

До
Председателя
на научно жури, определено със
заповед № РД-38-313/03.07.2023г.
на Ректора на Софийски университет
„Св. Климент Охридски”, гр. София

РЕЦЕНЗИЯ

от д-р Вълчин Здравков Даскалов, доцент по
гражданско и семейно право при ЮФ на
УНСС, външен член на научното жури

относно: защита на дисертационен труд на
тема **„Договорът за автомобилен превоз
на товари”** с автор Димитър Куртев
Демирев, за присъждане на
образователната и научна степен „доктор”
по професионално направление 3.6. „Право”
(научна специалност „гражданско и семейно
право/търговско право”)

Уважаеми членове на Научното жури,

С решение на Факултетния съвет на Юридическия факултет, Софийски университет „Св. Климент Охридски”, гр. София, от 20.06.2023 г. (Протокол №09/20.06.2023 г.) съм избран, а със заповед № РД-38-313/03.07.2023г. на Ректора на Софийски университет „Св. Климент Охридски” и утвърден за външен член на Научно жури за провеждане на открито заседание за защита на дисертационен труд на тема **„Договорът за автомобилен превоз на товари ”** с автор Димитър Куртев Демирев, за присъждане на образователната и научна степен „доктор” по професионално направление 3.6. „Право” (научна специалност „гражданско и семейно право – търговско право”).

Декларирам, че нямам роднински връзки с кандидата, както и че не съм съавтор с него в съвместни трудове и публикации.

В изпълнение на задълженията си като член на журито представям настоящата рецензия.

I. Обща оценка на докторанта и на представения дисертационен труд

Димитър Куртев Демирев е зачислен за докторант на самостоятелна подготовка по професионално направление 3.6. „Право” (научна специалност „гражданско и семейно право – търговско право”) към катедра „Гражданскоправни науки” в Юридическия факултет, Софийски университет „Св. Климент Охридски”, гр. София, със заповед № РД-20-982 от 30.05.2022 г. на Ректора на университета, въз основа на решение на Факултетния съвет на Юридическия факултет. Започва обучението си считано от 01.06.2022 г., успешно издържа задължителните докторантски изпити. Работата по дисертационния труд е завършена много преди изтичане на срока на обучението и със заповед № РД 20-1158/29.06.2023г. на Ректора на Софийски университет „Св. Климент Охридски” Димитър Демирев е отчислен предсрочно с право на защита на дисертационния си труд. Последният е обсъден в цялост и насочен за публична защита на заседание на катедра

„Гражданскоправни науки“ в Юридическия факултет, Софийски университет „Св. Климент Охридски“ (доклад на Декана на ЮФ № 70-10-325/27.06.2023г.).

През 2013 г. Димитър Демирев завършва висше юридическо образование в Юридическия факултет на Софийски университет „Св. Климент Охридски“ с отличен успех. Още по време на следването си започва работа като правен сътрудник в дирекция „Проблемни активи и провизиране“ в „Първа инвестиционна банка“ АД, която продължава и след завършването му. В последствие продължава да работи за същата банка като младши юрисконсулт в отдел: „Правно обслужване на проблемни кредити“, а след придобиване на юридическа правоспособност и в дирекция „Правна“. В периода от 05.10.2015г. до 05.06.2016г. е кандидат за младши съдия (преминава обучение в Националния институт на правосъдието). Започва съдийската си кариера от 06.07.2016г. като младши съдия в Окръжен съд – гр.Благоевград. От 07.07.2018г. и до сега работи като съдия в Софийския районен съд.

Наред с работата си като съдия Димитър Демирев се занимава и с преподавателска дейност. За учебните години 2018/2019г.; 2019/2020г.; 2020/2021г.; 2021/2022г.; 2022/2023г. е хоноруван асистент по „Гражданско право Обща част“ в Юридическия факултет на СУ „Св.Климент Охридски“.

Широките му правни интереси в областта на частното право провокират участието му в множество различни обучения, образователни програми и семинари. Добрите познания по английски език му позволяват да участва и в международни обучения: Букурещ по програма „AIAKOS Exchange“ за периода 23-27.10.2017г.; Люксембург на тема „Implementation of EU Law at the National level“ за периода 13-14.11.2017г.; Трир на тема „Applying EU Anti-Discrimination Law“ за периода 04-06.12.2017г.; Брюксел на тема „Seizure and forfeiture“ за периода от 26-27.03.2018г.; Бордо за периода от 19.11.2018г. до 23.11.2018г. по програма за обмен на млади и новоназначени магистрати от Европейския съюз, организиран от Европейската мрежа за съдебно обучение; Трир на тема „Регламент Брюксел I – признаване и изпълнение на съдебни решения по граждански дела“ за периода от 19.11.2019г. до 22.11.2019г.; Брюксел за периода от 09.12.2019г. до 11.12.2019г. по тема „Конкурентно право“; Вилнюс на тема „Езиково обучение по семейно право“ за периода от 20.09.2021г. до 22.09.2021г.; Мадрид по програма за обмен (EJTN Exchange Programme 2020) на тема „Banking law“ от 06.06.2022 г. до 10.06.2022 г.; Люксембург „EU Preliminary ruling procedure“ от 19.10.2022г. до 20.10.22; Барселона "Protection of Consumers in the light of the EU Law and E-Commerce " от 19.04.2023г. до 20.04.2023г. и др.

През учебната 2016-2017 година е лектор в образователната програма **„Съдебна власт – информиран избор и гражданско доверие. Отворени съдилища и прокуратури“** на Министерство на образованието и науката. Изнася лекции на следните теми: „Практика на ВКС при отрицателни установителни искове“; „Доклад и процесуални преклузии. Право на задържане. Възражение за прихващане“; „Предизвикателства при прилагането на ЗУЕС“; „Дискусионни въпроси и практически проблеми при защита на собствеността срещу неоснователни въздействия“; „Практически проблеми на редовността на исковата молба. Обстоятелствата, които трябва да съдържат като основание на иска и указания на съда за уточняването ѝ. Особенности на доклада по чл. 146, ал. 1 от ГПК при евентуално съединяване на искове“; „Практическо приложение на преценката на достоверността на показания и обяснения, давани от участници в съдебните производства“.

През м. декември 2022 г. участва в научна конференция на тема „Върховенство на правото и ефективно прилагане на правото на Европейския съюз в България“, организирана от Юридическия факултет на СУ „Св.Климент

Охридски“. Изнася доклад на тема „Права на пътниците във въздушния превоз по Регламент (ЕО) №261/2004“.

Представеният дисертационен труд е в обем 469 страници, от които текст без сервизна информация са 459 страници. Направени са 1015 бележки под линия. Библиографската справка на труда включва използвана научна и научно-приложна литература на български (49 източника) и чужди езици (26 източника).

Дисертацията е структурирана в увод, три глави и заключение. Уводът е доста кратък. Очертава целите на изследването и съдържа кратко резюме на трите глави. Логиката на предложената структура не е обяснена. Липсва и ясно очертаване на границите на изследването.

Глава 1 посветена на историческото развитие на правния режим на договора за автомобилен превоз на товари в България. Разгледано е неговото възникване и правната уредба в чл.386 до чл.390 на **Закона за задълженията и договорите** от 1892г. (§ 1.). Във втория параграф е предложен подробен анализ на уредбата на „договор за превоз по сухо“ (чл.384 - чл.412 от **Търговския закон** от 1897г.). Развитието на правния режим след 09.09.1944г. е разгледано подробно в § 3. Предложен е подробен анализ на нормите в новия тогава **Закон за задълженията и договорите** (чл.309 – чл.322) и в **Устава на автомобилния транспорт за общо ползване в Народна република България** (в сила от 1.01.1955 г.). Изложението е доста подробно и е ценно поради съдържащият се в него анализ на различните схващания в науката и практиката по онова време относно различни спорни хипотези. В § 3. е предложено и сравнение на новите норми, основани върху логиката на плановото стопанство с предходния правен режим. В главата липсва исторически сравнителноправен обзор относно появата и развитието на изследвания правен институт в чуждестранни правни системи.

Глава 2 съдържа цялостен задълбочен коментар на **Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари (CMR)**. Изложението е разделено на 12 параграфа, които точно следват съдържанието на конвенцията. В § 1. е дадена обща характеристика на конвенцията и е очертано приложното ѝ поле – по регулирана материя и по място. Наред с това са очертани и специалните случаи на нейното приложение. Вторият параграф е посветен на товарителницата като специфичен превозен документ. Специално внимание е обърнато на алтернативната „електронна товарителница“ (по приетия **Допълнителен протокол (eCMR) към Конвенция за договора за международен пътен превоз на товар**). В § 3. са разгледани началото на изпълнението на договора и правилата за доказване. Особената отговорност на изпращача при предаване на товара към превозвача за вреди, причинени от неподходяща или дефектна опаковка е разгледана в § 4. В § 5. са анализирани задълженията на превозвача по изпълняване на едностранните нареждания за изменение на договора от страна на принципала.

Изпълнението на основното задължение на превозвача да достави на товара до местоназначението и да го предаде на получателя, е предмет на изложението на § 6. Акцентът в тази част от работата е поставен върху правното положение на получателя и съотношението с активната легитимация изпращача. Предложен е обстоен сравнителноправен анализ на законодателствата на Франция, Германия, Англия, Австрия и Италия като е изследвана и българската съдебна практика по този въпрос. Не е пропуснат и въпроса относно евентуалното задължение на получателя да заплати задълженията, произтичащи от товарителницата, като и на тези които не са вписани в нея.

В § 7 са изследвани правилата, уреждащи наличието на пречки за доставка и поемане на разноските за тяхното преодоляване.

Особено значение за изложението има § 8. Той е посветен на отговорността на превозвача. Големият обем на съдържанието е наложил още по-детайлна подструктура. Параграфът е разделен на четири части, всяка от които също има свои структурни подразделения. В §8.1. са разгледани формите на неизпълнение, пределите на отговорност във времето и характера на отговорността. В втората част (§8.2), са изследвани общите основания за освобождаване на превозвача от отговорност (§8.2.1), хипотезите, които не го освобождават от отговорност (§8.2.2.), особените основания за освобождаване от отговорност (§8.2.3.) и отговорността при съпричиняване (§8.2.4.). В третата част (подпараграф §8.3) са анализирани разпоредбите, относно разпределението на тежестта на доказване за наличието на освобождаващи основания. Разпоредбите, касаещи последиците при забава при доставянето (в хипотезата на уговорен срок и при липсата на срок) и фикцията, при която забавата е приравнена на липса, са предмет на изложението в четвъртата част. Обърнато е внимание и на случаите, когато след изтичане на срока за забава приравнена на липса, товарът бъде открит. Не са пропуснати и разпоредбите относно случаите на доставки с наложен платеж, съответно последиците от неизпълнение на задълженията на превозвача, както и относно превоза на опасни стоки, със съответно съобразяване с правилата за превоз за това съгласно **Европейската спогодба за международен превоз на опасни товари по шосе – ADR** (част пета - (§8.5.)

Темата за отговорността на превозвача е доразвита в § 9. В него са анализирани нормите, които уреждат обема на отговорността като това обхваща въпросите, свързани с определянето на размера на обезщетенията при липса и забава (§9.1.), при повреда (§9.2.), при обявена стойност по чл.24 CMR (§9.3.) и при при деклариран особен интерес по чл.26 CMR (§9.4.). Разгледана е и фиксираната 5%^{на} лихва за забава, началният момент от който тече, както и случаите на приложение (§9.5.). В шестата част от § 9. се съдържа анализ на уредената от конвенцията възможност на превозвача да се позовава на нейните разпоредби и в случаите на евентуални извъндоговорни претенции, инспирирани от приложимото вътрешно право. Ценен принос се съдържа в седмия подпараграф (§9.7.), който предлага анализ на хипотезите на умишлени или приравнени на такива действия на превозвача, които изключват прилагането на предпазните механизми на конвенцията. Авторът предлага обобщение на различните подходи при тълкуването на понятието „груба небрежност“ според различните правни системи.

Параграф 10 съдържа анализ на разпоредбите на Глава V от Конвенцията, уреждащи правилата относно установяване състоянието на товара (§10.1.) и правилата за погасителната давност (§10.2.).

Разпоредбите, уреждащи случаите на извършване на превоз от последователни превозвачи са изследвани в § 11. Предложен е анализ на правата и задълженията между последователните превозвачи, разпределяне на отговорността помежду им, вкл. правилата за регрес и процесуалните аспекти по упражняване правото на иск между последователните превозвачи.

В последния § 12 е изследвана разпоредбата, уреждаща нищожността на клаузи, които противоречат на Конвенцията. Направени са важни изводи относно невъзможността за намаляване, съотв. за увеличаване на правата или отговорността по договорен път и значението ѝ за пресичане на евентуалните възможности за поставяне на икономически по-слабата страна в неравностойно положение съотв. и за нелоялна конкуренция. Към това е предложен анализ на евентуалните конкретни изключения, при които страните могат да договорят различни условия, както и са дадени различни примери по приложението на чл. 41 CMR.

Повечето от разглежданите в глава 2 проблеми са изследвани в задълбочен сравнителноправен аспект. Разглеждани са вътрешните норми на Франция,

Германия, Англия, Италия. Русия и Испания и тяхната научна интерпретация. Анализирани са обилна съдебна практика по прилагането на конвенцията от съдилищата на тези държави. Не е пропусната и българската съдебна практика по тези въпроси.

Глава 3 съдържа цялостен анализ на вътрешния правен режим на договора за автомобилен превоз на товари. Текстът е структуриран в 11 параграфа. В краткия § 1. са маркирани нормативните източници, в които пряко или косвено се откриват норми, регулиращи или просто засягащи този вид договор. Във втория параграф е предложено обзорно изследване на общия режим на договора за превоз на товари по **Търговския закон**. Изведена е общата характеристика на договора за превоз на товари като родово понятие (§2.1.), изследвани са страните (§2.2.), техните права и задължения (§2.3.) и отговорността на превозвача (§2.4.). В § 3 е направен опит за йерархично подреждане на източниците – ТЗ, ЗАП и останалите (§3.1.). Наред с това е предложен и сравнителен анализ на разпоредбите на ЗАП с разпоредбите на конвенцията CMR. В 25 пункта са посочени сходствата в уредбата и съответно в 9 пункта различията между двата правни режима (§3.2.).

Предмет на глава 3 е правния режим на изследвания вид договор съгласно **Закона за автомобилните превози** (глава пета, раздел III- V). Анализът е развит в останалите осем параграфа (§ 4. - § 11.). Общотероретичната квалификация на договора и неговите видови особености са изложени в § 4. В следващата част от работата (§ 5.) е разгледано сключването на договора. Отделено е специално внимание на автотранспортната товарителница като акцентът на изследването е поставен върху правното ѝ битие на ценна книга (приравнена на товарителен запис, съгласно т.30 от § 1, ДР на ЗАП). Авторът убедително е аргументирал извода, че тази разпоредба е правен *nonsense*, който не кореспондира нито с мотивите на законопроекта, нито с цялата система и логика на закона. В тази връзка накрая, в заключението е направено и предложение *de lege ferenda* за промяна. В § 6. е изследвано правното положение на получателя. То е разгледано критично в четири аспекта: като легитимиран приносител на ценна книга (§ 6.1.), като заместваща страна по договора (§ 6.2.), като бенефициер (§ 6.3.) и като принципал (§ 6.4.). Авторът стига до извода, че договорът за автомобилен превоз на товари е самостоятелен вид договор, но в много случаи по отношение на получателя успешно може да се прилага конструкцията на договор в полза на трето лице.

Седмият параграф е озаглавен „*Правоотношения по договора за автомобилен превоз на товари*“, но не се занимава с някакъв комплекс от правоотношения, а практически обхваща изследването на съдържанието на договора. Систематично са изложени задълженията на страните. Задълженията на изпращача (§ 7.1.) са разгледани в две категории – непарични задължения: предаване на товара в състояние, годно да издържи превоза и в подходяща опаковка укрепване на превозваните товари, и предаване на необходимите документи (§ 7.1.1.) и парични задължения (§ 7.1.2.). В тази част от работата са изследвани и възможностите за обезпечаване вземанията на превозвача чрез законно право на залог (§ 7.1.3.). Задълженията на превозвача са разгледани в § 7.2. и обхващат задължението за транспортиране (§ 7.2.1.), пазене на товара (§ 7.2.2.), изпълняване на нарежданията на изпращача (§ 7.2.3.), доставяне на получателя (§ 7.2.4.). Анализирани са и случаите на последваща невъзможност за доставка (§7.2.5.).

На специалната имуществена отговорността на превозвача за неизпълнение на задължение по превозния договор (Раздел IV от ЗАП) е посветен § 8. Анализирани са формите на неизпълнение, пределите на отговорността във времето, характера на отговорността като договорна и стриктна (§ 8.1.). Авторът е

предложил разсъждения относно стриктния характер на отговорността. Основанията за освобождаване от отговорност, както и неосвобождаващите основания по чл.68, ал.2 ЗАП са предмет на § 8.2., а обемът на отговорността на превозвача е разгледан в § 8.3. Тази част от работата съдържа добре мотивиран критичен анализ на нормативните разпоредби (чл. 68, ал. 1 ЗАП). Направен е паралел с аналогичните норми на CMR-конвенцията и са посочени неудачните разминавания. В заключението на работата са формулирани предложения *de lege ferenda* за отстраняване на констатираните законови недостатъци. На основателна критика е подложено и възприетото от ЗАП съдържание на освобождаващото от отговорност основание „непреодолима сила“ поради факта, че ЗАП е възприел описателната разпоредба на чл.17, ал. 2, пр. 4 от CMR-конвенцията без да държи сметка за правилото в чл.373, ал.1 ТЗ и с дефиницията на понятието в чл.306, ал.2 ТЗ.

В § 9. са анализирани критично разпоредбите, уреждащи правилата за давността и рекламационните производства. На основателна критика са подложени: правното значение на рекламационното производство, което практически се отразява само върху хода на давността; преклузивния срок за отговорност в случаите на получен товар за всички превозни договори, който срок съвпада с този на рекламация по чл.74, т.1 ЗАП; липсата на легитимация на субекта, който може да предяви иск; и липсата на нормативни правила за установяване състоянието на товара при пристигането на местоназначението.

Въпросите, във връзка с участието на последващи превозвачи са разгледани в § 10. Критично е коментирана липсата на специална уредба в ЗАП, относно хипотезите, когато в изпълнението на превозния договор встъпват последващи превозвачи. Коментирано е приложението на общата разпоредбите на чл. 374 ТЗ.

В последния § 11. е направен опит за кратко обобщение на особеностите и характеристиките на общото видово понятие „договорът за автомобилен превоз на товари“. Като основа за това е послужила съпоставка на правната уредба по вътрешното право и CMR-конвенцията.

Дисертационният труд е написан на добър правен език, но не се чете лесно. Текстът е изпълнен с твърде дълги обстоятелствени изречения. Средната дължина на изреченията е 7-8 реда (вж. напр. на стр. 288, абз. 3, изречение с дължина 20 реда, стр. 330, абз. 4 дълго объркано изречение от 10 реда, стр. 350, абз. 2 – 15 реда и др.). В много от тях авторът в скоби поставя дълги допълнителни пояснения, които излишно се вклиняват в изложението. Всичко това накъсва основния текст и затруднява читателя. Въведената номерация на отделните елементи от структурата също не улеснява особено читателя. Използваният научен апарат е достатъчен и убедителен. Наред с това, следва да се отбележи, че има множество ненужни бележки под линия. В някои от тях се съдържат ненужни лирически отклонения (напр. в бел.№ 485 на повече от една страница са изложени недостатъците на правния режим на непреодолимата сила по чл. 306 ТЗ, бел.№№ 872-874, посветени на различните видове електронни подписи, бел.№ 886 – делегация, бел.№№ 893-895 – видове ценни книжа и др.). В други са поместени части от изложението, чието място е в основния текст (напр. бел.№№ 856, 890, 996, 1006). Този подход допълнително накъсва текста и пречи на читателя да следва мисълта на автора.

Предложеният дисертационен труд отговаря на формалните изисквания на чл. 27 ал. 2 от **Правилника за прилагане на Закона за развитието на академичния състав в република България** и структурата му е изградена въз основа на класическите елементи: съдържание, увод, изложение, заключение - резюме на получените резултати с декларация за оригиналност (представена като отделен документ) и библиография.

II. Автореферат и публикации

Предложеният автореферат в обем от 38 страници, убедително аргументира актуалността на избраната тема и практическата полза от изследването. Вярно са очертани предметът на работата и поставените научни задачи. Предложеното кратко резюме на дисертацията и справката за приносите обективно отразяват резюмират съдържанието на работата и основните научни постижения. В началото на автореферата е представена и логиката на методологията на изследването.

Пряко по темата на дисертационния труд са направени три публикации (една студия и две статии), които отговарят на наукометричните изисквания на ЗРАСРБ и на ППЗРАСРБ (Приложение към чл. 1а, ал. 1 на ППЗРАСРБ). При изискван минимум от 30 наукометрични точки, докторантът е постигнал 35 точки, както следва:

Статия	Квалификация според ППЗРАСРБ	Точки
1. Договор в полза на трето лице ли е договорът за автомобилен превоз на товари, когато лицето, спрямо което се реализира резултатът, е различно от изпращача? Търговско право, брой: 1, 2022 г., стр.65-93	Студия, публикувана в нереферирано списание с научно рецензиране = Г9	15 т.
2. Недобросъвестност на превозвача по смисъла на чл. 29 от Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари. Съвременно право, брой: 1, 2022 г., стр.58-68	Статия, публикувана в нереферирано списание с научно рецензиране = Г7	10 т.
3. Обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците, които не е могъл да преодолее по см. на чл.17, пар.2, пр.4 CMR? Търговско право, брой: 2-3, 2022 г., стр. 163-176	Статия, публикувана в нереферирано списание с научно рецензиране = Г7	10 т.
Общо наукометрични точки		35 т.

Представена е и статия, която не е пряко по темата на дисертацията:

4. „Извънредни обстоятелства“ в практиката на СЕС при „отмяна на полет“ по смисъла на Регламент №261/2004. Lex.bg, 09.01.2023г.	Статия, публикувана в нереферирано списание с научно рецензиране = Г7	10 т.
---	---	-------

Близка е и темата на изнесенния доклад на конференцията на тема „Върховенство на правото и ефективно прилагане на правото на Европейския съюз в България“, организирана 2022 г. от ЮФ, СУ „Св.Климент Охридски“. Относно този доклад не са представени доказателства за публикация, но е виден в публикуваната програма на конференцията (IV панел, Прилагане на Правото на ЕС от гражданските съдилища – хармонизирана материалноправна уредба)¹.

III. Оценка на научните и практически резултати и приноси на представения дисертационен труд

Значимостта и качествата на представената за публична защита дисертация могат да бъдат оценени правилно само въз основа на комплексен подход. Научно-практическите резултати и съответно приносите на работата следва да бъдат разгледани от няколко различни гледни точки. Първият аспект е стопанското и общественото значение на изследваната проблематика. В последните години България се превърна в логистичен център и превозът на товари е една от най-често осъществяваните търговски дейности. Голям е делът и на трансграничните превози. Безспорният упадък на железопътния транспорт в страната доведе до

¹ Вж. <https://law.uni-sofia.bg/bg/konferenciya-vrkhovenstvo-na-pravoto-i-efektivno-prilagane-na-pravoto-na-es-v-blgariya> (посл. достъп 24.08.2023г., 15,30 часа).

нарастване на значението на автомобилните превози. Интензификацията на автомобилните превози доведе и до възникването на множество проблеми. Законодателят не е адекватен в тяхното решаване като negliжира години наред и действащите международни актове (Официалният текст на CMR-конвенцията беше публикуван в Държавен вестник едва началото на тази година, въпреки, че България е ратифицирала конвенцията още през 1977г.!). Наличната правна уредба поставя в практиката множество въпроси, а в теорията липсват достатъчно фундаментални и конкретни изследвания по повечето от тях. Доколкото в доктрината са известни разработки в тази област, те са посветени предимно на проблеми в правния режим трансграничните превози по CMR-конвенцията. Справката с библиографията в края на дисертацията показва, че авторът не е открил нито една българска публикация, която да е посветена на проблеми на националния правен режим на договора автомобилен превоз на товари. Това прави темата дисертационна и изключително актуална. В работата е направен обстоен коментарен анализ както на CMR-конвенцията така и на националния правен режим. Предложени аргументирани разрешения и адекватни тълкувания на множество важни въпроси.

На второ място, безспорно достойнство на дисертационния труд е удачното съчетаване различните методи на научно изследване. Авторът използва логическите методи на анализ и синтез, индукция и дедукция като наред с тях в работата умело се прилага и историческият метод на изследване. Като особено предимство на работата трябва да се изтъкне широко застъпеният сравнителноправен метод, насочен и към чуждестранната съдебна практика.

Третият фактор, който определя значимостта на един дисертационен труд е неговата практическата насоченост. В това отношение особено полезна е глава 2, която съдържа един цялостен и завършен систематичен коментар на CMR-конвенцията. Практическият опит на автора и задълбоченото проучване на съдебната практика, включително и на чуждестранната, са го мотивирали да предложи удачни собствени тълкувания на някои неясни норми. Критичният анализ на националния правен режим и направените паралели с CMR-конвенцията са позволили на автора да очертае неговите празнини и недостатъци и съответно да предложи свои тълкувания. В работата са направени принципни предложения за усъвършенстване на закона. Аргументирани са уместни конкретни предложения *de lege ferenda*. Би следвало да се отбележат някои от тях:

- ново определение на договора в чл. 49 ЗАП;
- допълнение на чл. 52, ал. 2 ЗАП относно отговорност на изпращача за представяне на непрецизни съпътстващи документи;
- създаване на нови ал. 3, 4 и 5 в чл. 53 ЗАП с цел прецизиране на правния режим на товарителницата. На същата цел служи и предложението за отмяна на т. 30 от § 1. ДР на ЗАП;
- Цялостно изменение на чл. 63 ЗАП с цел уреждане и прецизиране на правото на разпореждане с това на изпращача и съотв. получателя;
- Цялостно изменение на чл. 64 ЗАП с цел създаване на изчерпателни правила за установяване на състоянието на товара;
- Създаване на нов чл. 65а ЗАП, уреждащ хипотезите на невъзможност за доставка;
- Изменение на чл. 68 ЗАП с цел прецизиране на отговорността на превозвача и възможностите за освобождаване от нея. На тази цел е посветено и предложеното изменение на ал. 3 на чл. 71 ЗАП, както и предложението за създаване на нови ал. 4 и 5 в същия член;
- Изменение на чл. 74 ЗАП с цел създаване на логичен режим на евентуалните претенции към превозвача. На тази цел служи и предложението за

премахване на неясния режим на рекламационното производство (отмяна на чл. 75, 76 и 77 ЗАП).

Четвъртият аспект, който определя най-важното достойнство на работата, се предопределя от обстоятелството, че за пръв път в българската правна доктрина се предлага цялостна монографична работа, която предлага две паралелно свързани, но въпреки това самостоятелни изследвания – на правния режим на трансграничния превозен договор и на вътрешния превозен договор. До сега никой от тези два правни феномена в цялост не е бил обект на самостоятелно научно изследване. Следва да се отбележи, че и наличните публикации по отделни проблеми, свързани с договора за автомобилен превоз на товари не са много. Малцина са авторите, които са насочвали вниманието си към отделни конкретни въпроси на този правен институт. Големият обем на представената работа е последица от усилията на автора напълно да обхване всички страни на изследвания договор. Така научната новост на работата се е превърнала в нейната главна характеристика. В тази връзка следва да се отбележат следните въпроси, които за първи път се изследват в българската правна доктрина:

- Създаден е цялостен завършен научно-приложен коментар на CMR-конвенцията. Обсъдена е обилна чуждестранна и българска съдебна практика и в сравнителноправен план различни доктринерни тълкувания на множество спорни въпроси;

- Направена е характеристика на отговорността на превозвача в светлината на тълкуванията на разпоредбата на чл.17, пар.2, пр.4 CMR „обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее“ и е защитено виждането, че тази отговорност има стриктен характер. Предложено е тълкуване на определението на *„обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее“* като са дадени аргументи, че същото следва да бъде приравнено на непреодолима сила;

- Аргументирано е предложение хипотезата *„умишлено или приравнено на умишлено действие според закона на сезирания съд“* в разпоредбата на чл.29 от CMR-конвенцията да се тълкува в светлината на българския закон и съд.практика като *„недобросъвестност“*;

- Задълбочено е анализирано правното положение на получателя по националния закон като са разгледани четири възможни хипотези – като легитимиран приносител на ценна книга, като страна по договора, като бенефициер и като принципал. Обосновано е виждането, че договорът притежава характеристиките на договор в полза на трето лице и съответно по отношение на получателя приложение ще намери тази конструкция;

- Изследвана е правната същност на товарителница по българското право и съответно критиката на законовото ѝ приравняване на товарителен запис (глава 3, § 5, стр. 352-367),

- Предложен е критичен анализ на легалното определение на превозния договор по вътрешното право;

- Изложени са несъвършеността на текста на чл.63 ЗАП, уреждащ правото на разпореджане с товара по време на превоза;

- Подчертана е липсата на специална уредба на случаите на настъпване на пречки преди пристигане на товара и пречки при доставяне;

- специално внимание е обърнато на пропуската за неприсъединяване към Протокол от 05.07.1978г., подписан в Женева, в сила от 28.12.1980г, въпреки което са възприети на правилата по Протокола във вътрешното право;

- Критично е коментирана липсата на множество правила в националния закон, като норми:

- лимитиращи отговорността на превозвача в случаите, в които са налице вреди при забава в доставянето (аналогични на чл.23, пар.5 CMR);
 - уреждащи обема на отговорността на превозвача, конкретно по отношение на липсата на правила, регулиращи случаите на „обявена стойност“ и „особен интерес“ (аналогични на чл.24 CMR и чл.26 CMR);
 - правила, блокиращи ограниченията в отговорността на превозвача (аналогични на чл.29 CMR);
 - уреждащи правилата за давността;
 - създаващи правила за установяване състоянието на товара при пристигането на местоназначението;
 - уредба за случаите на „последователни“ превозвачи.
- В работата се предлагат критични анализи на националната съдебна практика по важни въпроси:
- обобщения на въпроса за активната легитимация, както и на въпроса дали може превозвачът да претендира от получателя невписаните в товарителницата вземания, т.е. има ли превозвачът иск срещу получателя, съответно последният става ли задължен по отношение на тях.
 - приложение на CMR-Конвенцията по отношение на легитимация на получателя по аргумента за суброгиране в правата на товародателя и по въпроса дължи ли получателят невписаните в товарителницата вземания по чл.13, пар.2 CMR;
 - приложение на CMR-Конвенцията по въпроса дали при иск по чл.20 CMR подлежи на изследване дали има запазена част от товара и съответната му стойност;
 - приложение на CMR-Конвенцията по въпроса за неприсъждане на преки вреди от вътрешното право, вместо от чл.23, пар.1 CMR, както и определяне на стойността по изменения чл.23, пар.3 CMR, без България да се е присъединила към Допълнителния Протокол от 05.07.1978г., подписан в Женева, в сила от 28.12.1980г;
 - приложимост на чл.32, пар.1 CMR, вкл. по отношение на суброгиралия се застраховател по имуществена застраховка на товара в полза на правоимащия;

Представеният за защита дисертационен труд съчетава сериозни научни резултати и приноси към развитието на правната наука с важни изводи и предложения за тълкуване на закона и неговото усъвършенстване. По мое убеждение постигнатите резултати и приноси на докторанта доказват както задълбочените му теоретични познания в областта на цялото частно право, способността му за самостоятелни научни изследвания и изграждането на цялостни обосновани теории, така и умението му за практическо прилагане на изведените и доказани научно-теоретичните концепции.

IV. Критични бележки и препоръки

Към дисертационния труд могат да се отправят и някои критични бележки и препоръки. Повечето от тях имат структурно-технически характер. Най-съществените бележки са следните:

1. Избраната структура на работата е неудачна. Уводът е твърде кратък и не дава обяснение за логиката на така избраната структура. Глава 1 излага историческото на развитие на този вид договор. От една страна изложението е ограничено, защото липсват данни относно възникването и развитието на този

правен институт в световен план и в частност и в Османската империя. Представено е развитието на правния режим на договора за превоз в Царство България и после в Народна република България. Липсват и бележки относно историческата основа за появата на CMR-конвенцията. От друга страна анализът е изключително подробен, защото обхваща не само развитието на законодателството, а и различните развивали се във времето теоретични спорове.

Представеният дисертационен труд съдържа две самостоятелни съчинения. Глава 2 практически представлява един завършен самостоятелен и цялостен коментар на CMR-конвенцията. Структурата и съдържанието на тази глава са изградени по логиката на коментарно изследване. Още преди § 1. главата започва с исторически бележки относно необходимостта и създаването на конвенцията, както и ратифицирането ѝ (вж. също обемните бел.№№ 209-215). Параграфите в главата следват точно съдържанието на конвенцията и не отговарят на общоприетия подход на научно изследване на отделен вид договор. Така например в изложението липсва отделен параграф, посветен на страните по договора, които обикновено се разглеждат в началото на такъв анализ. Предпоследният § 11 разглежда, обаче, важно отклонение в страните по договора – участието на последващи превозвачи, защото този въпрос е разгледан в края на конвенцията (предпоследната глава 6, чл. 34-40 CMR). Така тази глава е в обем от 243 страници, което е повече от половината от целия текст.

Глава 3 е посветена на българския правен режим на договора за автомобилен превоз на товари и отговаря точно на темата на дисертационния труд. В началото, в § 2. *„Договорът за автомобилен превоз на товари като част от подотрасъла „транспортно“ право“*, авторът се е опитал да даде обща характеристика на договора за превоз на товари. Първо, заглавието на параграфа е неточно, защото не договорът е част от подотрасъла, а нормите, които го регламентират. Второ, съдържанието на § 2. не е посветено на договора за автомобилен превоз на товари, а на договора за превоз на товари въобще, както авторът го определя като „родово понятие“ (заглавието на § 2.1.). Съдържането на този параграф е излишно. То практически представлява един обзорен преразказ на общия нормативен режим на договора за превоз на товари в глава двадесет и шеста „Договор за превоз“ ТЗ. Всички тези норми следва да се разглеждат на съответните места в светлината на съответните специални норми на ЗАП и да се интерпретират като тяхна основа и съответно допълнение в хипотезите, в които липсва специален правен режим.

Структурата на глава 3 до голяма степен повтаря структурата на глава 2. Това е обяснимо поради възприемането от българския законодател на цялостната логика на конвенцията, както и прякото възпроизвеждане на множество нейни норми. Това обстоятелство се отчита и от автора в § 3.2. *„Сравнителен анализ на разпоредбите на ЗАП при уредбата на договора за автомобилен превоз на товари“*. Той в 25 точки маркира сходството между разпоредбите на ЗАП и CMR, а в 9 точки съществениите разлики. Така конципираният текст е ненужен, защото концентрираното сравнение на приликите и разликите е трудно разбираемо за читателя без съответните детайли. Много по-добре е тези прилики и разлики да се подчертават на съответното място в изложението, което впрочем на някои места е направено. В § 4. се съдържа анализ на видовите особености на изследвания договор. Съдържанието му обхваща твърде много теми в сравнително малък обем (общо 11 страници). Тази част от работата би могла да е самостоятелна глава, в която да бъде предложено по-задълбочено изследване на някои проблеми. Така например, битието на този договор като двустранна търговска сделка се нуждае от по-задълбочен анализ. Споменатото на стр. 347 е недостатъчно. Това се отнася и за дължимата грижа на превозвача, която само е спомената накратко (няколко реда на стр. 350), а нейното съдържание и обхват имат важно значение за този

договор. Това се отнася и за изследването на товарителницата в § 5. Направените изводи определено имат приносен характер, но могат да бъдат развити в самостоятелна глава, в която систематично да се разгледат понятието и правното значение на товарителницата, нейното съдържание и форма и да се отдели специално внимание на битието ѝ на ценна книга (съответно критиката на съществуващите норми). Страните по договора са само маркирани в § 4 и също имат нужда от по-задълбочен анализ. Съдържащото се в § 6 изложение относно правното положение на получателя също има място в обособената част за страните по договора.

Неточно е заглавието на § 7 – „Правоотношения по договора за автомобилен превоз на товари“. В тази част от работата всъщност се изследва съдържането на договора като комплекс от права и задължения на страните. Липсва общотеоретичен анализ на елементите на съдържанието. Така например, на някои места се споменава за „*съществени елементи*“ на съдържанието (вж. 352), не е ясно дали се има предвид задължителното съдържание, познато в теорията като *essentialia negotii*. В изложението липсва анализ относно наличието на трите вида съдържание на сделките – съществено, естествено и факултативно.

Твърде кратко и схематично е изследването на същността и основанията за отговорност на превозвача. в § 8. Тази част от изложението също би могло да бъде обособена в самостоятелна глава. Възприетият стриктен характер на тази отговорност не е аргументиран убедително и се нуждае от още доводи.

Заклучението на работата е твърде кратко и непълно. Началната му част има своето място в увода на работата. На място са само предложенията *de lege ferenda*. Техните уточнения, направени в бележки под линия трябва да са в основния текст като под линия останат само вътрешните препратки към съответните части от работата. В заключението липсва обобщение на направените научни изводи в цялата работа. Така например цялото съдържание на § 11 от глава 2 има своето логично място точно в заключението. Накрая би следвало да завърши с кратко очертаване на тенденциите на развитие на изследвания правен институт.

2. Неудачен е начинът, по който са направени предложенията *de lege ferenda*. На много места в изложението са направени основателни и добре аргументирани критики *de lege lata*. Читателят бива убеден в необходимостта от промяна и/или допълнение на закона. Но това място такова предложение липсва. Всички конкретни предложенията *de lege ferenda* са изнесени най-накрая в заключението. В изложението липсват дори препратки към тях. За читателя остава да прочете цялата работа и да открие тези предложения накрая и ако все още има интерес да се върне към съответното място в работата, където са изложени аргументите в полза на съответното предложение.

3. Както беше отбелязано по-горе, работата има нужда от сериозна езикова редакция. Прекалено дългите изречения следва да бъдат „разглобени“ на съставните им части като се извадят и допълненията в прекалено дълги скоби. Научният апарат също трябва да бъде прецизиран като се премахнат излишните бележки под линия, а текстовите части, които пряко засягат темата, бъдат поставени в основния текст. Някои места, особено такива, в които се излага чуждо законодателство и практика, имат нужда от допълнителна редакция (напр. § 8.2.1. от глава 2). Срещат се неизяснени понятия като „*историческите законодатели*“ (стр. 179), „*превозвачът отговаря като застраховател*“ (стр.181) и др. На същите места се срещат и неправилно използване предлози.

Направените по-горе бележки като цяло не могат да дискредитират безспорните достойнства на представения за публична защита дисертационен труд. Тяхната цел е да провокират творческо-изследователския подход на автора и

да го стимулират към допълнителни изследвания и евентуално с оглед бъдещо публикуване на работата.

V. Заключение

Предвид изложените по-горе съображения, в заключение убедено изразявам положителната си оценка, че представения за защита пред научно жури дисертационен труд на тема „Договорът за автомобилен превоз на товари ” отговаря на всички изискванията на Закона за развитието на академичния състав в Република България, на Правилника за прилагане на ЗРАСРБ за получаване на образователната и научна степен „доктор”, поради което предлагам на г-н Димитър Куртев Демирев - докторант към катедра „Гражданскоправни науки” в Юридическия факултет, Софийски университет „Св. Климент Охридски” – да бъде присъдена образователната и научна степен „доктор” по професионално направление 3.6. „Право” (научна специалност „гражданско и семейно право-търговско право”).

член на научното жури:

.....

(доц. д-р Вълчин Даскалов)

29.08.2023 г.
гр. София