („Къщата на лордовете“ на с. 81, 107, 127 на български се превежда като „Камера на лордовете“) и др.

Препоръчвам трудът да бъде отпечатан, защото ще запълни съществена празнина в специализираната литература по международно морско частно право.

Посочените критични бележки не са от съществено значение и не се отразяват на качеството на дисертационното изследване и отличното впечатление от него.

#### **IV. Заключение**

Изложените преценки за научните приноси на разглежданото дисертационно изследване и направените препоръки могат да послужат като основа за оценката на научната подготовка и качества на докторантката.

Това, което може да се обобщи от представения дисертационен труд на Арнолд Фрагозо Феррейра, е способността за избор на важен практически проблем, който не е достатъчно разработван в България. Авторът показва умения да систематизира и анализира сложна и понякога противоречива материя, притежава критичен подход и учение да аргументира тезите си с изобилна съдебна практика.

Дисертационният труд отговаря на изискванията на чл. 6, ал. 3 от Закона за развитие на академичния състав в Р България, на чл. 27 от Правилника за неговото прилагане и на чл. 66 от Правилника за условията и реда за придобиване на научни степени и за заемане на академични длъжности в Софийския университет „Св. Кл. Охридски“, поради което давам **ПОЛОЖИТЕЛНА ОЦЕНКА и предлагам убедено Научното жури да даде на Арнолд Фрагозо Феррейра образователната и научна степен „доктор“ по научната специалност 3.6. „право“ (Международно частно право).**

**Член на научното жури:**

**Дата: 9.09.2014 г.**

**Проф. д-р Ирена Илиева**