

**СОФИЙСКИ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“**  
**ЮРИДИЧЕСКИ ФАКУЛТЕТ**  
**КАТЕДРА ГРАЖДАНСКОПРАВНИ НАУКИ**

**АВТОРЕФЕРАТ**

**НА  
ДИСЕРТАЦИОНЕН ТРУД**

**ЗА ПРИДОБИВАНЕ НА ОБРАЗОВАТЕЛНА И НАУЧНА  
СТЕПЕН „ДОКТОР“**

**НА ТЕМА**

**„ДОГОВОРЪТ ЗА АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ“**

**Научна област 3. Социални, стопански и правни науки**  
**Професионално направление 3.6. Право**  
**Научна специалност „Гражданско и семейно право“ - търговско  
право**

**ДИМИТЪР КУРТЕВ ДЕМИРЕВ**  
докторант на самостоятелна подготовка

**СОФИЯ 2023г.**

## **I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

### **Актуалност на темата и практическото значение на изследването**

Дисертационният труд е посветен на материалноправните въпроси на Договора за автомобилен превоз на товари, както по националното ни право, така и по отношение на Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари (CMR). Научната новост на изследването се състои в това, че до настоящия момент не е налице цялостно систематично изследване в правната ни литература, както по отношение на уредбата във вътрешното ни право, така и по отношение на CMR. Важността на въпросите по тълкуване на Конвенцията намират пряко приложение и при тълкуване на вътрешната уредба, с оглед опита за съобразяване при уредбата на националното ни право с разпоредбите ѝ, поради което и в труда е предложен конкретен анализ на сходствата и различията между уредбата на „договора за автомобилен превоз на товари“ по CMR с действащата вътрешноправна уредба.

### **Цели, предмет и задачи на изследването**

Целта на дисертационния труд е да подложи на цялостен и систематичен теоретичен анализ на материалноправните въпроси на договора за автомобилен превоз на товари по вътрешното ни право и CMR, характеризирането му и изясняване на правната му същност, изследване на основните му елементи, вкл. по пътя на отграниченията, анализиране на правоотношенията, които възникват и изясняване на същината, съдържанието и упражняването, респ. изпълнението на правата и задълженията, включително с обсъждане на важните въпроси, свързани с отговорността.

Научната задача включва следните подзадачи:

Първо, да бъде детайлно изследвана предходната уредба и отражението ѝ в сегашната уредба. Проучването е насочено към анализиране на действалите в предходен момент законодателни решения, съответно теоретичното им характеризиране и открояване на специфичните за договора за автомобилен превоз на товари моменти – обща характеристика на договора, предмет, сключване, страни, права и задължения и отговорност.

Второ, да бъде детайлно изследвана уредбата на Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари. Проучването е насочено към анализиране на текстовете на Конвенцията, вкл.

историческите причини за използване на конкретните формулировки на разпоредбите, тълкуването им от държави от различен правен кръг съобразно вътрешноправната им уредба, както и сравнителноправен анализ на съдебната практика от държави от различен правен кръг по приложение на Конвенцията, което има за цел да разшири познанията при тълкуване на правната уредба, с акцент върху моменти, в които Конвенцията не дава ясен отговор, за което е представено сравнителноправно тълкуване и правоприлагане, съответно е и изразено становище на автора.

Трето, да бъде детайлно изследвана уредбата на договора за автомобилен превоз на товари по вътрешното право, за което на основата на историческото изследване и изследването на уредбата на CMR, е обоснована тезата за конкретната формулировка на голяма част от действащата правна уредба. Критично са изведени слабости и необходимост от коригирането им. Научната цел на дисертационния труд е въз основа на аргументите в защита на критичния анализ да се направят научни и научно-практически изводи, които да се обобщят и да се изведат предложения de lege ferenda.

#### **Методология на научното изследване**

Дисертационният труд изследва тема, която обединява до голяма степен международното частно право и националното право, в частност уредбата на договора за автомобилен превоз като част от подотрасъла „транспортно право“. Това намира пряко отражение върху използваните методи на научно изследване. При написването на труда е използван широк набор от общонаучни и специални методи за провеждане на теоретични изследвания в областта на правната наука. Водещи сред общонаучните методи са езиковото тълкуване, критичният анализ, синтезът, дедукцията и индукцията, а от специфичните научни методи са използвани научно – логическото тълкуване, при което приложение са намерили историческото, сравнителноправното, систематичното и телеологичното тълкуване.

#### **Обем и структура на дисертационния труд**

Трудът обхваща 469 страници, вкл. библиографска справка, обхваща 75 цитирани в него заглавия, от които 26 са на английски, френски, немски, испански и руски език. Структурата на дисертационния труд обхваща **увод, три глави**, разделени на параграфи, а те вътрешно на подпараграфи и подразделения, **и заключение**.

## II. КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ НА ОСНОВНОТО СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

### Увод

В **увода** са изложени в синтезиран вид непосредствените задачи на изследването, въведени са поставените тези, цел и задачи на дисертационния труд, очертана е структурата и основните моменти, които систематично са намерили анализ в съответните части.

### ГЛАВА ПЪРВА

#### *Исторически преглед на уредбата в Царство България и Народна Република България*

Глава Първа е разделена на три параграфа и съдържа исторически преглед на предходната национална уредба, като хронологично се представят вътрешните законодателни разрешения и са синтезирани теоретичните схващания в правна ни литература, относими към съответната законодателна уредба, като специално внимание се обръща на отделни проблеми като основните характеристики на договора, правното положение на получателя, отговорността на страните и рекламационното производство. Проследените законодателни разрешения и доктринерни схващания са с цел изясняване впоследствие на тяхната еволюция, вкл. е представен и критичен анализ.

В **първия параграф** (от с.9 до с.13) е анализирана уредбата на „договора за наем на преносвачите, по сухо и по вода, за пренасяне на неща или лица“ в чл.386 до чл.390 на Закон за задълженията и договорите 1892г. като първообраз на превозните договори, като са посочени основните моменти по характеризирането на договора като консенсуален, синелагматичен, *intuitu personae*, изяснен е предметът на договора, характеризирани са страните – превозвач и изпращач, с възможност за явяване на трета фигура – получател, в който случай има стипулация в полза на трето лице. Анализирани са основните задължения на изпращача, на превозвача, така и отговорността му като санкция за неизпълнение, предполагаща вина, съответно вина на подчинените му, като такава няма в случаите на случайно събитие и непреодолима сила, при вина на

изпращача или получателя и при недостатъци на самата стока. Анализирана е активна материалноправна легитимация при неизпълнение на задълженията на превозвача - предоставена на изпращача като страна по договора, независимо, че не е действителният собственик, така и на изпращача, който черпи правата си от самия транспортен договор, а при конкуренция в правата му с изпращача, се приема наличие на съвместна процесуална легитимация.

Във **втория параграф** (от с.14 до с.28) е анализирана уредбата на „договор за превоз по сухо“ в чл.384 и сл. до чл.412 Търговски закон 1897г., като са посочени основните моменти по характеризирането на договора като консенсуален, представляващ договор за резултат с възможност за издаване на специфични документи - товарителница, съдържащ условията на превоза и служещ като средство за доказване на същите, а по изключение проявява странично действия – на разпореждане с товара, така и на товарителен запис, представляващ писмен документ, в който се материализира задължението на превозвача да предаде подлежащата на превоз стока на посоченото в акта лице или на негова заповед. Характеризирани са страните – превозвачът, предавачът, както и получател, като по отношение на правното му положение са представени различните тълкувания на теорията, като е изведено на самостоятелно място (с.25-28) виждането на Л. Диков, който намира, че следва да се внесе корекция в мнението, че договорът за превоз на стоки по сухо е договор в полза на трето лице и представя теза, според която получателя встъпва в създадените от транспортния договор отношения на четири последователни фази, като е налице сливане между предавачът и получателят, доколкото са лица с общ интерес от получаването в изправност на уговореното. Анализирани са, както задълженията на предавача, така и задълженията на превозвача, така и е представена сравнително детайлната уредба на отговорността на превозвача, уредена като обективна отговорност, ограничена времево, както и по размер и обхват. Анализирана е отговорността, която обхваща всяка вреда по стоката, независимо дали вредителното събитие може да се вмени във вина на превозвача или хората му, като са предвидени особени основания за освобождаване от отговорност - непреодолима сила (в бележки под линия от с.20 до с.23 са представени теоретичните разработки по въпроса), естественото качество на стоката или недостатъци на обвивката, чието доказване е в тежест на превозвача. Отговорността е пред предавача, дори

без последният да е собственик, вкл. може да претендира не само за лично претърпени вреди, но и за тези, които са засегнали лицето, за сметка на когото е предадена стоката за превоз. Анализирани са активна материалноправна легитимация е на действително заинтересованите лица, но в два случая: при редовно цедирани съответни искове от страна на предавача или в случай, че извършеното от превозвача може да се окаже като граждански деликт. Анализирани са законово ограничаване на размера на дължимото обезщетение, което отпада, когато превозвачът или неговите хора са действали със „зла умисъл“ или с „престъпна немарливост“.

В **третия параграф** (от с.28 до с.65) е анализирана уредбата на договора за автомобилен превоз, действала след 09.09.1944г. и преминаването към обществено-стопанско устройство, а именно общата уредба на договора за превоз в разпоредбите на чл.309 – чл.322 на Закон за задълженията и договорите (в сила от 01.01.1951 г.), така и специалните правила на Устав на автомобилния транспорт за общо ползуване в Народна република България (в сила от 1.01.1955 г.). Представени са разликите в прания режим в сравнение с предходната уредба (превозът на товари се е осъществявал по планов ред, част от държавното народностопанско планиране, основната част от превозните средства били държавна социалистическа собственост, превозите се извършвали от социалистически превозни предприятия, така и голяма част от товарите били изпращани и получавани от социалистически производствени организации въз основа на превозни планове като част от единните народностопански планове). Анализирани са уредбата на договора за автомобилен превоз на товари като подвид на договора за превоз, като са посочени основните характеристики на договора (с.30 до с.33) като самостоятелен тип договор, двустранен, реален, подчинен на изискването за форма с оглед плановия характер на социалистическото транспортно право превозът на товари се извършва въз основа на договори, като конкретният автотранспортен договор се оформя с вписване в пътен лист (с.33; имащ значение за контролиране на превозите и се издава едностранно от превозвача) и с издаване на т.нар. справка или товарителница (с.33; изготвя се като един документ, в който фигурират подписите и на изпращача и на превозвача, т.е. с двустранен характер и доказателствено значение), попълването и реквизитите на които са нормативно уредени и които имат самостоятелно значение. В общите

разпоредби на ЗЗД има уредба, допускаща издаване на товарителен запис (с.34) като поименна ценна книга, която може да бъде издадена и на заповед, но предвидената уредба се прилага само при договорите за морски превоз. Посочено е, че уредбата на правата, задълженията и отговорността на страните е повлияна от принципите, заложи в уредбата, изхождащи от социалистическия характер на транспортната дейност, участниците в която упражняват правата и задълженията, за да постигане на обща цел – осъществяване на народностопанския план, поради което в уредбата се изхожда от принципа на взаимопомощ и сътрудничество между всички участници в превозните договорни правоотношения, поради съчетание на техните интереси с обществения интерес, като взаимното сътрудничество се проявява при приемане на товарите за превоз и при тяхното предаване в крайното местоназначение. Анализирани са задълженията на предавача (с.35 до 37), като е отбелязано, че макар да се създава впечатление, че съвпадат по съдържание с предходната уредба, са налице съществени отлики във връзка с икономическата цел на социалистическия превоз, което се отнася и за задълженията на превозвача. Анализирана е отговорността на превозната организация (с.48 до с.53), както по отношение на общата уредба в ЗЗД, така и на специалната уредба в УАТ - уредена като специална имуществена отговорност поради неизпълнение на задължение, породено от превозния договор и през време на действие на същия, с проявни форми - пълна липса, частична липса, повреждане и закъснение. При настъпване на форма на неизпълнение е предвидена имуществена отговорност рамкирана по обseg и размер, предварително установени с императивни норми, вкл. законът урежда специални основания за освобождаване от отговорност - при непреодолима сила, поради естеството на товара или съдържанието на пратките, на недостатъците в опаковката, които не са могли да бъдат забелязани при приемане на пратката, на невярно обявено съдържание на товари и пратки, които не се допускали за превози или се превозвали при особени условия, или пък на вина на клиента (при товарене и разтоварване). Анализирани са и особените правила във връзка със специалното неюрисдикционно рекламационно производство, така и с доказването, за което законът изисква съставяне на констативен акт по установен образец, представляващ двустранен документ, чието правно значение зависи от това дали е съставен при самото предаване на товара (има сила на доказателство за липсите или повредите) или след това (значение на

обикновено доказателство, което подлежи на преценка от рекламационната служба). Самостоятелно място е отделено за въпроса за правното положение на получателя (с.54 до 64), съответно са представени теоретичните изследвания на социалистическата доктрина по този въпрос, която в по-голямата си част (с основни представители Л.Василев и Л. Топалова) приема, че получателят става страна по договора, макар не наведнъж и не със самото сключване на договора, а измествайки постепенно изпращача, т.е. получателят не участва като страна при сключване на договора, но в процеса на изпълнението му постепенно навлиза (на три етапа) в превозното правоотношение, докато най-после обикновено измества и замества изпращача и става самостоятелна страна вместо него.

## ГЛАВА ВТОРА

*Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари (CMR)*

Втора глава е разделена на дванадесет параграфа и е посветена на Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари (CMR). Трудът цели от една страна да даде детайлност и задълбоченост на правния анализ на Конвенцията, от друга – тълкуването и анализа на Конвенцията предпоставя тълкуването и анализа на националния правен режим на договора за автомобилен превоз на товари, доколкото специалната уредба по вътрешното ни право е съобразена и следва голяма част от разрешенията на Конвенцията.

**В първия параграф** (от с.69 до с.99) е анализирано приложното поле на Конвенцията по материя и по място и са очертани специални случаи на приложение и е дадена обща характеристика.

При анализиране **по материя** се изяснява, че в CMR няма легална дефиниция на понятието „договор за автомобилен превоз на товар“, за което се предлага дефиниция (с.70), посочени са основните характеристики на договора като консенсуален (с.70), възмезден (с.72), двустранен (с.74), със специфичен обект (с.71), който следва да бъде изпълнен чрез пътно превозно средство по см. на чл.1, пар.2 CMR (с.72), обособен като самостоятелен вид договор (с.72), като са направени и разграничения от договора за спедиция (с.81-85) и договора за наем (с.86).



Анализирани са лицата, участващи в превозното правоотношение: превозвач (с.73); *принципал* (разбирано не като лице, от името на което действа представител, а като лицето, което сключва договора за превоз с превозвача и чието основно задължение е по заплащане на превозното възнаграждение, без да е необходимо да е правоимащ от гледна точка на правото върху товара с.73-74); изпращач (с.74); получател (с.74). Самостоятелно място в изложението е намерило въпросът - когато договорът се сключва от превозвач и изпращач, с предмет превоз на товар, предназначен за получател, който не участва при сключване на договора, дали договорът по CMR може да се определи като договор в полза на трето лице? (с.76 до с.80). Посочено е, че CMR не дава изричен отговор на въпроса, което не е случайно, а вследствие на целта, която CMR преследва – създаване на унифицирана уредба, приложима в държави от различен правен кръг, поради което сравнителноправно е проследена уредбата на договора за автомобилен превоз от гледна точка на правното положение на получателя във Франция, Германия, Англия, Италия. Русия и Испания и е направен извод, че в държавите, при които договорът за автомобилен превоз се разглежда като договор в полза на трето лице - третира и договора под приложното поле на CMR като такъв, обратно, в държавите, при които договорът се третира като тристранен - третира и договора под приложното поле на CMR като такъв. Посочено е (с.80), че проблемите, които поставя въпросът за разглеждане на договора за международен автомобилен превоз на товари като договор в полза на трето лице или не основно са свързани с активната легитимация на страните така и по отношение на отговорността за вземанията на превозвача.

При анализиране приложното поле на Конвенцията **по място** е посочено сравнително широката ѝ приложимост (с.87), защото е достатъчно поне едно от предвидените по договора места на приемане или доставяне да се намират в две различни държави, от които поне една участва в Конвенцията, като е акцентирано, че за да има приложение Конвенцията следва да има постигнато съгласие за превоз от едно място на друго, което е в различна държавата, като самият факт на пресичане на границата не е достатъчен, като е определящо намерението на страните, за което са дадени и съответните примери (с.87-89).

Посочени са специални случаи на приложение – при комбиниран транспорт (с.89 и сл.), така и е предложен анализ на специалното условие

за приложение при ползван и друг вид транспорт, освен автомобилния, като са предложени три кумулативни изисквания за приложение.

Предложен е отговор на въпроса дали Конвенцията се прилага, ако претоварването или въобще използването на друг начин на транспорт е осъществено по инициатива на превозвача, без да е предвидено в договора, като е посочено, доколкото не е приета Конвенция за договора за международен комбиниран превоз. При разглеждане на визирания проблем е посочено сравнителноправното му противоречиво разрешаване, за което са представени различните разрешения в: Англия, Белгия, Нидерландия и Германия, като на поставения въпрос е дадено и авторово становище (с.95), според което определящият критерий за приложението на Конвенцията по отношение на сключения договор, който по дефиниция следва да отговаря на изискванията на чл.1 CMR, да се търси в намерението на страните, което може да е изразено изрично или мълчаливо, защото приложното поле на Конвенцията не е свързано с осъществяване на превоз, а със сключване на договор за такъв, включващо по необходимост знание, че ако отговаря на условията ще е под приложното поле на Конвенцията. Намерението за сключване на договор включва намерение да се прилага Конвенцията и ако от сключения договор се установи, че намерението е било за осъществяване само на автомобилен превоз, Конвенцията намира приложение във всички случаи за целия превоз, независимо дали изпълнението е с друг начин на превоз, вкл. и с претоварване, защото не е направено със съгласието на принципала, поради което и превозвачът не може да избегне отговорността си по Конвенцията, особено в случаите, когато възлага на друг превозвач изпълнението с другия начин на транспорт.

Във **втория параграф** (от с.99 до с.116) са анализирани правилата касателно специфичната документация. Последователно са анализирани разпоредбите, уреждащи изготвяне на товарителницата, съдържанието, отговорността при неточно посочена информация и значението на товарителницата като документ с доказателствено значение на убедително доказателство (*prima facie*) за сключване на договора, уговорките по същия и обстоятелствата отразени в нея с оглед чл.9 CMR, като изрично е акцентирано, че товарителницата не е ценна книга (с.112), не е титул за собственост, не материализира права върху товара и съответно фактическото притежание на товарителницата не легитимира притежателят ѝ като собственик на товара. Анализирана е уредбата на

създадена като алтернатива „електронна товарителница“ в приетия Допълнителен протокол (eCMR) към Конвенция за договора за международен пътен превоз на товар.

**В третия параграф** (от с.116 до с.124) се анализира началото на изпълнението на договора и уредените правила за доказване. Акцентирано е, че началото на изпълнение на договора е моментът на настъпване на приемане на товара като правно действие, т.е. премине на товара във фактическата власт на превозвача, което съвпада с преминаване и на правото на управление (контрол) върху същия, но което е за целите на договора за превоз (с.116). Анализирани са правилата за доказване (от с.118 до с. 124), чиято цел е да уточнят кои обстоятелства следва да бъдат проверени от превозвача преди началото на изпълнение на договора, давайки му се възможност да възрази, ако установи несъответствия или ако не е в състояние да извърши проверките, в противен случай, при липсата на възражения е уредена презумпция, че обстоятелствата отговарят на отразеното в товарителницата, т.е. превозвачът се счита обвързан от презумпцията, че товарът и опаковката са били в добро видимо състояние, съответно, че броят на колетите, маркировката и номерата им отговарят на данните в товарителницата. Анализирани са правилата за възраженията - кога следва да се направят, следва ли да се мотивират и следва ли да се приемат и какво е доказателственото значение на вписаните в товарителницата мотивирани възражения.

**В четвъртия параграф** (от с.124 до с.130) е предложен анализ на отговорността на изпращача при предаване на товара - отговорността е само на изпращача, само пред превозвача и само за вреди, причинени от опаковката, защото представлява особено голям рисков фактор, така и не се прилага по отношение на неправилно натоварване или подреждане. Отговорността е неограничена (с.125) и е възможно освобождаването от такова само в случаите, когато недостатъците на опаковката са били видими или известни на превозвача в момента на приемане на товара и той не е направил възражения. Разгледано е задължението на изпращача за предаване на необходимите документи, съответно отговорността при неизпълнение.

**В петия параграф** (от с.130 до с.137) са анализирани задълженията на превозвача по изпълняване на едностранните нареждания за изменение на договора (т.нар. „право на разпореджане“, което не включва правото на собственост върху товара, като се акцентира, че товарителницата не е

ценна книга, а правото на разпореждане се разглежда като право по отношение предмета на договора с.130), съответно последиците от неизпълнението. Разгледано е съдържанието на правото, кому принадлежи в различните времеви период, как може да се упражнява и какви права и отговорности произтичат от упражняването му, съответно отговорността на превозвача, в случаите, когато не изпълни нарежданията.

В **шестия параграф** (от с.137 до с.151) озаглавен „доставяне“ са анализирани разпоредбите, които уреждат надлежното изпълнение на основното задължение на превозвача - доставяне на товара като правно действие до местоназначението и предаването му на получателя. Поставен е акцент на чл.13, пар.1, изр.2 CMR (с.139 и сл.), съгласно който текст, ако се установи загуба или ако товарът не е пристигнал до изтичане на срока за изпълнение, получателят може да предяви от свое име пред превозвача правата, произтичащи от договора за превоз. Разгледаният въпрос за правното положение на получателя намира пряко отношение и по въпроса за *активната легитимация*. Сравнителноправно е проследено различното тълкуване по отношение на активната легитимация на изпращача, с оглед признаване изрично правото на получателя в случаите по чл.13 CMR: Франция, Германия, Англия, Австрия и Италия. Анализирана е и националната съдебна практика като е изразено критично мнение по отношение на прието разрешение, че активната легитимация на получателя произтича от суброгиране в правата на товародателя по силата на чл.13 пар.1, изр.2 CMR, така и е представена по-актуална практика, при която се определя активната легитимация в зависимост от това кой действително е претърпял вредите. Направено е обобщение (с.143), в което след направения анализ на различните тълкувания в доктрината и практиката, е отбелязано, че преимуществено се приема, че празнината по въпроса за активната материалноправна легитимация следва да се попълни, прилагайки *lex fori*, като в повечето уредби се предоставя активна процесуална легитимация и на лице, което не му е уредено изрично право на иск, поради което дължи доказване на материалната си легитимация. Следователно, ако е уредено право на иск в полза на едно лице (принципал, получател или изпращач), същото не е необходимо да доказва, че е претърпяло вреди в своята правна сфера. Ако друго лице, комуто не му е предоставено изрично правото на иск, но е претърпяло пряко или косвено вреди по договора, преимуществено му се предоставя активна процесуална легитимация, но му е вменено задължение да доказва

материалната си такава (изпращач, когато не е принципал или когато получателът е получил товара, получател преди да получи товара, вкл. цесионер, суброгат и т.н.).

Предложен е анализ на правилата, съгласно които получател, който предявява правата, е длъжен да заплати сумата на задълженията, произтичащи от товарителницата, а в случай на „възражения по този въпрос“ превозвачът е длъжен да предаде товара, но само при представяне на гаранция от получателя, т.е. установеното „имплицитно“ право на задържане, което е ограничено до вземанията на превозвача по товарителницата. Акцент е поставен 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? (с.145). Изложено е, че поставеният въпрос намира противоречиво разрешаване като сравнителноправно е анализирано разрешението във Франция и Словения, така и е разгледана националната ни съдебна практика, при която се приема, че „...възнаграждението на превозвача се дължало за заплащане от получателя на товара, съгласно изричната разпоредба на чл. 372 ал.2 от ТЗ“ като е изразена критика (с.148) по изложени съображения (мнението на автора е, че ВКС е следвало да се съсредоточи по друг въпрос, а именно: *Когато СМР намира приложение, с оглед липсата на уредба в Конвенция за отговорността на получателя за задължения, които не са описани в товарителницата, в случаите, когато принципал не е получателът, същото представлява ли непълнота, за която могат да се приложат правилата на вътрешното ни право, съгласно които в чл.372, ал.2 ТЗ законът урежда, че при неплатени възнаграждения превозвачът може да насочи претенцията си срещу изпращача и срещу получателя?* На който поставения въпрос се дава отрицателен отговор по изложени съображения: СМР урежда отговорността на получателя, когато е страна по договора и когато в товарителницата изрично е отбелязано, че за да се освободи товарът при доставянето му, получателът следва да заплати задълженията по товарителницата, съответно при възражения от негова страна, да представи обезпечение, поради което и препращане към вътрешната уредба не е удачно, защото би довело до дописване на Конвенцията; Вписване в товарителницата на уговорка, която освобождава получателя на товара от задължението за заплащане на възнаграждението на превозвача, е излишно, защото за получателя е важно каква сума е

дължима по товарителницата, за да прецени дали да иска да бъде освободен товарът. Ако идеята на Конвенцията е била да ангажира отговорността на получателя във всички случаи за задълженията по договора за превоз (без значение дали са или не са били вписани в товарителницата), освен в случаите, когато е описано изрично в товарителницата, че получателят се освобождава от задълженията по договора, то най-малкото следва да има предвидена в Конвенцията (или в изработения от IRU образец) такава клауза за вписване, а не уговорка, в която получателят се уведомява каква сума трябва да плати, за да освободи товара; Доколкото превозвачът не би бил лишен от възможността да ангажира отговорно лице – принципала, правилният подход е да се установи кое лице стои на тази страна, т.е. кой действително е договарял с превозвача, в противен случай, ако не може да бъде установено, следва да се приеме, че превозвачът има право на иск срещу изпращача, доколкото се изхожда от предположението, че при липса на други доказателства, се предполага, че изпращачът е лицето, което е договаряло с превозвача, но последният би имал и иск срещу получателя, ако последният е изразил воля да поеме задълженията. Следователно за ангажиране отговорността на получателя следва да е изявил изрично воля да носи отговорност за тези задължения, което е в тежест на доказване на превозвача, каквото сходно разрешение е възприето в следващо решение на ВКС).

**В седми параграф** (от с.151 до с.160) са анализирани разпоредбите на Конвенцията, уреждащи правилата какво следва при наличие на пречки при доставяне и при пристигане и как следва да се възстановят сторените разноси при наличие на такива.

**Осмият параграф** (от с.161 до с.234) заема най-обемна част от труда и е посветен на отговорността на превозвача, който вътрешно на свой ред е обособен на подпараграфи и подразделения.

**В първия подпараграф** (§8.1. от с.161 до с.168) са разгледани формите на неизпълнение, пределите на отговорност във времето и характера на отговорността, по който е отбелязано, че това е един от най-спорните въпроси, доколкото Конвенцията е проектирана и създадена с цел да се прилага във всички компетентни съдилища на договарящите и присъединяващите се към CMR държави, които по въпроса за характера на отговорността на превозвача имат различаващи се теории. Представени са различни тълкувания във Франция, Англия, Германия, Австрия и Испания. Изразено е становище (с.168), че дали ще се избере определяне на

отговорността като договорна, законна, стриктна, субективна, съответно с възможните им вариации, практически се стига до един и същ резултат, защото: за отговорност на превозвача по CMR може да говорим само при настъпила форма на неизпълнение на сключен договор, попадащ под приложното поле на Конвенцията; отговорността на превозвача е уредена императивно и не е необходимо изричното ѝ уговаряне, вкл. отклонение от нормите по договорен ред не поражда действие; в случай, че е настъпила форма на неизпълнение, отговорност носи превозвачът, а освобождаването му от такава и в двата случая (виновна с презумпция за вина или стриктна) е само когато се докаже, че са налице някоя от предпоставките по чл.17 CMR. Акцентирано е, че дискусията за характера на отговорността (стриктна или субективна) изхожда от формулировката на чл.17, пар.2 CMR „обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее“ – дали представлява *vis major* (което придава обективен характер на отговорността) или в „не е могъл да предотврати“ се включва субективен елемент (т.е. границата на отговорността има субективен елемент, което е характерно за виновната отговорност), но и в двата случая превозвачът носи отговорност, освен ако той докаже освобождаващите обстоятелства, а тълкуването на разпоредбите не зависи от това как ще се определи характера на отговорността, поради което е заключено, че диспутът е лишен от практическа стойност (с.169).

Във **втория подпараграф** (§8.2 от с.169 до с. с.220), който на свой ред се разделя на четири подразделения, са разгледани общите основания за освобождаване на превозвача от отговорност (§8.2.1 от с.169 до с.191), неосвобождаващи основания (§8.2.2. от с.192 до с.197), особени основания за освобождаване от отговорност (§8.2.3. от с.198 до с. 217), както и отговорността при съпричиняване (§8.2.4. от с.217 до с.219).

В подразделението общи основания за освобождаване превозвача от отговорност са анализирани случаите на:

1. Неправомерно поведение на правоимащия, представляващо проявление на общия принцип „*nemo ex suo delicto meliorem suam conditionem facere potest*“. Предложено е „правоимащ“ да се тълкува разширително - както изпращач, така и получател, така и корективно – не като лицето, упражнило правото на иск, а като възможен правоимащ. Посочено е, че ако поведение се състои в извършване на действия, за които е предвидено специално основание за изключване отговорността на

превозвача следва съдът да ги квалифицира като такива и да разпредели съответната тежест на доказване. Неправомерната причина може да има различни измерения (като са изброени примерно: неправилна или недостатъчна информация за товара и др.) и да се прояви в различен момент при изпълнение на договора (преди, по време или след извършване на превода, но преди приключване на доставянето, с оглед времеви период за носене на отговорност на превозвача), като е необходимо да е дала началото на причинния процес, който в пряка последица води до настъпване на форма на неизпълнение.

2. Нарездания на правоимащия, които не са резултат на неправомерно поведение на превозвача - Предложено е корективно тълкуване на „правоимащия“ - не като лицето, упражнило правото на иск, а като възможен правоимащ, вкл. ако нареждания са били дадени от изпращача, а правоимащ е получателя, превозвачът може да се позове на освобождаващото отговорността му обстоятелство, поради „нарежданията“ на изпращача, т.е. на лицето, което не е *de facto* ищец. Така и е предложение „нареждания“ да се тълкува разширително, включващо не само такива по см. на чл.12 CMR (т.нар. право на разпореждане), но и инструкции или указания по отношение на начина на изпълняване на договора за превоз, които са обвързващи за превозвача. Условието „да не са дадени в резултат на неправомерно поведение на превозвача“ характеризира поведение на превозвача, което е станало причина за нарежданията. Посочено е, че ако превозвачът релюзира възражението носи тежестта да го докаже и ако твърди, че формата на неизпълнение е причинена от нареждания на правоимащия, в случай че последният твърди, че са дадени в резултат на неправомерно поведение на превозвача (т.е. въведе конкретни обстоятелства, въз основа на които са поискани нареждания), превозвачът носи тежестта да докаже, че поведението му не е било неправомерно, вкл. са предложени различни хипотези на приложение.

3. Присъщ недостатък на товара – разгледан е като дефект, който е типичен (присъщ) за вида товар (известна податливост). Присъщо за дадени стоки е това, че са изложени на някакви опасности характерни за тях, като е акцентирано на това, че въпреки, че са изложени на опасности не означава, че е присъщо качество, което прави проявяването му типично при превоз. Товарът по принцип следва да издържи нормалните условия на превода, доколкото превозвачът изпълнява същия с необходимата грижа.



Ако се е проявил дефект по време на превоза подлежи на изследване дали е в причина на превозвача, в който случай последният не може да се освободи от отговорност. Ако не е, но въпреки това товарът претърпи повреда, за да се освободи от отговорност превозвачът следва да докаже, че спрямо конкретния товар се е проявил присъщ дефект, т.е. че конкретният товар е дал присъщ дефект за конкретната стока, но изключителен в сравнение с останалите стоки от същия вид, които обикновено се превозват. Направено е разграничение с особеното основание за освобождаване от отговорност по чл.17, пар.4, б. „г“ по това че, за да се приложи параграф 2, трябва да има определен дефект в стоките в сравнение с други стоки от същото естество, които обикновено се превозват. Дефектът е аномалия в сравнение с останалите стоки от същия вид, при превозването на които не би се стигнало до повреда поради липсата на този дефект. Повредата идва именно поради този дефект и в този смисъл е присъщо свойство, но не типично за всички стоки от дадения вид, а за определена част, т.е. необходимо е конкретната стока да притежава някакъв изключителен дефект, който не може обикновено да се открие в стоки от същия тип, когато са обект на превоз.

4. Обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее. Доколкото формулировката на разпоредбата поражда дискусията за характера на отговорността, изхождайки от това дали е равнозначно на *vis major (force majeure)* или в „не е могъл да предотврати“ се включва субективен елемент (с включване или не на усилен грижа за превозвача), са представени различни мнения в транспортната практика и литература.

Първо е отбелязано мнението на R.Loewe, който по отношение на отговорността на посочва, че режимът не е виновна отговорност с презумпция за вина, а обективна отговорност, а по отношение на „обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее“ се застъпва, че същата представлява концепция близка до непреодолима сила, която на свой ред варира не само между различните правни системи, но и в много случаи между държави от един правен кръг. Разгледани са тълкуванията на разпоредбата в различни държави като: Франция, Германия, Англия, Австрия и Испания. Направен е извод, че преимуществено се приема (вкл. от представителите на държави от различен правен кръг), че основанието за освобождаване от отговорност по чл.17, пар.2, пр.4 CMR притежава белези близки до *vis*

major (force majeure; непреодолима сила), но във всички случаи не се асоциира с обикновено случайно събитие, поради което при разглеждане на казуси, при които има релевирано възражение от превозвача за освобождаването му от отговорност по чл.17, пар.2, пр.4 CMR не следва да се прибегва автоматично до понятия или аналогия с вътрешното право. Разгледани са и тълкуванията на разпоредбата в литературата и практиката на Република България, които не са консолидирани. Отбелязано е (с.185), че във вътрешноправната ни уредба е възприет принципът на стриктната отговорност, като в чл.68, ал.1 ЗАП сред основанията за освобождаването на превозвача е приета аналогична формулировка на чл.17, пар.2, пр.4 CMR, но с добавка „(непреодолима сила)“, което не е прецизно, защото освен в противоречие с текста на CMR, също противоречи и на общата разпоредба на превозните договори по чл.373, ал.1 ТЗ, така и на легалната дефиниция по чл.306, ал.2 ТЗ. Предложени са два варианта (с.187) - или да се приеме, че чл.17, пар.2, пр.4 CMR във вр. с целия чл.17 CMR урежда непреодолима сила или да се приеме, че е уредено случайно събитие за предотвратяване настъпването и последиците, на което има изискване за завишена грижа.

По отношение на първия вариант е анализирано, че формулировката съответства на белезите на непреодолима сила, макар да липсват елементи (непредвидимостта и екстериорност), така и непреодолимата сила проявява своята самостоятелна роля при стриктната отговорност, вкл. са изложени и допълнителни аргументи обобщени в това, че: стриктната отговорност е родена, за да обясни случаите, когато последиците от настъпването на (условно казано) случайно за страните събитие следва да се понесат от страна, която няма вина за настъпването му, продиктувано от съображения за справедливост. Но пак от съображения за справедливост са предвидени и ситуации, при които възлагането на последиците на невиновната страна е неоправдано, като сред които е и непреодолимата сила. Ако при „виновната“ отговорност моделът на дължимата грижа играе ролята на критерий за правната релевантност на фактичката причинна връзка между поведението на лицето, чиято отговорност се претендира, и противоположният резултат, при наличието на тези елементи законът предполага, че субектът е действал небрежно, а за оборване на това предположение е достатъчно да се докаже, че невъзможността за предотвратяване на резултата се дължи на обстоятелства, които не са последица на небрежност, т.е. случайни събития. При стриктната

отговорност имаме възлагане на отговорност на „невиновния“, поради което по дефиниция не се интересуваме, т.е. лишаваме от възможност невинния да обори предположението, че непредотвратимостта на резултата се дължи на обстоятелства, които не са последица на случайно събитие. Но му даваме възможност да се освободи от отговорност от непреодолима сила. И ако определяме непреодолимата сила като квалифициран вид на случайното събитие, при което противоправният резултат настъпва непредотвратимо в смисъл на невъзможност да се противодейства на причиняващата невъзможност сила, прилагайки всички практически възможни средства, то разликата със случайното събитие е в мерилото за дължимо поведение. Докато при случайното събитие е достатъчно да се докаже, че не е действал небрежно (разбирайки, че е положил дължимата обикновена грижа на добрия стопанин, съответно дължимата грижа на добрия търговец), при непреодолимата сила следва да се докаже, че не е действал различно и от добър професионалист (в съответната сфера), т.е. който и да беше (професионалист) в конкретната ситуация не би могъл да вземе други мерки нито за избягване настъпването на събитието, нито за предотвратяване на последиците му. По този начин в понятието се влага обективен момент (следвайки обективната теория с уточнението, че „външното произхождение на злополучието“ разбираме технически чуждо за превозвача събитие) също се влага и субективен момент (пропускане да се вземат мерките, които професионалист би взел) при определяне на събитието. А какви са необходимите мерки зависи от развитието на индустрията, което следва да се преценява в конкретния момент. Оттук е направен извод, че ако разпоредбата се разгледа през този ракурс, то може да се приеме, че освобождаващото отговорността обстоятелство по чл.17, пар.2, пр.4 CMR е непреодолима сила, съответно да се прилагат критериите при преценка дали дадено събитие представлява непреодолима сила или не.

По отношение на втория вариант е анализирано, че ако разпоредбата визира „случайно събитие“ е налице проблем свързан с дописване на Конвенцията. Посочено е, че във вътрешното ни право договорът за автомобилен превоз на товари е абсолютна търговска сделка, съответно превозвачът е търговец и към него има вменено по закон изискване за засилена грижа по отношение на дължимото му поведение – грижа на добрия превозвач, но такава засилена грижа не е вменена изрично в CMR, а целта на уеднаквяване на правилата, която се цели със CMR не допуска

използване на националното законодателство за попълване празноти или извличане на аргументи от него. Посочено е, че условно може да се извлече правилото за дължима грижа от съвкупната уредба на задълженията и отговорността на превозвача и да се заключи, че бидейки натоварен със специфични задължения, то същият дължи по-голяма грижа от грижата на добрия стопанин, но с това може да се търпи укор, че се дописва фактическият състав на отговорността на превозвача, възлагайки му повече от дължимото по уредбата. Анализът на становищата в практиката и теорията по CMR, предложени в изложението, дават смелост в това отношение и е посочено, че ако се приеме аргументацията от тази гледна точка, то тогава превозвачът дължи при изпълнение на договора засилена грижа, по-голяма от обичайната грижа на добрия стопанин („максимална дължима грижа“ „utmost care“, грижа на добрия професионалист – превозвач и т.н.). Оттук при настъпване на случайно събитие (ако като такова се тълкува чл.17, пар.2, пр.4 CMR) следва да се прецени превозвачът могъл ли е да избегне обстоятелствата, довели до неблагоприятни последици и могъл ли е да преодолее неблагоприятни последиците. Преценката следва да се прави от ракурса на това дали превозвачът не е действал различно от добър професионален превозвач, т.е. който и да беше (професионалист) в конкретната ситуация не би могъл да вземе други мерки нито за избягване настъпването на събитието, нито за предотвратяване на последиците му. Направен е извод, че и тук разликите между двете становища се размиват, защото се стига до същата граница на проверка.

В обобщение, вкл. в потвърждение на позицията изразена в първия подпараграф по въпроса за характера на отговорността, е посочено, че ако се приеме, че възражението по чл.17, пар.2, пр.4 CMR следва да се преценява от гледна точка на критериите на *vis major*, трябва да се заключи, че отговорността е стриктна и договорна. Ако се приеме, че следва да се преценява от гледна точка на критерия за засилена грижа на професионалист - превозвач, можем да се заключи, че отговорността е виновна с презумпция за вина. И в двата случая, тълкуването, което следва да извърши правоприлагащият орган, стига до идентични резултати, поради което се защитава становището, че диспутът за характера на отговорността на превозвача по CMR е лишен от практическа стойност. В бележка под линия (с.191) е изразено авторовото мнение, че отговорността на превозвача следва да се възприема като стриктна и договорна, съответно

„обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее“ да се приема за непреодолима сила, защото припокрива белезите ѝ (непредвидимост и непредотвратимост, както на самото събитие/възпрепятстване, така и на последиците му, вкл. имплицитно предполага, че самото събитие е „външно“ за превозвача).

В подразделението „неосвобождаващи основания“ са анализирани хипотезите на:

1. Недостатъци на превозното средство (от с.192). Предложено е разпоредбата да се тълкува разширително (с оглед широката възможност от технически неизправности) и е направена разлика между недостатъци на превозното средство и дефекти в специалното оборудване, за които има отделна уредба в чл.18, пар.4 CMR.

2. Неправомерно поведение на наетите от превозвача лица (от с.195) – правилото преповтаря принципа на чл.3 CMR, като уредената отговорност е за вреди от неизпълнение, когато то се дължи на поведение на лице, което автомобилният превозвач е привлякъл за съдействие при изпълнението. Посочено е, че превозвачът отговаря за резултат, но неговото задължение може да се изпълни и от друго лице и тогава превозвачът, ако е привлякъл такова лице, няма да се освободи от отговорност, а ще отговаря, ако резултатът не е осъществен, т.е. ще отговаря за неизпълнението на това лице все едно е собствено неизпълнение.

В подразделението особени основания за освобождаване от отговорност (от с.198) са анализирани хипотезите на особени рискове:

1. Чл.17, пар.4, б. „а“ CMR - ползване на отворени, непокрити с брезент превозни средства, когато това е било изрично уговорено и вписано в товарителницата (от с.198) - анализирано е какво се разбира под отворено превозно средство, систематично разпоредбата се тълкува с правилото по чл.18, пар.2 CMR за разпределяне тежестта на доказване;

2. Чл.17, пар.4, б. „б“ CMR – „липсата или дефект на опаковката, при стоки, които поради самото си естество са изложени на разваляне или повреда, когато не са опаковани или са лошо опаковани“ (от с.201) – анализирано е какво влиза в приложното поле, така и разпоредбата систематично е тълкувана с разпоредбата на чл.18, пар.2 CMR;

3. Чл.17, пар.4, б. „в“ CMR – „обработка, натоварване, подреждане или разтоварване на стоката от изпращача или получателя или от лица, действащи за сметка на изпращача или получателя “ (от с.205) –

анализирана е систематично с чл.18, пар.2 CMR. На въпроса какво доказване следва да проведе правоимащият, за да обори презумпцията, е предложено, че същият следва да докаже, че дейностите са били правилно извършени, вкл. по начин, позволяващ на товара да устои обичайните маневри при превоз, съответно че формата на неизпълнение се дължи на неправилно превозване от страна на шофьора или на други обстоятелства, за които отговорност носи превозвача.

4. Чл.17, пар.4, б. „г“ CMR - естеството на някои стоки, което ги застрашава от цялостна или частична липса или повреда, особено чрез счупване, ръжда, вътрешно увреждане, изсушаване, изтичане, нормално разпадане или от действията на червеи или гризачи (от с.211) – анализът е систематичен с чл.18, пар.2 CMR, съответно чл.18, пар.4 вр. пар.2 CMR;

5. Чл.17, пар.4, б. „д“ CMR - недостатъчност или неточност на маркировката или на номерата на колетите (с.215) – посочено е, че е близко до това по чл.17, пар.2, пр.1 CMR, но с разликата в тежестта на доказване;

6. Чл.17, пар.4, б. „е“ превоз на живи животни (от с.216) – посочено е, че основанието се разглежда като частен случай на превоз на стоки застрашени от риск поради естеството си, като е систематично тълкувана с чл.18, пар.5 вр. пар.2 CMR.

В последното подразделение е анализирана отговорността при съпричиняване (от с.217). Отговорността на превозвача е ограничена до размера, до който основанията, за които той носи отговорност, са допринесли за формите на неизпълнение, т.е. случаите, когато частично отговаря превозвача, в който случай следва първо да докаже освобождаващите обстоятелства, съответно ако се установи, че въпреки това формата на неизпълнение е настъпила, въпреки наличието на такива, но и поради други обстоятелства, за които превозвачът отговаря, следва да носи отговорност за последните, като съдът определя съотношението.

В **третия подпараграф** (§8.3 от с.219 до с.220) е предложен анализ на разпоредбите, касаещи разпределението на доказателствената тежест за наличието на освобождаващи основания. Посочено е, че за да може превозвачът да се позове на защитата по чл.17, пар.2 и пар.4 CMR, трябва да покрие изискванията по чл.18 CMR касателно тежестта на доказване, т.е. ако твърди наличие на обстоятелствата по пар.2, трябва да ги докаже, като в Конвенцията няма особени правила касателно доказателствените средства. Ако твърди наличие на обстоятелствата по пар.4, следва да

докаже с висока степен на вероятност, че формата на неизпълнение е могла да настъпи поради особените рискове, в който случай тежестта на доказване се обръща и правоимащият следва да докаже, че формата на неизпълнение не е в резултат на основанията, от които превозвачът твърди освобождаване от отговорност.

**В четвъртия подпараграф** (§8.4. от с.219 до с.229) е предложен анализ на разпоредбите, касаещи последиците при забава при доставянето (в случаите на уговорка за срока или при липсата на такава) и фикцията, при която забавата е приравнена на липса, така и на случаите, когато след изтичане на срока за забава приравнена на липса се открие товарът. Направено е разграничение между разпоредбите, доколкото същото е от значение за размера на отговорността, доколкото при забава при доставянето правоимащият следва да докаже настъпването на вреди, както и лимитът на отговорността е до цената на превоза, а при забава приравнена на липса обезщетението се оценява на база цената на товара към момента и по място на приемането му за превоз, като е налице и максимален лимит на размера на обезщетение, освен в случаите на чл.24 и чл.26. Предложен е анализ на национална съдебна практика по казус, касаещ приложението на разпоредбите за забава приравнена на липса, като е изразено критично мнение по част от изложените съображения.

**В петия подпараграф** (§8.5. от с.229 до с.234) са анализирани текстовете, уреждащи случаите на наложен платеж, съответно последиците от неизпълнение на задълженията на превозвача, и превоза на опасни стоки, със съответно съобразяване с правилата на ADR.

**Девети параграф** (от с.235 до с.277), заемащ също обемна част от труда, е посветен на обема на отговорността на превозвача, който вътрешно на свой ред също е обособен на подпараграфи и подразделения. Посочено е, че в случай на отговорност на превозвача, следващото се обезщетение е само с паричен характер, като в разглеждания параграф се анализират правилата, регулиращи обхвата на обезщетението, начина на определянето му, общите положения за ограничаване на размера и изрично предвидените особени случаи.

**В първия подпараграф** (§9.1. от с.235) са анализирани разпоредбите, определящи размера на обезщетенията при липса и забава, а именно как се изчислява обезщетението и към кой момент се определя стойността. По отношение уредения специален лимит на отговорността на превозвача, е посочено, че лимитите са само по отношение на превозвача и само при

отговорност, която е в приложното поле на CMR. Анализирани са Допълнителният Протокол от 05.07.1978г., подписан в Женева, в сила от 28.12.1980г., чиято съществена част е по изменение на чл.23, пар.3 CMR, със замяна на златния франк с разчетна единица, като е изразена критика (с.238), че България не се е присъединила към Протокола, вкл. и към настоящия момент, но от друга страна във вътрешното ни право са приети разрешенията му, което е отчетено като сериозен пропуск, съответно е препоръчано присъединяване към Протокола. По въпроса за връщане на превозната цена митническите сборове и другите разноски сторени по превоза на товара са представени различните подходи при интерпретиране на „другите разноски“ в различни държави (Франция, Германия и Англия), вкл. изразеното в теорията у нас, като е предложено мнение (от с.245), което защитава тезата, че следва да се приеме, че обезщетението обхваща пряко и непосредствено претърпяната загуба и в същото не може да се включат непреки вреди. Стойността на обезщетението се калкулира към момента на преминаване на товара под контрола на превозвача, поради което всички разноски по повод на стоката към този момент следва да се калкулират при определяне на стойността по пар.2, т.е. не представляват „други разноски“ по смисъла на чл.23, пар.4 CMR, съответно по отношение на тях се прилагат лимитите по пар.3 CMR. Настъпването на форма на неизпълнение обикновено касае събитие в процеса на превоз на товара. Настъпилата вреда ще се изчисли към момента на приемането за превоз, т.е. има период от време, в който може да са поети разноски от правоимащия във връзка с договора за превоз и които биха увеличили стойността на превозваната стока от гледна точка на правоимащия. Поради това именно тези разноски попадат под обхвата на чл.23, пар.4 CMR, т.е. всички останали сторени разноски от момента на приемане на товара при нормални условия, като към същите примерно са посочени сторени разноски по натоварване, претегляне, обезопасяване на товара, застрахователни премии след приемане на товара, платени разходи за митнически, ветеринарни и др. вид инспекции, разходи за съпроводител, тол-такси, винетки и т.н., защото това са разходи, които увеличават цената на превозния договор за сметка на правоимащия от момента на приемането на товара за превоз. Ако настъпилото събитие се открие при пристигане на товара, тогава всички допълнителни разходи от приемане на товара до откриване на формата на неизпълнение при доставяне подлежат на обезщетяване по чл.23, пар.4 CMR. Ако събитието води до пречка по чл.14,



пар.1 CMR, която води до невъзможност за изпълнение на уговореното по договора, но обстоятелствата позволяват изпълнение, превозвачът е длъжен да иска указания, ако получи такива, съответно е взел необходимите такива в интерес на правоимащия, ако по повод на това се кумулират разноси, за да може да се продължи изпълнението на договора, ако същите не са последица от вина на превозвача, същият има право да претендира такива от правоимащия. Ако са последица от негова вина, същите остават за негова сметка. Ако са били заплатени от правоимащия, същият може да ги претендира като „други разноси“ по чл.23, пар.4 CMR, защото изпълнението по договора е още възможно. Ако вследствие на инцидента изпълнението на договора стане невъзможно и превозвачът носи отговорност за формата на неизпълнение, тогава последващите „откриването“ на инцидента разноси са в пряка връзка с вредите, но не са в пряка връзка с договорения превоз, поради което и не подлежат на обезщетяване по чл.23, пар.4 CMR. Това са последващи разходи, които не са предвидими за превозвача и същият не следва да носи неограничена отговорност за тях.

Анализирани са разпоредбите, уреждащи обезщетението при забава – вредите, които могат да възникнат при забава, не са свързани с вреди по самата стока, като искът за обезщетение по чл. 23, ал. 5 CMR е ограничен до размера на превозната цена, не и до обезщетението за преки вреди – т.е. подлежащ на обезщетяване вреди, произтичащи за получателя поради забавянето – това са финансови загуби породени от късното доставяне на стоките, поради това подлежат на обезщетяване и непреките вреди (вкл. пропуснати ползи), като вредите следва да са предвидими и в причинно-следствена връзка, като празните се попълват от съответното приложимо вътрешно право.

Във **втория подпараграф** (§9.2. от с.248) са анализирани разпоредбите, които определят размера на обезщетението при повреда – превозвачът заплаща „обезценка“ в размер, изчислен според стойността на стоката, определена съгласно чл.23, пар.1, 2 и 4 CMR, т.е. и при повреда обезщетението е парично, размерът се доказва от правоимащия, релевантна е стойността по пар.2, така и подлежат на възстановяване и превозната цена, митническите сборове и другите разноси, пропорционално според степента на обезценката, така и приложим е лимитът по чл.23, пар.3 CMR. Под „обезценка“ следва да се разбира

разликата в стойността на товара между обективната стойност по см. на чл.23, пар.2 CMR (при приемане) и стойността след увреждането.

В **третия подпараграф** (§9.3. от с.250) са анализирани разпоредбите, касаещи определяне размера на обезщетение при обявена стойност по чл.24 CMR, с което се замества единствено нормативно определената горна граница за лимит на отговорност на превозвача при липса или повреда не и при забава, като са анализирани и предпоставките и момента на постигане на уговорката.

В **четвъртия подпараграф** (§9.4. от с.252) са анализирани разпоредбите, касаещи определяне размера на обезщетение при деклариран особен интерес по чл.26 CMR, представляващ способ, позволяващ на правоимащия да претендира обезщетение за допълнителни вреди, независимо от обезщетенията по чл.23, 24 и 25 CMR, но в рамките на размера на обявения особен интерес, т.е. това е способ, с който може да се претендира обезщетяването за други вреди, които не подлежат на обезщетяване по чл.23 и чл.25 CMR, независимо от предвидените нормативни лимити, но до размера на особения интерес. Разлика с чл.24 CMR е, че изрично се дава възможност да се надвиши лимита на отговорност и по чл.23, пар.5 CMR, но за целта следва да е вписан особен интерес при надвишаване на договорения срок, т.е. условие е изрично да е посочен особен интерес (в определен размер) от спазване на конкретен срок на доставяне, ако такъв не е посочен – приложение намират сроковете по чл.19 CMR. Дадено е тълкуване на „допълнителни вреди“ като предвидими за правоимащия вреди, защото именно поради предвиждането на настъпване на такива вреди той е декларирал особения си интерес, като той не е длъжен да декларира причините за особения му интерес, които може да са от различно естество. Тези вреди са предвидими за правоимащия, но от гледна точка на превозвача не са, но именно с договарянето на особен интерес той се съгласява да носи последиците и за тях до размера на обявения особен интерес.

В **петия подпараграф** (§9.5. от с.255) се разглежда разпоредбата, предвиждащ фиксирания размер от 5% на лихва за забава, началният момент от който тече, както и случаите на приложение.

В **шестия подпараграф** (§9.6. от с.259) е предложен анализ на разпоредбите, предвиждащи възможност на превозвача да може да се позове на разпоредбите на CMR, които изключват отговорността му, определят или ограничават размера на дължимото обезщетение в случаите,

когато под приложимото вътрешно право, формата на неизпълнение, произтичаща от договора за превоз по CMR, дава основание за извъндоговорни претенции.

В седмия подпараграф (§9.7. от с.261), озаглавен Обезщетение при „недобросъвестност“, са анализирани текстовете на чл.29 CMR, съгласно който превозвачът не може да се позовава на разпоредбите на Глава четвърта CMR, които изключват или ограничават отговорността му или които прехвърлят тежестта на доказване, ако вредата произлиза от „умишлено или приравнено на такова действие според закона на сезирания съд“. Акцент е поставен на последните понятия, като са изяснени историческите причини използване на конкретната формулировка, представено е мнението на R.Loewe, сравнителноправно е предложен преглед на тълкуванията във Франция, Германия, Англия, Испания, като е направено авторово обобщение (с.272), според което стандартизацията и унификацията на транспортното право при различните видове превози, вкл. и автомобилните, дори в държавите, тълкуващи грубата небрежност като приравнена на умисъл (за целите на чл. 29 CMR), са наложили постепенно „занижаване“ на случаите, в които превозвачът отговаря неограничено, съответно приемане на правила, при които, за да бъде ангажирана отговорността на превозвача, се изисква доказване наличието на познавателен елемент – съзнаване (било пълна представа за фактическата страна на неговото поведение и за възможността за причиняване на неправомерния резултат, било такава очевидност на фактическата страна и на възможността за причиняване на неправомерния резултат, при която няма как да липсва съзнаване, че поведението е неправомерно). На въпроса как да се тълкува разпоредбата у нас в изложението (от с.272) е изложено авторово становище, при което с помощта на историческо тълкуване на предходна национална уредба се припомня, че е имало аналогична „увеличена“ отговорност, която след преминаване към уредба, почиваща на различно политико-икономически съображения е отпаднала, а впоследствие въпреки последвалата промяна в социално-икономическите условия не е била възпроизведена в действащата уредба, което е отчетено за сериозен пропуск (с.273). Изследвано е становището на съдебната практика по въпроса за „небрежността“, текстът на чл. 22, пар. 5 от Монреалската конвенция, както и дължимата грижа в търговското ни право, като е направен извод (от с.275), че при тълкуването на израза „умишлено или приравнено на

умишлено действие според закона на сезирания съд“ не следва да се влага „... или груба небрежност“, а да се асоциира общо като „недобросъвестност“, отчитайки изложените съображения, включително сравнителноправните тенденции по „занижаване“ отговорността на превозвача в тези случаи - както в другите държави по CMR, така и в международните конвенции относно транспорта, включително тенденциите по „завишаване“ изискванията по прилагане на чл. 17, пар. 2, предл. 4 CMR, съобразено и с изключително бързите темпове на развитие на индустрията в областта на транспорта, което от своя страна увеличава „грижата“ на добрия търговец-превозвач.

В десети параграф (от с.278) са анализирани разпоредбите на Глава V от Конвенцията, уреждащи правилата относно установяване състоянието на товара (първи подпараграф §10.1.) и правилата за погасителната давност (втори подпараграф §10.2.), като от предмета на изложението са изключени въпросите относно компетентната международна юрисдикция, признаване и изпълнение на съдебни решения.

В първия подпараграф е акцентирано, че Конвенцията не урежда (факултативно) „рекламационно производство“, а в чл.30 CMR са установени правила, с които се цели улесняване на доказването на евентуални бъдещи претенции, както и информиране на превозвача за тях, което способства за обезпечаване на необходимите доказателства. Предложен е анализ на различните хипотези, като уредбата е диференцирана в зависимост от това дали се касае за липси и повреди или за забавяне при доставянето, съответно дали липсите или повредите са видими или скрити.

Във втория подпараграф се разглеждат правилата на чл.32 CMR, уреждащи срокове за упражняване на претенциите по CMR, за които е акцентирано, че са уредени като давностни, а не като рекламационни, с единствено изключение в случаите на забава при доставянето. Последователно са разгледани началото на течението на давностните срокове, предпоставките за спиране течението на сроковете, вкл. е предложен критичен анализ по отношение на национална съдебна практика по въпроса за приложението на предвидения давностен срок при предявен от суброгиралия се застраховател по договор за застраховане на товар срещу рисковете по превоза иск срещу превозвача или неговия застраховател.

В **единадесети параграф** (от с.291) са анализирани разпоредбите, уреждащи случаите на извършване на превоз от последователни превозвачи, като са посочени предпоставки за квалифициране на превозвач като последователен, 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 **дванадесети параграф** (от с.305) е предложен анализ на разпоредбата, уреждаща нищожността на клаузи, които противоречат на Конвенцията, която е с фундаментално значение, доколкото лишава от възможност страните както да намалят, така и да увеличат правата или отговорността си по договора за CMR, с което се пресичат, както възможностите за поставяне на икономически по-слабата страна в неравностойно положение, така и възможностите за нелоялна конкуренция, като са анализирани конкретните изключения, при които страните могат да договорят различни условия, както и са дадени различни примери по приложението на чл. 41 CMR.

## ГЛАВА ТРЕТА

### *Договорът за автомобилен превоз на товари по действащото вътрешно право.*

Трета глава е разделена на единадесет параграфа, а те вътрешно на подпараграфи и подразделения, и е посветена на договора за автомобилен превоз на товари по действащото вътрешно право, със специален фокус върху Закона за автомобилните превози (ЗАП). Договорът за автомобилен превоз на товари е разгледан като част от подотрасъла „транспортно“ право, като родово понятие и са отличени видовете му белези. Разгледана е общата характеристика на договора, страните по него и техните права и задължения, като особено внимание е посветено на правното положение на получателя, така и отговорността на превозвача.

В **първия параграф** (от с.309) е посочена нормативната уредба.

Във **втория параграф** (от с.314) е разгледан договорът за автомобилен превоз на товари като част от подотрасъла „транспортно“ право, като в три подпараграфа последователно е разгледана общата характеристика на договора за превоз на товари като родово понятие

(§2.1.), страните (§2.2.), правата и задълженията им (§2.3.), така и отговорността на превозвача (§2.4.).

В **третия параграф** (от с.333) е разгледан договърът за автомобилен превоз на товари като вид договор за превоз на товари, като в два подпараграфа е разгледана йерархията на източниците (§3.1.) и е направен сравнителен анализ на разпоредбите на ЗАП при уредбата на договора за автомобилен превоз на товари (§3.2.), като са посочени сходствата при уредбата на ЗАП с CMR (отбелязани в 25 пункта), така и различията.

В **четвъртия параграф** (от с.339) е анализирано легалното понятие за договора за автомобилен превоз на товари по чл.49 ЗАП и са посочени общите характеристики на договора – двустранен (с.340), възмезден (с.340), консенсуален (с.340), неформален (с.341), договор, който не е *intuitu personae* (с.341), характеризиран е като самостоятелен вид договор (с.345), абсолютна търговска сделка (с.346), разгледан е предметът (с.341) и обекта на договора (с.344), използваното техническо средство по осъществяване на резултата (с.342), така и страните (от с.348).

В **петия параграф** (от с.351) са анализирани правилата касателно сключване на договора и е поставен акцент на автотранспортна товарителница (от с.352), като е съпоставена уредбата по ЗАП с тази по CMR. Последователно са разгледани разпоредбите, уреждащи изготвяне на товарителницата, съдържанието, отговорността при неточно посочена информация и значението на товарителницата като документ с доказателствено значение, като изрично е акцентирано на съществената отлика на автотранспортната товарителница по вътрешното ни право в действащата уредба, от тази по предходната, така и от тази по CMR по отношение на това, че съгласно пар.1, т.30. ДР на ЗАП товарителницата се приравнява на товарителен запис по смисъла на чл. 371 от ТЗ (от с.362), като е изразено критично отношение към възприетото законодателно решение (от с.364), което в обобщен вид се резюмира до следното: От историческия анализ на действалата уредба по отношение на превозните документи приложими към автомобилните превози се обобщава, че товарителницата във всички случаи е имала доказателствено значение и в общата ѝ уредба не се предвиждало издаването ѝ като ценна книга. В ТЗ (отм.) е имало уредба, *допускаща* издаване на товарителен запис *по изключение*. В чл.314 (отм.) ЗЗД е имало уредба, *допускаща* издаване на товарителен запис (*коносамент*), но само при договорите за морски превоз. Така и по CMR товарителницата е уредена само като документ с

доказателствено значение. Оттук се вади извод, че законодателното решение е новост в уредбата, без да се извличат аргументи от Мотивите на законопроекта на ЗАП, напротив – посочено е единствено, че *„текстовете в законопроекта са съобразни с разпоредбите на СМР“*, но **товарителницата по СМР не е ценна книга** – уредена е като документ с доказателствено значение, не е титул за собственост, не материализира права върху товара, фактическото ѝ притежание не легитимира притежателят ѝ като собственик на товара, затова и в съдържанието ѝ не е предвиден реквизит за издаването ѝ като поименна или на заповед, както бе споменато - това се обяснява с обстоятелството, че автомобилният транспорт е бърз и използването на товарителница с прехвърлим характер е ненужно. Анализирани са правните последици от уреждане на товарителницата като товарителен запис, т.е. като ценна книга (правоимащият спрямо превозния договор е легитимираният правоимащ по товарителницата), като са посочени практическите проблеми в необходимостта изпращачът успоредно с превоза да изпрати товарителницата на получателя, че да може последния да упражни права по нея, така и случаите, когато въобще няма издадена такава, доколкото и самият ЗАП допуска действие на договора за автомобилен превоз на товари, независимо от издаване на товарителницата, което води до извод, че в случаите, в които няма товарителница имаме различен режим касателно правоимащия, съответно правното положение на получателя. Посочен е и друг проблем, който е определен като съществен и който разколебава законодателното решение, а именно уредбата на правото на „рекламация“. Анализирано е, че предявяването на „рекламация“ не е пречка за предявяване на иск, без изрично да е уредено в чия полза принадлежи последното и от систематичното тълкуване на чл.75 вр. чл.73, вр. чл.74 ЗАП излиза, че правото на иск принадлежи на „увредения клиент“, който има право на рекламация, което при превоза на товари е признато на изпращачът, т.е. излиза, че независимо издаването на ценната книга (с издаване на която може да са прехвърлени правата по превоза на товара в полза на друго лице – получателят) активната легитимация е предоставена на изпращача. В заключение е предложено корективно тълкуване, че *„по взаимно съгласие на страните може да бъде издаден и товарителен запис по смисъла на чл. 371 от Търговския закон“*, за което е направено de lege ferenda предложение в заключението.

В **шестия параграф** (от с.367) на самостоятелно място е разгледано правното положение на получателя, което заема важно място с оглед определяне на активната материалноправна легитимация при настъпила форма на неизпълнение. След изясняване на икономическите цели от сключване на договора (от с.369), за правилното определяне на правното положение на получателя в случаите, в които не участва при сключване на договора, в изходната позиция е поставен принципът за относителното действие на договора (с.370), като е анализирана българската правна литература, в която в продължителен период се обосновава схващането, че получателят не е трето ползващо се лице, а в определен момент от развитието на превозното правоотношение става страна по договора на мястото на изпращача, спрямо което схващане са изразени резерви. В изложението последователно са изложени възможните хипотези на третиране на получателя:

- **като легитимиран приносител на ценна книга** (първи подпараграф §6.1. от с.373) – в случай, че не се ревизира правилото на §1, т.30 ДР на ЗАП, придаващо качеството на налична ценна книга на товарителницата, което рефлектира върху правната характеристика на договора, причислявайки го към договора в полза на трето лице;

- **като страна** (втори подпараграф §6.2. от с.376) – анализирана е обобщената позиция, според която получателят става страна по договора макар не наведнъж и не със самото сключване на договора, а постепенно. Изразени са резерви по възприетото становище по изложени аргументи.

- **като бенефициер** (трети подпараграф §6.3. от с.383) – ако се приеме корективното тълкуване на §1, т.30 ДР на ЗАП и на следващо място се отрече, че получателят става страна по договора, то е разгледано дали участва като бенефициер с използване на правната конструкция на договор в полза на трето лице. В обобщение (с.387) е изведено, че договорът за автомобилен превоз на товари е самостоятелен вид. В случаите, в които принципал не е получателят, договорът притежава характеристиките на договор в полза на трето лице, поради което следва да се прилагат правилата на конструкцията съответно. Правното положение на получателя не се променя и в случаите, когато товарът е обременен със задължения, за които превозвачът уведомява получателя при пристигане на товара на местоназначението, защото в този случай за получателя не са създадени автоматично задължения за заплащането им по силата на договора, в който не е участвал. Ако поиска „освобождение“ и заплати



същите, плащането е на основание сключен договор за встъпване в дълг между превозвача и получателя по отношение на задълженията обременяващи товара, а не поради встъпване като страна и „заместване“ на изпращача като такава. Ако получателят откаже „освобождаване“ превозвачът може да откаже предаване, упражнявайки учреденото му законно заложно право.

- като **принципал** (четвърти подпараграф §6.4. от с.388).

**В седми параграф** (от с.389), озаглавен „правоотношения по договора за пътен превоз на товари“ са разгледани последователно в подпараграфи и подраздели: задълженията и отговорността на изпращача (§7.1. от с.390), разделени условно на: непарични задължения (§7.1.1. от с.390), включващи предаване на товара в състояние, годно да издържи превоза и в подходяща опаковка (§7.1.1.1. от с.391), където е направен анализ на вътрешните специални правила, за които липсват аналогични на CMR, вкл. съотношението им с Наредба № 7 от 27.04.2018 г. за укрепване на превозваните товари, и предаване на необходимите документи, съответно отговорността при неизпълнение (§7.1.1.2. от с.406), и парични задължения (§7.1.2. от с.407); обезпечаване вземанията на превозвача (§7.1.3. от с.410 до с.), включващи законно право на търговски залог (§7.1.3.1. от с.410), вкл. е анализирано приложението на чл.315 ТЗ и е изразено критично становище по практика вр. чл.315, ал.5 ТЗ (с.411 и с.412 в бележка под линия), и право на възнаграждение при приемане на товара (§7.1.3.2. от с.413); задължения на превозвача (§7.2. от с.415), включващи транспортиране (§7.2.1. от с.415), пазене на товара (§7.2.2. от с.417), изпълняване на нарежданията (§7.2.3. от с.419), доставяне (§7.2.4. от с.424), така и са анализирани случаите на последваща невъзможност (§7.2.5. от с.429).

**В осми параграф** (от с.431) е разгледана отговорността на превозвача - уредена като специална имуществена отговорност поради неизпълнение на задължение, породено от превозния договор и през време на действие на същия, предмет на специална уредба в Раздел IV от ЗАП. Последователно са разгледани формите на неизпълнение (първи подпараграф §8.1. от с.432), пределите на отговорността във времето (с.434), характера на отговорността като договорка и стриктна (с.434), основанията за освобождаване от отговорност (втори подпараграф §8.2. от с.435), неосвобождаващите основания по чл.68, ал.2 ЗАП, съответна на чл.17, пар.3 CMR (от с.446), така и обемът на отговорността на превозвача (трети

подпараграф §8.3. от с.447). Направен детайлен критичен анализ на несъвършената разпоредба на чл. 68, ал. 1 ЗАП, с която само частично (без да са възприети „особени“ основания за освобождаване, така и са пропуснати част от общите основания - когато формата на неизпълнение се дължи „на нареждания на правоимащия, което не е резултат на неправомерно поведение на превозвача“, така и липсва уредба на „отговорност при съпричиняване“) и неprecizно (конкретно в уредбата на „*обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее („непреодолима сила“)*“) са възприети основания за освобождаване от отговорност по CMR. По отношение на подхода при дефиниране на основанието „непреодолима сила“ са изложени конкретни критики, доколкото с възприемане на описателната разпоредба на чл.17, пар.2, пр.4 CMR - текстът влиза в противоречие с чл.373, ал.1 ТЗ, така и с дефинитивната разпоредба на чл.306, ал.2 ТЗ, а с оглед специалната уредба на отговорността на автомобилния превозвач следва, че общата разпоредба на чл.373, ал.1 ТЗ, съответно чл.306, ал.2 ТЗ не намират приложение, а следва да се прилагат критериите за събитието, описани в чл.68, ал.1, пр.3 ЗАП, което не е коректно, така и подходът следва да се счита за пропуск на законодателя, доколкото е следвало да държи сметка за различното сравнителноправно тълкуване на разпоредбата на CMR. Предложено е (с.438) как следва да се тълкува „непреодолимата сила, така и са предложени типични случаи и разрешения кога следва да се приеме, че успешно е доказано възражението по чл.68, ал.1, пр.3 ЗАП (от с.439). Критичен анализ е направен и по отношение на разпоредбите 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 (с.448), както и същественият пропуск по липсата на правила, аналогични на чл.29 CMR (с.449).

**В девети параграф** (от с.449) са анализирани критично разпоредбите, уреждащи правилата за давността по ЗАП, като са отбелязани следните критики: Първо, уредбата противно на заглавието не урежда рекламационно производство, а правното значение на отправената в сроковете претенция се изразява и изчерпва в спиране течението на давността; Второ, чл.373, ал.5 ТЗ предвижда преклузивен срок за отговорност в случаите на получен товар за всички превозни договори, който срок съвпада с този на рекламацията по чл.74, т.1 ЗАП, но

предвиденият преклузивен срок противоречи на чл.75 ЗАП, съответно чл.76 ЗАП, следователно чл.373, ал.5 ТЗ не намира приложение при договор за автомобилен превоз на товари; Трето, чл.75 ЗАП предвижда, че предявяването на рекламация не е пречка за предявяване на иск, без изрично да е уредено в чия полза принадлежи последното; Четвърто, сериозен пропуск е отчетен в липсата на уредба на правилата за установяване състоянието на товара при пристигането на местоназначението.

В десетия параграф (от с.451) са разгледани общите разпоредби касателно „следващите превозвачи“, доколкото, както и критично е отбелязано, липсва специална уредба на случаите, при които след изключване на договора, за изпълнението му участва поне още един автомобилен превозвач.

В единадесетия параграф (от с.453) са представени в обобщен вид особеностите и характеристиките на общото видово понятие „договорът за автомобилен превоз на товари“, изведени чрез съпоставяне на уредбата по CMR и вътрешното право.

### **Заключение**

Трудът завършва със заключение, в което е изразена критичната позиция относно несъвършеното (непълно или неточно) възприемане в националната уредба на разпоредбите на Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари, като са направени множество конкретни предложения de lege ferenda за прецизиране на отделни разпоредби в ЗАП.

## **III. ОСНОВНИ ПРИНОСНИ МОМЕНТИ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД**

### **Приноси с общ характер:**

- Трудът е първото цялостно систематично изследване в правната ни литература на договора за автомобилен превоз на товари, както по вътрешното право, така и по Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари.

### **Като конкретни приноси следва да бъдат изтъкнати:**

- Сравнителноправните изследвания на уредбата на договора за автомобилен превоз от гледна точка на правното положение на получателя, вкл. по CMR;

- Подробен анализ на разпоредбите, съгласно които получателят може да предяви *от свое име* пред превозвача правата, произтичащи от договора за превоз по CMR, т.е. отново се поставя акцент на правното положение на получателя, предложен е анализ и критика на националната съдебна практика, като съответно са направени 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. Предложен критичен анализ на националната ни практика при приложение на 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;

- Изследване на въпроса дали Конвенцията се прилага, ако използването на друг начин на транспорт е осъществено по инициатива на превозвача, без да е предвидено в договора;

- Характеризиране на отговорността на превозвача, вкл. с оглед 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 излагане на мнение, че отговорността на превозвача следва да се възприема като стриктна и договорна, съответно „обстоятелства, които превозвачът не е могъл да избегне и последиците от които не е могъл да преодолее“ да се приема за непреодолима сила;

- Критичен анализ на националната ни практика при приложение на Конвенцията по въпроса дали при иск по чл.20 CMR подлежи на изследване дали има запазена част от товара и съответната му стойност;

- Анализирание правилата за връщане на превозната цена митническите сборове и „*другите разноски*“ сторени по превоза на товара по чл.23, пар.4 CMR и излагане на позиция по въпроса какво следва да се включва в „*други разноски*“, вкл. дали акцизът е включен при определяне стойността на товара или представлява „*други разноски*“, отколкото отнасянето му към „*митни сборове*“;

- Критичен анализ на националната ни практика при приложение на Конвенцията по въпроса за неприсъждане на преки вреди от вътрешното

право, вместо от чл.23, пар.1 CMR, както и определяне на стойността по измененя 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; непрецизността при анализа на въпроса

- Предложено тълкуване на разпоредбата на чл.29 CMR и позиция как да се прилага у нас с предложение, според което в израза *„умишлено или приравнено на умишлено действие според закона на сезирания съд“* не следва да се влага *„... или груба небрежност“*, а да се асоциира общо като *„недобросъвестност“*;

- Критичен анализ на националната ни практика по въпроса за приложимостта на чл.32, пар.1 CMR, вкл. по отношение на суброгиралия се застраховател по имуществена застраховка на товара в полза на правоимащия;

- Детайлно разглеждане на правното положение на получателя по ЗАП с последователно разглеждане на възможните хипотези (като легитимиран приносител на ценна книга, като страна по договора, като бенефициер и като принципал) и представяне на позиция, при която в случаите, в които принципал не е получателят, договорът притежава характеристиките на договор в полза на трето лице, съответно приложение намира конструкция, вкл. правното положение не се променя и в случаите, когато товарът е обременен със задължения, за които превозвачът уведомява получателя при пристигане на товара на местоназначението, като ако получателят поиска *„освобождение“* и заплати задълженията, плащането е на основание сключен договор за встъпване в дълг между превозвача и получателя по отношение на задълженията обременяващи товара, а не поради встъпване като страна и *„заместване“* на изпращача като такава;

- Аналитичен критичен анализ на вътрешното право по отношение на: легалното определение; липсата на уредба даваща защита на потребителите; уредбата на автотранспортната товарителницата като ценна книга в отлика от предходната уредба, както и в отлика от CMR; липсата на уредба аналогична на чл.13, пар.2 CMR; несъвършеността на текста на чл.63 ЗАП, уреждащ правото на разпореждане; липсата на специална уредба на случаите на настъпване на пречки преди пристигане на товара и пречки при доставяне; несъвършената разпоредба на чл.68 ЗАП поради това че формулировката с добавка *„непреодолима сила“* е непрецизна, пропускът да се включи като основание вреди или липси, настъпили поради *„нареждания на правоимащия, което не е резултат на*

неправомерно поведение на превозвача“, липсата на отговорност при съпричиняване; пропусъкът от неприсъединяване към Протокол от 05.07.1978г., подписан в Женева, в сила от 28.12.1980г, въпреки което възприемане на правилата по Протокола във вътрешното право; пропусъкът от приемане на аналогични правила на чл.23, пар.5 CMR, лимитиращи отговорността на превозвача в случаите, в които са налице вреди при забава в доставянето, а именно не повече от цената на превоза; разпоредбите 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; липсата на правила, аналогични на чл.29 CMR; на разпоредбите, уреждащи правилата за давността по ЗАП; липсата на уредба на правилата за установяване състоянието на товара при пристигането на местоназначението; липсата на специална уредба за случаите на „последователни“ превозвачи;

- Мотивирани предложения de lege ferenda за прецизиране на отделни разпоредби в ЗАП.

#### **IV. СПИСЪК НА ПУБЛИКАЦИИТЕ ПО ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД:**

1. Демирев, Д. Договор в полза на трето лице ли е договарът за автомобилен превоз на товари, когато лицето, спрямо което се реализира резултатът, е различно от изпращача? *Търговско право*, 2022, № 1.

2. Демирев, Д. Недобросъвестност на превозвача по смисъла на чл. 29 от Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на товари. *Съвременно право*, 2022, № 1.

3. Демирев, Д. 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*, 2022, № 2.

#### **V. СПИСЪК НА ПУБЛИКАЦИИ, КОИТО НЕ СА ПО ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД:**

4. Демирев, Д. „Извънредни обстоятелства“ в практиката на СЕС при „отмяна на полет“ по смисъла на Регламент №261/2004. *Lex.bg*, 09.01.2023г.