БЪЛГАРСКА АКАДЕМИЯ НА НАУКИТЕ
ИНСТИТУТ ЗА ДЪРЖАВАТА И ПРАВОТО
СЕКЦИЯ ПО МЕЖДУНАРОДНОПРАВНИ НАУКИ

Мадлен Раденкова Кавръкова

ПРОБЛЕМИ НА МЕЖДУНАРОДНОТО ЧАСТНО ПРАВО В ОБЛАСТТА НА МЕЖДУНАРОДНИЯ АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ НА ТОВАРИ

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертационен труд
за присъждане на образователна и научна степен
“доктор"

Област на висше образование 3. Социални, стопански и правни науки
Професионално направление: 3.6. Право
(Международно частно право)

Научен ръководител:
Проф. дюн Цветана Каменова

София, 2015

Дисертационният труд е обсъден и насочен за публична защита от секция „Международноправни науки” на Института за държавата и правото при Българска академия на науките на 16 юли 2014г.

Докторантът е зачислен като задочен докторант към секция „Международноправни науки” на Института за държавата и правото при Българска академия на науките със Заповед № 141/17.10.2006 г. Със заповед № 185/2010 г. докторантът е отчислен с право на защита, считано от 01.10.2010 г., поради успешно завършил курс на обучение и изтекъл срок на докторантурата.

Изследванията по дисертационния труд са реализирани в Института за държавата и правото при Българска академия на науките.

Дисертационният труд включва 198 страници и 349 индекса. Състои се от увод, четири глави, заключение, списък на използваната литература и списък на цитираните съдебни решения.

Защитата на дисертационния труд ще се състои на 24.06.2015 г. от 11 часа в голямата заседателна зала на Института за държавата и правото при Българска академия на науките, на ул. „Сердика” № 4, гр. София, на открито заседание на научно жури, назначено със Заповед № РД-09-27/15.04.2015 на Директора на ИДП при БАН в състав:

Членове:

Проф. дюн Цветана Каменова
Проф. д-р Жасмин Попова
Проф. д-р Иван Владимиров
Проф. д-р Николай Натов
Доц. д-р Пламенка Маркова

Резервни членове:

Проф. д-р Жасмин Попова
Доц. д-р Люба Панайотова

Дисертационният труд и материалите по защитата са на разположение в Института за държавата и правото при Българска академия на науките (гр. София, ул. Сердика № 4).

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Актуалност на проблема

До момента в българската правна литература липсва цялостно изследване на проблематиката за определяне на компетентен съд за частноправни спорове, произтичащи от международния автомобилен превоз на товари според Конвенция за договора за международен и автомобилен превоз на стоки и според правото на ЕС, както и на въпроса за специфичните проблеми при квалификацията на понятието превозвач, по смисъла на CMR в различните държави членки. Липсват изследвания и за празнотите в уредбата на CMR, както и за определянето на приложимото право към договора за международен автомобилен превоз на товари.

Предмет и цели на изследването

Предмет на настоящето изследване са въпросите на международното частно право при определяне на международната компетентност на българските съдилища, както и въпросът за определянето на приложимото право към частноправните отношения с международен елемент, възникнали в резултат на международния автомобилен транспорт на стоки. CMR се разглежда от гледна точка на два аспекта. Първият аспект изследва CMR, като предмет на различна „автономна“ квалификация в отделните държави и на различни квалификации по закона на съда. Вторият аспект разглежда CMR, като част от уредбата в областта на мултимодалния транспорт и взаимодействието й с останалите международните транспортни конвенции.

Във връзка с това поставените цели са: разглеждането на съществуващата правна уредба на въпросите на международното частно право за определяне на компетентен съд и приложимо право при международния автомобилен превоз на стоки; извършването на анализ на празнотите в уредбата на въпросите на международното частно право в CMR и начина за запълване на тези празноти; изготвянето на предложения за подобряване на правната уредба за определяне на компетентен съд и приложимо право в областта на международния автомобилен превоз на товари в рамките на Европейския съюз.

Методи на изследване

С оглед на постигане на поставените цели и задачи при изследването са използваните следните **методи на изследване:** индукция, дедукция, анализ, синтез, историческият и системният подход и сравнителноправният метод.

Приложимост и полезност

Дисертационният труд може да бъде полезен както за правната теория, така и на практикуващите юристи. С оглед решаване на посочените задачи в първата част от изследването е разгледано приложното поле на CMR и нейният обхват.

Направен е задълбочен анализ на правилата за определяне на международна компетентност по спорове, произтичащи от международен автомобилен превоз на стоки. Разгледани са както международноправната уредба, така и тази на европейско равнище, дадена в Регламент 44/2001 и Регламент 1215/12. Очертани са проблемите, които възникват при определяне на компетентния съд на основата на сегашното състояние на правната уредба и съдебната практика по нейното тълкуване.

Анализирани са както стълкновителните норми в CMR, така и основната стълкновителна норма относно определяне на приложимото право към договорите за автомобилен превоз на товари. Анализирани са разпоредбите на CMR и празнотите в уредбата на обществените отношения с преки норми. Анализиран е и начина на извършване на квалификацията (автономна квалификация и квалификация по lex fori) на понятия използвани в CMR. Обсъдена е практиката на СЕС. Разгледана е връзката на CMR с Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския Съвет и на Съвета от 17 юни 2008 година относно приложимото право към договорни задължения (Рим I). Изследва се приложимото право към договора за международен автомобилен превоз на товари според Римската конвенция и Регламент 593/2008. Разгледан е въпросът за приложението на CMR, когато автомобилният превоз на товари е част от мултимодален транспортен договор.

В последната, заключителна част на това изследване са дадени *de lege ferenda* предложения за развитието на правната уредба в областта на международния автомобилен транспорт на товари.

Обем и структура на труда

Дисертационният труд е изготвен в съответствие с изискванията на чл.27 от Правилника за прилагането на Закона за развитието на академичния състав в Република България и на специфичните изисквания на ИДП при БАН.

Дисертационният труд е в обем от 198 страници и включва: съдържание, увод, четири глави, заключение, списък на използваната литература, декларация за оригиналност.

II. КРАТКО ИЗЛОЖЕНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Увод.

В уводната част на труда накратко са посочени причините, които обуславят актуалността на темата. Изяснен е предметният обхват на изследването, както и поставените пред него цели и задачи. Посочени са основните използвани в него методи и е представена структурата на дисертационния труд.

ГЛАВА ПЪРВА.
ПРИЛОЖНО ПОЛЕ НА КОНВЕНЦИЯТА ЗА ДОГОВОРА ЗА МЕЖДУНАРОДЕН АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ НА СТОКИ (CMR).

Създаване на CMR

Разгледан е накратко процесът на създаване Конвенцията за международен автомобилен превоз на стоки. Инициативата за започналите консултации за частноправните въпроси, свързани с международния автомобилен превоз на стоки, е на Международния институт за унифициране на частното право (Unidroit). По-късно в работната група се включват представители на Международната търговска камара и Международния съюз за сухопътен транспорт (*International Road Transport Union*, IRU), присъединява се и Международният съюз за транспортни застраховки (*International Union of Marine Insurance*, IUMI). Съставя се и работна група към Транспортната комисия на ООН. Конвенцията е открита за подписване на 19.5.1956 година на извънредното заседание на Вътрешната транспортна комисия на ЕСЕ. CMR влиза в сила на 2 юли 1961 г. след депозирането на първите пет документа за ратификация. Досега е изменяна само веднъж единствено по отношение на размера на отговорността на автомобилния превозвач.

Обхват на Конвенцията съгласно чл.1

Във втория параграф на Глава първа се изследва обхвата на Конвенцията, съгласно нейния чл.1. Подробно са разглеждани всяка една от предпоставките посочени от разпоредбата, чието наличие обуславя приложението на CMR.

Разширение на обхвата на CMR съгласно чл.2

В трети и четвърти раздел на изложението вниманието е фокусирано върху специалните хипотези, които водят до разширяване обхвата на Конвенцията извън превозите по шосе. Изследвани са последиците от това разширяване и потенциалните конфликти, които възникват от колизията с „мултимодални“ разпоредби в транспортните конвенции, които регулират неавтомобилните превози на товари. Разгледани са конкретни стълкновения произтичащи от комбиниран превоз. Стълкновение на правния режим при комбиниран превоз шосе - релси (чл. 2 от CMR и чл.1§ 3 от COTIF CIM); стълкновение при комбиниран превоз морски и автомобилен превоз CMR – Hague-Visby-Rules; стълкновение при комбиниран транспорт по шосе и по въздух (чл.1 CMR и чл.18 ал.4 от Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз от Монреал).

Съотношение на CMR с правото на ЕС

В последния параграф от глава първа е отделено внимание на съотношението на CMR с правото на Европейския съюз, като наднационална правна система. Разглеждат се съотношението на Конвенцията с два източника от правото на ЕС, които имат отношение към международни автомобилен превоз на товари - Регламент (ЕО) № 1215/2012 на Европейския Парламент и на Съвета от 12 декември 2012 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела и Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския Съвет и на Съвета от 17 юни 2008 година относно приложимото право към договорни задължения (Рим I).

Анализира се специалното правило в чл.71 от Регламент 1215/2012 относно международната юрисдикция на съдилищата на държавите членки и приоритета, който

има CMR. Проследява се развитието на уредбата относно юрисдикцията по специалните въпроси, регулираща определени специфични правни отношения. Изтъкват се разликите между текстовете на чл.57 от Брюкселската Конвенция, чл.71 от Регламент 44/2001 и чл.71 от Регламент 1215/2012, като се прави извод, че за разлика от Брюкселската Конвенция, Регламентът признава действието на вече сключените Конвенции, уреждащи юрисдикцията в „специални области“, без да предвижда възможност в бъдеще държавите членки да се присъединяват към такива „специални конвенции“.

Разглежда се и предимството на CMR над основния стълкновителен източник на правото на ЕС в областта на определяне на приложимото право за договорните отношения – Регламент 593/2008 г, въпреки че в Регламента липсва изрична норма за това. Предимството произхожда от разликата във вида на източниците и от спецификите на международното частно право.

Отчита се и взаимодействието на CMR с другите източници от правото на ЕС. Сочи се ролята на правото на ЕС при определяне на автономна правна квалификация на понятията в CMR.

ГЛАВА ВТОРА.
ОПРЕДЕЛЯНЕ НА КОМПЕТЕНТЕН СЪД ПРИ СПОРОВЕ, ПРОИЗТИЧАЩИ ОТ АВТОМОБИЛЕН ПРЕВОЗ НА СТОКИ

В глава втора, параграф първи се разглеждат основните източници в областта на юрисдикцията при спорове произтичащи от автомобилен превоз на товари. Прави се кратък сравнителен анализ на източниците с пряко приложение от съдилищата на страните членки на ЕС – Регламент 1215/2012 и Регламент 44/2001. Доколкото Регламент 1215/2012 е „преработен” вариант на Регламент 44/2001, то всички позовавания на Регламент 44/2001 се считат за позовавания на Регламент 1215/2012 г.

Определяне на международната компетентност по CMR

Правилата за определяне на компетентен съд в специфичната област – международен автомобилен превоз на товари са с предимство пред Регламент 1215/2012 и се съдържат в разпоредбата на чл. 31 от CMR. Уредбата на CMR относно определяне на международно компетентен съд има императивен характер. Ищецът може да сезира само съдилищата на договарящите държави, посочени по общо съгласие на страните, както и тези на държава по местожителството на ответника, главното му седалище или клона, или агенцията, чрез която е бил сключен превозният договор, или мястото, където стоката е била приета за превоз, или мястото, предвидено за доставянето ѝ. CMR ще намира приложение при всеки един иск, свързан с международен автомобилен превоз на товари, независимо от това дали искът е предявен на договорно или извъндоговорно основание.

Пророгация на компетентност

Разгледани са отделните хипотези на чл.31 от CMR. На първо място се разглежда пророгацията на компетентност. Поставят се въпросите за ефекта от пророгационната клауза. Упражняването на пророгационната клауза от страните учредява ли изключителна компетентност в полза на избрания от страните съд? Стига се до извода, че учредената от страните компетентност е паралелна на посочената в чл.31 от CMR международна компетентност. Понеже CMR не дава подробна правна уредба на условията, при които страните могат да упражнят този свой избор на съд, поставя се въпросът за запълването на празнините в Конвенцията относно пророгацията на компетентност. За да се установи кой ще е приложимият източник, който ще уреди пророгацията на компетентността на съдилищата се извършва и изследване на практиката на СЕС по тълкуване на разпоредбите на чл. 57 от Брюкселската конвенция от 1968 г. относно компетентността и изпълнението на съдебните решения по граждански и търговски дела и чл.71 от Регламент 44/2001. От анализа на съдебната практика се приема следното: поради обстоятелството, че разпоредбата на чл. 31 на CMR разрешава на страните да изберат компетентен съд, който да реши спора им, и не съдържа никакви други правила относно това, как трябва да се оформи общото съгласие, на какви условия трябва да отговаря и на какви правила да се подчини, то за тези неуредени от CMR въпроси на пророгационното споразумение следва да се прилагат изискванията, определени в разпоредбата на чл. 25 от Регламент 1215/2012. Следователно поради липса на правила в CMR за начина на оформяне и за съдържанието на общото съгласие, като субсидиарен източник ще се ползва Регламентът и формалните изисквания в чл. 25 от Регламент 1215/2012 (респективно чл. 57 от Брюкселската конвенция и чл.71 от Регламент 44/2001). По тези разпоредби е формирана трайна и непротиворечива съдебна практика на СЕС.

През тази призма – субсидиарното приложение на Регламент 1215/2012 се разглеждат въпросите за формата на пророгационното споразумение, като отделно се изследват различните хипотези, предвидени в Регламента – писмена форма; устна форма; форма съобразена с практиките между страните и форма, съобразена с обичая в международната търговия.

Действие на пророгационната клауза

Поставя се въпросът какво е материалноправното действие на пророгационната клауза, когато между страните има сключено рамково споразумение, което урежда принципно отношенията между тях, и отделни договори за превоз, сключени в изпълнение на това рамково споразумение. Като се отчита, че текстът на чл. 31 от Конвенцията и чл. 25 ал. 1 от Регламент 1215/2012 са формулирани максимално широко и в резултат на направен обзор на практиката на СЕС се стига до извода, че рамковият договор между превозвача подизпълнител и главния превозвач също се урежда от CMR.

Специфики на договора за международен превоз на товари

При договорите за международен автомобилен превоз на товари обикновено е налице усложнена фактическа и правна обстановка поради наличието на множество

участници, които на един или друг етап имат пряко отношение към превозното правоотношение. Такива участници могат да бъдат: товарополучатели, спедитори, застрахователи, комисионери и други, които, без да са страни в договора за превоз, се намесват пряко и на собствено основание при реализирането на превоза на товари. Възможно е тези т.нар. „странични участници“ да се намират в договорни отношения помежду си, а е възможно и въобще да нямат представа един за друг. Големият брой лица, които взимат участие в извършването на превоза, често създава затруднения при определяне на страните по превозното правоотношение. Това важи в още по-голяма степен, като се вземе предвид, че обикновено в товарителницата е вписана пророгационна клауза. Необходимо ли е да се обективира по специален начин съгласието на страните с пророгационната клауза, при положение че същите разписват в качеството си на товародатели и товарополучатели изготвената товарителница? Кои са страните, които следва да постигнат съгласие за избор на компетентен съд, който да разреши търговските спорове, бъдещи или вече възникнали по договора за автомобилен превоз на товар, при който страни могат да са различни от лицата подписали товарителницата? За да се отговори на тези въпроси се анализира практиката на СЕС по тълкуването и приложението на разпоредбата на чл. 17 от Брюкселската конвенция и на чл. 23 от Регламент 44/2000.

Анализ на съдебната практика

Най-напред се разглежда съдебната практика относно наличието на съгласие между страните за избор на компетентен съд и задължението на съда да изследва служебно този въпрос. Съдът е длъжен да установи, че между страните действително е постигнато съгласие по пророгационната клауза, като СЕС поставя изрично условие страните да са проявили дължима грижа при сключването на договорите. Ако въпреки проявената от тях дължима грижа, не може със сигурност да се установи, че са имали възможност да се запознаят с пророгационната клауза и да изразят ясно и недвусмислено съгласие по нея, то СЕС приема, че не са изпълнени формалните изисквания на Регламента. По-нататък се разглеждат съдебни решения, при които пророгационната клауза е отпечатана на коносамент. До настоящия момент СЕС не е имал възможност да се произнесе относно действителността на постигнатото между страните съгласие за определяне на компетентен съд, включен в CMR товарителница. В този смисъл изследването на съдебната практика относно коносамента дава добра основа за анализ за действието на клаузата, включена в CMR товарителница. Тълкуването на СЕС е, че самото вписване на пророгационната клауза върху коносамента, подписан от превозвача, не отговаря на изискванията на член 23 от Регламент 44/2001, тъй като не дава никаква гаранция, че другата страна по договора действително е съгласна с нея. СЕС продължава, че пророгационната клауза в коносамента би отговаряла на изискванията на Регламента, когато предварително между страните е налице устно споразумение за пророгация и коносамента се явява писмено потвърждение на вече постигнато устно споразумение. (устно споразумение, доказвано в писмена форма по смисъла на Регламента). Приема се, че в хипотезата, при която в CMR товарителницата е включена пророгационна клауза, без страните да са

постигнали преди това нито устно, нито писмено споразумение по нея не отговаря на формалните изисквания на Регламента, поради което е недействителна.

На следващо място е разгледан случаят, когато при организирането и извършването на превоза участват един или повече спедитори, като последният спедитор избира крайния превозвач. Начинът на извършване на отчетната сделка и нейните последици ще се уредят от приложимото към спедиционното правоотношение право. Ако съгласно приложимото право, товародателят (товарополучателят) встъпва в правата на спедитора с извършването на отчетната сделка, то те ще бъдат в същия обем, каквито са съществували за спедитора. Ако спедиторът и превозвачът не са уговорили пророгационна клауза и въпреки това превозвачът е включил в товарителницата такава, то следва да се приеме, че тази пророгационна клауза няма да обвърже товародателя (товарополучателя) в следствие на отчетната сделка и встъпването му в правата на спедитора. Това е така поради обстоятелството, че товародателят (товарополучателят) получава права и задължения в такъв обем, в какъвто те са били за спедитора.

Наличието на международен елемент в превозното правоотношение обуславя необходимост да се разгледа въпроса за езика, на който е вписана в товарителницата пророгационната клауза, и как следва да се прилага чл. 25 от Регламент 1215/2012 при изследване на действителната воля на страните при постигане на общо съгласие за избор на компетентен съд. Вписването на пророгационна клауза в CMR товарителницата на непознат за изпращача език не изпълнява изискванията на чл. 25 от Регламента, тъй като не би могла да играе ролята на надлежно писмено доказателство в случай, че цели удостоверяване на устно постигнато споразумение за избор на съд. В заключение се приема, че при преценяване действителността на пророгационната клауза в договор за международен автомобилен превоз на товари следва да се приложат минималните условията за валидност, посочени в чл. 25 от Регламент 1215/2012. Те намират своето субсидиарно приложение, доколкото Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз не урежда този въпрос и доколкото тя се прилага само по специалните въпроси и нейното приложение не следва да води до по-неблагоприятни за стабилното функциониране на вътрешния пазар резултати.

Най-накрая се разглежда практиката на българските съдилища, относно установяването на ясното и категорично съгласие на страните за избор на международно компетентен съд. Критикува се постановено от съда решение, което приема за валидна пророгационна клауза, изписана на испански език и поставена с печат от шофьора на превозвача. Анализират се последиците от Определението на българския съд, с което изключва собствената си компетентност и прекратява производството.

Насрещен иск при наличие на пророгационна клауза

Когато пророгационната клауза е уговорена в полза и на двете страни, тогава тя учредява международна юрисдикция и за насрещния иск, предявен от ответника, когато искът произтича от същия договор или от обстоятелства, на които се основава първоначалният иск. Ако обаче пророгационната клауза е уговорена от страните само в полза на едната страна, така че само тя да може да завежда искове пред съответния съд,

тогава този съд няма да е международно компетентен да разгледа насрещния иск на ответника.

Привременни и обезпечителни мерки

В отделен параграф се разглежда международната юрисдикция за налагане на временни, включително и охранителни мерки, отделно от юрисдикцията по съществото на спора. Учредената изключителна юрисдикция по отношение на основния спор в полза на определения от страните съд не важи и по отношение на международната юрисдикция за налагане на обезпечителни мерки. С избора на компетентен съд не се дерогира компетентността на другите съдилища да налагат охранителни мерки, които се допускат от правото на държавата на този съд. Всеки национален съд е компетентен да налага привременни и обезпечителни мерки върху вещи и имущество, намиращо се на територията на неговата държава.

Подсъдност по местожителство на ответника

CMR предоставя възможност на ищеца, при липса на избор на съд от страните, искът да се предяви по местожителство на ответника, по главното му седалище или клона, или агенцията, чрез който е бил сключен превозния договор. В текста на разпоредбата на чл.31 ал.1 б.”а” от Конвенцията липсва ограничението, наложено на страните по договора, при избор на съд да се ограничат до съдилищата на тези държави, които са договарящи. По този причина няма пречка искът да бъде предявен от ищеца пред съда на държава, която не е договаряща. Правната квалификация на понятието „местожителство” ще се извърши съгласно вътрешното право на сезирания съд. Българският КМЧП дефинира понятието „обичайно местопребиваване”, което би могло да се използва и при извършване на квалификацията на понятието „местожителство” по смисъла на чл.31 ал.1 б.”а” от Конвенцията. Още повече, че тази дефиниция кореспондира с квалификацията на понятието „местоживеене” на физически лица по Регламент 1215/2012 (чл.62) , което от своя страна съответства на практиката на СЕС по тълкуване на чл.71 от Регламент 44/2001.

Следващият критерий от посочените в CMR критерии за компетентен съд е **„главното седалище”** на ответника. Приема се, че при квалификацията на понятието „главно седалище“ по смисъла на чл. 31 от Конвенцията трябва да се използва съдържанието, което влагаме в основното място на дейност. Сочи се за аргумент не съвсем точния превод на понятието „principal place of business“, чийто еквивалент на български е „основно място на стопанска дейност“. Основното място на стопанска дейност е мястото, където фактически се осъществява дейността, където са концентрирани персоналът и основните материални активи на дружеството.

При автономната квалификация на понятието „главно седалище” при транспортните предприятия се съобразява и действащото право на ЕС в областта на автомобилния товарен транспорт. В чл. 90 от ДФЕС е предвидена Обща транспортна политика в рамките на ЕС. С Регламент (ЕО) № 1071/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 21 октомври 2009 година за установяване на общи правила относно условията, които трябва да бъдат спазени за упражняване на професията автомобилен

превозвач и за отмяна на Директива 96/26/ЕО на Съвета, Европейският парламент въвежда императивни норми, които регулират допускането и упражняването на професията „автомобилен превозвач“ в рамките на Общността. В разпоредбата на чл. 3 на Регламент (ЕО) № 1071/2009 за транспортните предприятия е въведено изискване за получаване на лиценз за извършване на автомобилни превози на товари в Общността, съгласно който превозвачът трябва да е **действително и трайно установен** в държава членка. По смисъла на Регламента действително и трайно установяване в държава членка е налице, когато са налице следните кумулативно определени условия:

- Мястото на дейност е в държава членка, където се намират помещенията за административно обслужване и основните му търговски книги – по-специално счетоводни документи, документи, свързани с управлението на персонала, документи за периодите на управление на превозното средство и почивка, както и всякакви други документи, които трябва да се предоставят на компетентния орган при проверки за спазване на условията, предвидени в този регламент;
- Налице е експлоатационен център в държава членка, ведно с необходимото техническо оборудване и съоръжения;
- Да разполага с едно или повече превозни средства, които са регистрирани или по друг начин са пуснати в движение в съответствие със законодателството на съответната държава членка, независимо дали тези превозни средства са изцяло негова собственост или се ползват например съгласно договор за покупко-продажба на изплащане, наем или лизинг.

Оттук се приема за транспортните предприятия, които имат лиценз на Общността по Регламент 1071/2009 г., че съществува формален критерий, по който бързо и ефективно да се установи „основното седалище“ по смисъла на CMR, и това е държавата членка, която е издала лиценза на Общността.

В заключение се прави извод, че по смисъла на CMR „основно седалище“ транспортните предприятия (които притежават лиценз на общността) имат в тази държава членка, която им е издала лиценза.

Следващият критерий, който се разглежда е, когато компетентният съд е определен по **клона или агенцията на ответника**, чрез която е бил сключен превозния договор. Основанието за учредяването на тази международна компетентност идва от факта, че след като търговецът има клон или агенция в съответната държава, правната система на тази държава му е позната добре и той няма да бъде злепоставен, ако искът не се предяви по неговото основно седалище, а по седалището на неговия клон или агенция в друга държава. Клонът се разбира като формална регистрация на търговеца в друга държава. Търговците в рамките на упражняване на правото на установяване могат да регистрират клон в друга държава. Този клон по правило няма самостоятелен правен статут, отделен от този на търговеца. Агенцията, от друга страна, би могла да бъде форма на търговско представителство, упражнявано от самия търговец или под формата на търговско представителство, осъществявано от отделно юридическо лице. Основното изискване агенцията да учреди международна компетентност е да съществува определена степен на контрол на тази агенция от съответния търговец.

Последните два критерия, които са изследвани за определяне на международната компетентност на съдилищата са: **мястото, в което стоката е била приета за превоз и мястото за доставянето ѝ**.

За да може мястото, в което стоката е била приета за превоз да учреди международна компетентност в полза на този съд, е необходимо реално предаване и приемане на стоката за превоз. Ако превозвачът не се е явил да получи стоката, тогава това място няма да може да учреди компетентност в полза на съда в тази държава. В този случай компетентният съд трябва да се търси чрез другите критерии, посочени в чл. 31 ал. 1 от CMR. По-нататък се изследва въпросът с определянето на мястото на приемане на стоката при мултимодалния транспортен договор. Този въпрос се поставя при спорове по мултимодални транспортни договори, относно вреди, настъпили по време на автомобилния транспорт. Разглеждат се двата възгледа застъпени в съдебната практика. Според единия възглед мястото, където стоката е била приета за превоз по смисъла на чл. 31 от CMR, е мястото, където е приета от мултимодалния превозвач, а според другия възглед това е мястото, където стоката е приета от автомобилния превозвач.

Проблемът при това схващане се илюстрира, чрез класическия случай Quantum v. Plane Trucking, наричан още английският „кошмар". Автомобилният превозвач е подпревозвач за превоз на товара за част от маршрута. Възможно е да не знае, че извършваният от него превоз е част от мултимодален транспорт. В резултат на това не е справедливо да се търси отговорност на CMR превозвача от юрисдикция, която произтича от договор, по който той не е страна. Ето защо в заключение се приема, че мястото, където автомобилният превозвач е получил стоката за товарене, е място на приемане на стоката по CMR.

Последният критерий, който учредява международна компетентност, съгласно чл. 31 ал. 1 б. „б" от CMR, е мястото, предвидено за доставяне на стоката. Това място е там, където превозвачът трябва да предаде държането на стоката на товарополучателя. Мястото, предвидено за доставяне на стоката, се определя не по фактически критерии, а според уговореното в договора. Ако поради някаква причина уговореното място на доставка се различава от фактическото място на доставяне на стоката, то уговореното в договора за превози място на доставка е това, което учредява компетентност на съда.

Висящ процес

Най-напред е разгледана уредбата относно висящ процес на Регламент 1215/2012. Съгласно чл.29 от Регламента, когато в съдилища на държави членки са предявени искове с един и същ предмет, на едно и също основание и между същите страни, по-късно заведеното производство се спира, докато се установи компетентността на първия сезиран съд. Понятието за висящ процес е автономно за Регламента и тълкуването му се извършва през призмата на целта на цялата уредба. Практиката на СЕС допуска при първоначално предявен отрицателно установителен иск, направеното възражение от заинтересованата страна за висящ процес в производството по последващ осъдителен иск да бъде уважено. По заведен регресен иск за заплащане на обезщетение за вреди и предявения преди това от същия ответник отрицателен установителен иск за липса на отговорност има едно и също основание и

един и същ предмет. Идентично правно основание е налице тогава, когато са идентични фактите и правната норма, върху които се основава искът. Основен признак за преценка на идентичността на основанието е целта, която страните по висящите производство искат да постигнат. Идентичността на страните не се поставя така остро, поради обстоятелството, че дори да е налице частично препокриване на страните, то висящността може да се прецени само по отношение на съвпадащите страни. Няма пречка производството пред втория съд да продължи между страните, които не участват в първото производство. Уредбата за висящ процес по Регламента и по CMR е сходна, макар и редакцията на текста на Конвенцията да не е толкова прецизна. Съгласно чл. 31 от CMR, когато е било произнесено решение или тече дело пред международно компетентен съд, съгласно правилата на Конвенцията, не може да се предявява „нов иск за същото, между същите страни, освен ако ....".Затруднения предизвиква тълкуване на формулировката „нов иск за същото". Наложила се е противоречива практика от съдилищата на договарящите държави. Германският съд тълкува стриктно понятието „същото", като приема, че отрицателно установителният иск и осъдителният иск имат различни цели, като целта на осъдителния иск надхвърля тази на установителния. С установителния иск е ограничена целта единствено до установяване на определено правно положение между страните и той не съвпада с предмета на осъдителния иск. Холандският съд застъпва обратното становище, като се позовава изцяло на практиката на СЕС относно правилото lis pendens, установено още с приложението на чл. 21 от Брюкселската конвенция. Разглежда се последното постановено по този въпрос решение на СЕС С-452/12, съгласно което разпоредбата на член 31 ал. 2 от CMR може да се прилага в рамките на Съюза само доколкото са спазени принципите за съдебно сътрудничество и за взаимно доверие в правосъдието, залегнали в основата на Регламента.

Определяне на компетентен съд, съгласно Регламент 1215/2012

Квалификацията на договора за превоз като договор за услуга определя и правната уредба от Регламента, която ще се приложи при определяне на компетентния съд. Ако договорът за превоз се квалифицира като договор за предоставяне на услуга, към него ще се прилагат разпоредбите на чл. 7 т. 1 б. „б" от Регламент 1215/2012. Ето защо е необходимо най-напред да се квалифицира понятието предоставяне на услуги по смисъла на Регламент 1215/2012. Квалификацията на това понятие следва да се извърши автономно, без да се взема в предвид значението на понятието в националното право на съда или в приложимото материално право. Като изходна точка за дефиниране на понятието следва да се разгледа съдържанието на понятието „предоставяне на услуги" в първичното право на ЕС. Общият белег на договорите за услуги е, че резултатът е услугата, която е извършена на другата страна по договора. Резултатът от услугата не следва да е продажба на продукт, а да е от извършеното действие. Това налага широко тълкуване на понятието „предоставяне на услуга". Заключението е, че не съществува различие между понятието „предоставяне на услуга" в Регламент 1215/2012 и понятието, което се използва в първичното право на ЕС.

По-нататък превозът се разглежда като предоставяне на услуга по смисъла на чл. 7 т. 1 б. „б" от Регламент 1215/2012. Според договора за превоз превозвачът дължи

дейност, която се свързва с преместването в пространството на товара от едно място на друго, така както е посочено в договора, още повече, че чл. 51 от ДЕС включва транспорта като услуга по смисъла на първичното право на ЕС. Изследва се въпросът къде е мястото на изпълнение на услугата при договорите за превоз. Приема се, че от значение са две основни места – мястото на натоварване и мястото на доставяне на товара. Без наличието на тези две места не би могло да се говори за превоз на товар от едно място на друго. Мястото на доставяне е място на извършване на услугата, защото на практика представлява мястото на настъпване на резултата по договора за превоз. С доставянето на товара приключва и основната отговорност на превозвача и той изпълнява основното си задължение по договора. Мястото на натоварване също се разглежда, като място на извършване на услугата, въпреки съществуващото становище, че натоварването не е задължение на превозвача и не представлява част и от договора за превоз. Мястото на натоварване обаче е възприето като критерий за определяне на международна компетентност според чл. 31 ал. 1 т. 1 б. „б“ от CMR като критерий при определяне на международната компетентност. Отделно от това, мястото на натоварване е използвано като една от привръзките при определяне на приложимото право при договорите за превоз в Регламент 593/08. След като стълкновителната норма използва мястото на натоварване за определяне на най-тясната връзка на правоотношението с определена държава, то още повече трябва да се приеме, че за целите на определяне на компетентен съд, където такава най-тясна връзка не се търси, мястото на натоварване (наравно с мястото на разтоварване) следва да се приеме като критерий, по който да се определя компетентен съд. Предлага се още, наред с мястото на натоварване и мястото на доставяне, за място по предоставяне на услугата да се приеме мястото на действителното и трайно установяване на превозвача (по смисъла на чл. 5 от Регламент 1071/09). Това е реален критерий, възприет във вторичното право на ЕС и представлява място не само с централно значение, но е и място на изпълнение. За искове, които са заведени от превозвач този критерий учредява самостоятелен компетентен съд. Прави се извод, че използването на този критерий за определяне на компетентен съд, би синхронизирало критериите при определяне на приложимо право и определяне на компетентен съд, доколкото чл. 5 на Регламент 593/08 ползва за критерий обичайното местопребиваване на превозвача. Синхронизирането на критериите ще позволи на сезирания съд да прилага собственото си право и така ще се получат търсените от международното частно право резултати. Мястото на натоварване и мястото на разтоварване са равностойни критерии, ищецът има право да избира кой съд ще сезира – по място на натоварване, място на разтоварване или мястото по действителното и трайно установяване на превозвача.

Случаи на скрито стълкновение между Регламент 1215/2012 и CMR

В изложението се изследва въпросът за наличие на скрито стълкновение между CMR и Регламент 1215/2012. Поставя се въпросът дали не е налице едно по-дълбоко навлизане в приложното поле на Регламента, което да е в противоречие с основните цели, поставени пред него – уеднаквена и предвидима съдебна практика, свеждане до минимум на възможността да се постановяват разнопосочни съдебни решения. За целта

на това изследване се очертава предметния обхват на Регламент 1215/2012. Предметният обхват на CMR е разгледан в началото на труда и бе констатирано, че на практика приложното поле на CMR обхваща целия изходящ и входящ транспорт на всички държави членки на ЕС. На пръв поглед при така определеното приложно поле на Регламента и на Конвенцията и при така формулираните разпоредби на чл. 1 и чл. 71 от Регламента и чл. 1 от CMR не е налице явно стълкновение между тях и безспорно CMR има приоритет при определянето на юрисдикцията и другите процесуални въпроси. Изследването сочи, че договорите за превоз, включително и спедиционните договори следва да се включат в обхвата на Регламент 1215/2012, единствено ако не попадат сред изключенията на чл. 71 от същия. Проблемът възниква когато се правят различни квалификации на предмета на Конвенцията (на понятието договор за превоз на стоки) в различните национални правни системи. Тогава се стига до скрито стълкновение на закони при прилагането ѝ. За онагледяване се дава пример от практиката, при който българският съд квалифицира един договор, като спедиционен, а германският съд, като превозен, поради това, че е сключен при фиксирани разходи. Така българският съд ще определя международната юрисдикция, съгласно Регламент 1215/2012, а германският съд, съгласно CMR. CMR предоставя международната юрисдикция на съдилищата на държавите по мястото на натоварване и на разтоварване независимо от това кой е ответникът. Регламентът ще определи международната юрисдикция по местожителството на ответника, съгласно чл.4 от Регламента и мястото на извършване на услугата съгласно чл.7 т.1 от Регламента. Съгласно тези два критерия, ищецът - германско дружество може да сезира единствено и само българския съд, тъй като според българското право този договор е спедиционен.

Разликата в определянето на международната юрисдикция не е само в източника, който я определя, но и в критериите, според които се определя, както и в компетентните съдилища. По този начин се дава възможност на националните съдилища чрез тълкуване на понятия от CMR да стесняват или разширяват предметния обхват на Регламент 1215/2012. Поставя се въпросът дали е възможно да се преодолее това скрито стълкновение на норми, без да се игнорират специфичните особености на „специалните въпроси“, определени в чл. 71 от Регламент 1215/2012. Дават се възможни решения, като се приема, че прилагането на специалните разпоредби на CMR в рамките на ЕС се допуска дотолкова, доколкото позволява да се постигнат целите на Съюза, свързани със свободното движение на съдебните решения и взаимното доверие в правосъдието в рамките на Съюза. За да може ефективно да се преодолее стълкновението на квалификации между CMR и Регламент 1215/2012 е необходимо тълкуването на понятията и обхватът на Конвенцията да е приложимо еднакво във всички държави членки. В този смисъл за липсата на стълкновение на квалификации е без значение дали се прави стеснително, разширително или стриктно тълкуване на обхвата на Конвенцията. И в трите случая, следва да се постигне еднакво тълкуване в страните членки на ЕС на разпоредбите на специалните норми на CMR, това обезпечава и еднаквото приложение на Регламент 1215/2012 от всички държави в Европейския съюз. Изводът е, че когато различните квалификации на понятието договор за превоз по смисъла на CMR водят до несигурност в прилагането на правилата

за международна юрисдикция и в този смисъл са в ущърб на целите на правото на Европейския съюз, то може да се приеме, че противоречат на чл. 71 от Регламента.

ГЛАВА ТРЕТА

СРАВНИТЕЛНО ПРАВЕН АНАЛИЗ МЕЖДУ ДОГОВОРА ЗА ПРЕВОЗ И ДОГОВОРА ЗА СПЕДИЦИЯ

Сравнително правния анализ между договора за превоз и договора за спедиция започва с изследването на въпроса за квалификацията в международното частно право. Проблемът с квалификацията на понятията при тълкуване на волята на страните при един сключен договор за превоз възниква без значение дали нормите, пред които сме изправени, са преки норми, регулиращи правоотношения с международен елемент, каквито безспорно са нормите на CMR, дали са норми относно юрисдикцията, признаването и изпълнението на съдебни решения, или са норми за определяне на приложимото право. Квалификацията представлява тълкуване, правно изясняване на понятията, извеждане на тяхната правна характеристика. Начинът, по който се извършва квалификацията, определя цялата правна конструкция на спора и оттам закономерно се извежда резултатът от него. Ето защо избраният модел за квалификация на фактическите състави, отношения, правните институти и понятия е от изключително значение в международното частно право. Квалификацията се извършва според правото на съда (lex fori), според правото по същество (lex causae) и автономно, като се държи сметка за международния елемент в уредените отношения.

Квалификация от първа степен

Когато стълкновителната норма се намира в правото на сезирания съд (lex fori), се извършва квалификация от първа степен. Традиционното разбиране за квалификацията в българското право намира израз в разпоредбата на чл. 39 ал. 1 от КМЧП: „когато определянето на приложимото право зависи от квалификацията на фактическия състав или на отношението, тя се извършва от българското право“. Всъщност това е и единствено възможното законодателно решение, тъй като съдът няма как да знае кое е приложимото право, за да извърши квалификацията, съгласно неговите правни понятия. На този етап от развитието на казуса, логическата последователност изисква прилагането на правото на съда (lex fori) при извършването на квалификацията. След изясняване на въпроса кое е приложимото право и привличането му, се поставя вторият въпрос за квалификацията, а именно, според правото по същество (lex causae).

Квалификация от втора степен

Когато стълкновителната норма се намира в привлеченото за прилагане право по същество (lex causae), се извършва квалификация от втора степен. Съгласно алинея 2 на чл. 39 от КМЧП „когато даден правен институт или понятие са неизвестни на

българското право и не могат да бъдат определени чрез тълкуване по българското право, то за тяхната квалификация трябва да се вземе предвид чуждото право, което ги урежда“. Тази квалификация се нарича квалификация от втора степен.

Проблемът относно квалификацията придобива особено значение в случаите, когато се прилагат преки норми на международен нормативен акт. Както вече бе отбелязано, преките норми на CMR, се прилагат за всеки един договор за превоз на стоки, тогава, когато мястото на натоварване и мястото на разтоварване се намират в различни държави. Доколкото нормите на CMR не уреждат всестранно и пълно отношенията, възникващи от договора за международен автомобилен превоз на стоки, празнините следва да се попълват от вътрешното материално право, а кое ще е материалното право, което ще намери приложение, се определя от МЧП на сезирания съд.По-нататък се изследва понятието „превозвач“. Съгласно Доклада на Mario Giuliano и Paul Lagarde, изготвен към Римската конвенция за приложимото право към договорните задължения, превозвачът е страна по договор, с „който се задължава да извърши превоза, независимо дали го извършва сам или го възлага на трето лице“. Определящ критерий при извършване на квалификация на понятието е основната цел, предвидена от страните по договора, а именно – превоза на товари. Последователността в унификацията може да се проследи в параграф 22 от Съображенията към Регламент 593/08, в който се казва: „По отношение на тълкуването на договори за превоз на стоки не се предвижда изменение по същество спрямо член 4, параграф 4, трето изречение от Римската конвенция“. Като „за целите на настоящия Регламент понятието „товародател“ следва да означава всяко лице, което сключва с превозвач договор за превоз, а понятието „превозвач“ следва да означава страната по договора, която се задължава да превози стоките, независимо от това дали самата тя извършва превоза или не“. Елементът на превоза в съдържанието на договорното правоотношение е основополагащ и определящ за сключването на договора, доколкото всички останали престации се дължат във връзка и по повод извършването на превоза. Ако по договора се дължи като основна услуга превоз и преобладаващото съдържание в предмета на договора е превозът, то несъмнено сме изправени пред правния институт на договор за превоз. Ако търговецът се е задължил единствено да организира превоза, без сам да поеме превозно задължение при сключването на договора, то договорът, пред който сме изправени, не може да бъде квалифициран като договор за превоз. Ако в предмета на сключения международен договор отсъства дължима престация за превоз на товара, то изначално договорът не може да бъде квалифициран като превозен и следва да се търси относима квалификация, изследвайки действителната обща воля на страните при сключването му.

Lex fori

Как се разглежда въпросът от българското вътрешно право: спедиционният договор е вид комисионен договор, с който спедиторът се задължава срещу възнаграждение да сключи от свое име за сметка на доверителя договор за превоз на товар. Правната теория прави разграничение между два основни вида договори с

участието на спедитор, като ги наименува същински и несъщински договор. Същински е договорът, при който спедиторът действа от свое име, става страна по превозния договор и получава качеството на товародател, а несъщински е, когато не действа от свое име, а от името на доверителя си – товародател, и от негово име сключва превозен договор. Следва кратък анализ на източниците на вътрешното право и се заключава, че вътрешното българско право разглежда единствено спедитора превозвач като същински превозвач с правата и задълженията на превозвач по превозен договор. В останалите случаи спедиторските договори, независимо дали са „същински" или „несъщински", се разглеждат като самостоятелни договори със собствени права и задължения за страните и са ясно разграничени от договорите за превоз. Тези теоретични разсъждения във вътрешното право имат определено значение при извършването на правната квалификация по чл. 39 ал. 1 от КМЧП. Ако съдът е сезиран със спор за вреда или липса на стоката между товародател и спедитор превозвач по договор за международен превоз на товар, то в този случай българският съд, извършвайки квалификацията на фактическия състав по чл. 39 ал. 1 от КМЧП, ще стигне до извода, че е изправен пред договор за превоз, като за решаване на спора ще приложи CMR. И обратно, ако съдът е сезиран със спор за вреда или липса на стока по чист договор за спедиция (било то „същинска" или „несъщинска") с международен елемент, то той трябва да определи своята компетентност по реда на Регламент 1215/2012. Приложимото право в този случай ще се определя по реда на чл. 4 от Регламент 593/2008 г.

Автономна квалификация

Изграждането на единна система за тълкуване и прилагане на нормативните актове на Европейския съюз, създаването на задължителна съдебна практика на СЕС, както и въвеждането на режима на преюдициалните запитвания от отделните национални съдилища наложи въвеждането в КМЧП на допълнителен метод на извършване на квалификацията, а именно автономната квалификация. Тази квалификация изисква тълкуването на правните понятия да се извършва общо за различните национални законодателства. Уредбата относно автономната квалификация в българското международно частно право се намира в разпоредбата на чл. 39 ал. 3, която, отчитайки спецификата на правоотношенията с международен елемент, разпорежда, че „при извършване на квалификацията трябва да се държи сметка за международния елемент в уредените отношения и за особеностите на международното частно право". Да се държи сметка за международния елемент в уредените отношения и особеностите на МЧП при извършване на автономна квалификация, означава квалификацията да се извърши през призмата на основните принципи и цели на МЧП – правна сигурност, справедливо правосъдие и взаимно зачитане на правните традиции и системи на държавите.Същността на автономната квалификация се състои в това, че съответното понятие се дефинира като общо за няколко правни системи, като се използва сравнително правния метод. В българската съдебна практика по прилагане на CMR няма съдебно решение, което да възприема нуждата от автономна квалификация на понятието договор за превоз и съответно да извърши такава. Въпреки това в редица други държави все повече съдилища виждат

решаването на проблема с правната несигурност, породен от възможността за различно тълкуване на конвенцията в различните държави, да се извърши с помощта на института на автономната квалификация. Както казахме по-горе, автономната квалификация изисква сравнителноправен подход, поради което следва да се изследват правните системи на страните, подписали конвенцията.

Сравнително правен анализ на правната фигура на спедитора

В този раздел се поставя въпросът как се разглежда фигурата на спедитора в националното право на държавите членки на ЕС. Френското право не познава правна дефиниция за понятията „превозвач" и „спедитор".. Френската съдебна практика посочва като основен критерий свободата на договаряне и волята на страните, изявена при сключването на договора. В Швейцария се приема, че доколкото приложимото към спедиторския договор право не е било избрано от страните, то спедиторският договор като договор за услуга се урежда от правото на държавата, където е обичайното местопребиваване на спедитора. В случаите, когато самият спедиторът сам осъществява превоза, спедиторът става превозвач по смисъла на специалната колизионна норма. По същия начин в Нидерландия спедиторският договор се разглежда като договор за международен автомобилен превоз на товари, в случай на съвместяване на функцията на спедитор и превозвач, когато спедиторът сам поема превозното задължение. В Австрия преобладаващото становище е, че при спедиторските договори с постоянни разходи и сборен товар спедиторът е поел задължение за превоз на собствено основание и тези спедиционни договори се разглеждат като договори за превоз. Спрямо тези договори разпоредбите на CMR ще намерят своето приложение. Същото решение е възприето и от белгийската теория и практика. В Германия Общите условия на спедиторските фирми са установили и наложили няколко твърде близки правни фигури, които се обединяват под общото наименование „спедитор" – спедиторът при фиксирани разходи; спедитор при сборен товар; смесен договор.

Автономна квалификация и съдебната практика

В повечето държави, договорът за спедиция не се подвежда под действието на CMR, а приложимото право се определя според приложимата стълкновителна норма, действаща в държавата на съда. Въпреки това някои от съдилищата се опитват да извеждат автономна квалификация на понятието „договор за превоз" от CMR. От краткия анализ на съдебната практика става ясно, че в отделните национални законодателства е налице разграничаване на отделните спедиционни договори на основата на различни разграничителни критерии, което от своя страна води до диференцирано подвеждане на едни същи понятия под различни стълкновителни норми. Сочи се необходимостта от подхода на единната автономна квалификация с решаващ автономен разграничителен критерий, който да определя един договор, като договор за международен автомобилен превоз на товари. Такъв критерий е изведен в Съображение 22 на Регламент 593/2008, като се приема за решаващ автономен разграничителен критерий за един договор за превоз на стоки – собственото договорно превозно задължение на предприемача. Понятието за договор за международен

автомобилен превоз на товари, като единно правно понятие не трябва да се определя нито по lex fori, нито по lex causae, а независимо и автономно, като се отчитат единните критерии на Общността, а не различията в отделните национални законодателства. Едно подобно позоваване на националното материално право или националните рамки на lex fori би противоречало на целите и принципите на установяване, поддържане и развиване на пространство на сигурност и правосъдие. Договорът за международен автомобилен превоз на товари, следва да се разглежда като самостоятелна правна категория в международното частно право и да се квалифицира автономно, с приемливо за ЕС значение и независимо от различията, които са налице в отделните национални законодателства.

ГЛАВА ЧЕТВЪРТА
ПРИЛОЖИМО ПРАВО

Основен източник, регулиращ отношенията между страните членки на ЕС, е стълкновителната уредба на Регламент (ЕО) № 593/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 година за приложимото право към договорни задължени, известен още като Рим I. Той се прилага, доколкото няма специални стълкновителни норми в специални международни източници, които изключват неговото прилагане.

Определяне на приложимо право към договора за автомобилен превоз. Преки норми на CMR

CMR е класически многостранен международен договор, който съдържа преки норми за международна уредба на договора за международен превоз на товари. Те се прилагат с предимство, уреждайки императивно възникналите правоотношения. CMR съдържа преки материалноправни и преки процесуалноправни норми. Те уреждат пряко, непосредствено и по същество съответните специфични правоотношения.

Специални стълкновителни норми на CMR

Конвенцията съдържа норми, които уреждат частноправното отношение с международен елемент, като посочват кои национални правни системи, свързани с договора за автомобилен превоз, го регулират. Това са специални стълкновителни норми, с които CMR отпраща уреждането на определени въпроси към националното материално право. Те не съдържат уредбата по същество, каквото е съдържанието на пряката норма, а прикрепват правоотношението към национален правен ред, който съдържа уредбата по същество. Посочени са случаите, в които CMR отпраща към lex rei sitae, когато се отнася до правото на превозвача да разполага с намерената стока съгласно правото на страната, където се намира товарът (чл. 20 ал. 4). Сходна е хипотезата на принудителната продажба (чл. 16 ал. 5), но с най-голямо практическо значение е **отпращане към lex fori**. Това са случаите относно отговорността на превозвача за вреди, когато е действал с измама или грешка, която според закона на сезирания съд се приравнява на измама. Отпращането към правото на сезирания съд

поставя проблема с квалификацията на понятието „умисъл“ и приравнените на умисъла форми на вина. Ако европейските правопорядъци в по-голямата си част дефинират по сходен начин виновното поведение на превозвача, изключващо ограничаването на отговорността, то съдържанието на понятието „умисъл“ в правни системи, различни от европейските, може да придобие съвсем друго значение. Изводът е, че широкият обхват на CMR може да доведе до там, че така важният въпрос за размера на обезщетението да се решава от правото на държава, която не е участничка в CMR. Вторият случай, когато Конвенцията отпраща към правото на съда, е по отношение на спирането и прекъсването на давностните срокове. Въпросите относно спирането и прекъсването на давностните срокове се уреждат от правото на сезирания съд.

Приложимо право относно давността при спор за неизплатено превозно възнаграждение

Въпреки ясната формулировка на уредбата в CMR относно давностните срокове, в българската съдебна практика се срещат известни трудности при прилагането, което води до постановяването на противоречиви съдебни решения. Наложила се е търговска практика, съгласно която уговореното превозно възнаграждение да се заплаща в срок, различен от датата на сключване на договора. Обикновено в договорите се включва като начин на плащане „след представяне на CMR товарителница без забележки и надлежно издадена фактура“. въпрос дали уговорена между страните дата на плащане на превозното възнаграждение не е основание за дерогиране на чл. 32 т. 1 буква „в“ на CMR и коя дата ще се счита за начален момент на давностния срок – датата, на която вземането е станало изискуемо, или датата, на която изтича третият месец, считано от датата на сключване на договора. Известно е, че давността започва да тече само ако вземането е станало изискуемо. Безспорно вземането за превозно възнаграждение възниква към момента на сключване на договора за автомобилен превоз, но когато неговата изискуемост настъпва в един по-късен момент, следва началото на давностния период да се определя от датата на падежа на вземането.

Приложимо право при регресен иск

Тук се разглеждат въпросите за претенциите, които се предявяват от застрахователите във връзка с щети, настъпили при международния автомобилен превоз, дали са „искове, свързани с превози, подчинени на тази Конвенция“. Оправдано ли е в тези случаи да се приложат правилата на специалната погасителна давност, предвидена в Конвенцията, и дали регресните искове са „искове, свързани с превози, подчинени на тази Конвенция“?

Тълкуване на CMR

В преамбюла създателите на CMR признават „ползата от уреждането по единен начин на условията на договора за международен автомобилен превоз на стоки, особено по отношение на използуваните документи за този транспорт и отговорността на превозвача“. Налице е стремеж и в съдилищата на държавите, страни по Конвенцията, за уеднаквяване на практиката, особено между английските и континентално европейските съдилища. В интерес на единното тълкуване на „всеизвестно трудната CMR“ (според английския автор Кларк), не следва да се търси

стриктното тълкуване на понятията, а по-скоро да се тълкуват, като се държи сметка за международния ѝ характер и съдебната практика на съдилищата на различните държави. По-нататък в изложението се разглеждат различните методи на тълкуване, като на първо място това е тълкуването съгласно Виенската конвенция за правото на договорите. Виенската конвенция за правото на договорите е създадена през 1969 година и въпреки че съгласно чл. 4 се прилага само към договорите, сключени от държавите след нейното влизане в сила по отношение на тези държави, доколкото тя внася систематизация и правила при тълкуването на договорите, оказва съществено влияние върху подхода на различните национални съдилища. Съгласно общото правило за тълкуване на договорите между държавите и разпоредбата на чл. 31 договорите се тълкуват добросъвестно и в съответствие с обикновеното значение, което следва да се дава на понятията на договора в техния контекст. Освен това тълкуването следва да се извършва „в духа на предмета и целите на договора. Вниманието се спира и върху подготвителните работи и обстоятелствата при подписването на Конвенцията, като източник на тълкуване.

На следващо място се разглежда тълкуване на CMR по аналогия с други транспортни конвенции. Доколкото CMR е заимствана от Единните правила за договора за международен железопътен превоз на товари (CIM), които представляват Приложение В към Конвенцията за международни железопътни превози, при тълкуване на CMR е възможен поглед върху съществуващата уредба в CIM, а защо не и върху другите транспортни конвенции. Може би тук е възможно да се говори за тези източници като за косвени вторични източници. Разбира се, това тълкуване по аналогия следва да се извършва предпазливо и при отчитане на специфичните особености на определения вид превоз

Тълкуване по смисъла на член 47 от CMR, съгласно който въпросите относно тълкуването и прилагането на Конвенцията се предоставят на Международния съд. СЕС приема за несъмнено, че тази компетентност се отнася само до спорове между договарящите държави, което не изключва нито компетентността на националните юрисдикции, нито евентуалната компетентност на СЕС

Най-накрая се разглежда прякото тълкуване от СЕС и доколко то е възможно. Неведнъж националните юрисдикции са се обръщали към СЕС с преюдициални запитвания относно връзката между правната уредба на CMR и правото на ЕС, в частност приложението на Регламент 44/2001. По този повод Съдът неведнъж е бил изправен пред въпрос, поставен от национална юрисдикция по отношение на компетентността му да тълкува CMR. Известни в този смисъл са: казуса TNT Express Nederland B.V. и AXA Versicherung AG и делото Tatry. Съгласно тази практика може да се заключи, че СЕС не притежава компетентност за прякото тълкуване на CMR. Тълкуването на CMR е приоритет на националните юрисдикции, а доколкото между тях възникне спор относно тълкуването и прилагането на Конвенцията, компетентен да се произнесе по спора е Международният съд. Изрично предоставената специална тълкувателна компетентност на Международния съд не изключва по принцип евентуалната компетентността на СЕС, но обуславя наличието на изрична уредба в този смисъл.

Регламент 593/2008

Най-напред се изследва връзката на Регламент 593/2008 и CMR. Какво е съотношението на Регламент 593/2008 с конвенциите, които съдържат стълкновителни норми относно договорни задължения? Безспорно унифицираните правила на Конвенциите ще имат предимство пред всяка национална уредба, така както Регламентът. Този въпрос се разглежда, като се проследява развитието на взаимодействието между Регламента и унифицираните правила на специалните Конвенции. Прави се сравнителноправен анализ между правната уредба в Римската Конвенция (чл.23) относно приложимото право при договорните задължения и Регламент 593/2008 (чл.25). Първата посочена разлика е в изискването на Регламента международните конвенции да съдържат стълкновителни норми, отнасящи се до договорните задължения. Режимът на Римската конвенция дава приоритет на конвенциите, без да налага изискването те да съдържат подобни стълкновителни норми. На второ място, в Регламента не е предвидена процедура, в която държава членка да се присъедини към бъдещ международен акт, въвеждащ нови правила за уреждане на договорни задължения с международен елемент. От друга страна обаче съгласно Съображение 40 Регламентът не изключва възможността за включване на стълкновителни норми за договорните задължения в разпоредби на правото на Общността в отделни области. Тези международни споразумения, които държавите членки ще бъдат оправомощени да сключват в изключителни случаи, ще бъдат специални международни споразумения, които категорично ще имат приоритет пред Регламента. Още повече, ако тези нови специални конвенции целят да допринесат за правилното функциониране на вътрешния пазар. Прилагането на разпоредбите за приложимото право, определено съгласно правилата на регламента, не следва да ограничава свободното движение на стоки и услуги, уредено от актове на Общността.

На първо място, приложимото право се определя по избор на страните. Няма пречка страните по един превозен договор да изберат за приложимо право към решаването на възникнали спорове материалноправните разпоредби на CMR. CMR е образец за множество законодателства в областта международните автомобилни превози на товари, но в случаите, когато даден превоз не попада в приложното поле на Конвенцията (държавите на мястото на натоварване или мястото на разтоварване не са договарящи страни по CMR), страните могат да уговарят за техните отношения Конвенцията да бъде приложимо право. Договорът за избор на приложимо право е изричен, но по принцип приложимото право може да бъде определено и по мълчалив начин – „да следва ясно от условията на договора или обстоятелствата по случая“. Страните могат да определят приложимото право само по въпросите, които не са изрично уредени от CMR. Нормите на CMR са императивни и в този смисъл нищожна и без правно действие е всяка клауза, която пряко или косвено противоречи на разпоредбите на Конвенцията. Постигането на съгласие между страните, с което те целят да отклонят приложението на Конвенцията, е нищожно. За договора за автомобилен превоз на товари ще се прилага винаги CMR, ако правоотношението попада под нейния обхват (чл. 1 и чл. 2). Волята на страните за приложението на Конвенцията е без значение.

Когато е налице въпрос, неуреден от CMR, и страните по договора за превоз не са постигнали съгласие за приложимото право, по тези въпроси на общностно ниво ще се приложат обективните привръзки на Регламент 593/2008, а за държавите извън Европа – нормите, посочени от стълкновителното национално право. Правната унификация в ЕС по отношение на приложимото към договорите право има своята история и в този смисъл правилата на чл. 5 от Регламент 593/2008 не въвеждат нов подход при определянето на приложимото към тях право. Обективната привръзка в чл. 5 ал. 1 от Регламент 593/2008 е правото на страната по обичайното местопребиваване на превозвача при допълнителното алтернативно наличие на една от следните три предпоставки: в същата държава да е мястото на предаване на стоката на превозвача; или мястото на доставяне; или обичайното местопребиваване на товародателя. Ако тези изисквания не са изпълнени, прилага се правото на държавата, в която се намира договореното между страните място на доставяне. Тази специфична конструкция за наличието на един кумулативен и три алтернативни критерия се въвежда още от Римската Конвенция от 1980 година. Принципът в Римската конвенция е, че когато страните не са избрали приложимото към техните отношения право, приложение намира правото, което е в най-тясна връзка с договорните отношения. За определянето на най-тясна връзка служи критерият за дължимата характерна престация. Договорът за превоз обаче е изключен от тази презумпция. Ако фактическата обстановка е такава, че не се осъществи нито една от формулите на привързване, не се прилага основното правило на Римската конвенция, а се въвежда отделна, допълнителна привръзка, която ни дава най-тясната връзка на договора за превоз. Допълнителните критерии, определящи най-тясната връзка съгласно Конвенцията са: страната, където се намира мястото на натоварване или страната, където се намира мястото на разтоварване или основното учреждение на товародателя. Дори при това взискателно определяне на най-тясната връзка и осъществяване на посочените стълкновителни критерии Конвенцията допуска поредното отклонение. Действието на тази формула за привързване не се взема в предвид, когато от обстоятелствата като цяло е видно, че договорът за превоз е в най-тясна връзка с друга държава – чл. 4 ал. 5 от Римската конвенция.

По-нататък в изложението се разглеждат различията в уредбата в Римската Конвенция и Регламент 593/2008 относно ползваните териториални привръзки. Ползваната териториална привръзка от Римската конвенция – „мястото на основното учреждение" на превозвача, е заменена с мястото на обичайното му местопребиваване. Обичайно местопребиваване на дружествата според чл. 19 от Регламент 593/2008 е мястото на централното им управление. Тази разпоредба не кореспондира с чл. 63 от Регламент 1215/2012, където са дадени три алтернативни варианта на съответствие – седалище по устав, централно управление и основно място на стопанска дейност. В доктрината се излага становище за практическите трудности, които възникват пред ищеца при установяването на местонахождението на централното управление. При договорите за превоз обаче неговата тежест намалява поради наличието на уредбата в Регламент 1071/2009.

На следващо място се разглежда разликата в стълкновителната норма на чл. 4 ал. 4 от Римската конвенция, която използва традиционните за договорите за превоз на товари понятия, като място на натоварване и място на разтоварване. В

стълкновителната норма на чл. 5 ал. 1 от Регламент 593/2008 тези традиционни понятия са заменени с понятия, които са по-близки до договорите за продажба – място на предаване и място на доставяне. Съгласно уредбата в Римската конвенция в случаите, когато формулата за привързване на чл. 4 ал. 4 не сработи, прилага се правилото на чл. 4 ал. 2 и приложимото право се определя съгласно критерия за характерната престация. Единственото отклонение се допуска, ако „от общата съвкупност от обстоятелствата произтича фактът, че договорът е в най-тясна връзка с друга страна“. Нормата на чл. 5 ал. 5 от Регламента се отказва изцяло от принципа на характерната престация и въвежда субсидиарно стълкновително правило, според което се прилага правото на държавата, където се намира договореното между страните място на доставяне. Критерият за определяне на международната компетентност по чл. 31 от CMR и критерият за привързване, посочен чл. 5 изр. последно от Регламент 593/2008 е един и същ – мястото на доставяне на стоката. Това също така е мястото, където транспортираният товар може да бъде прегледан за вреди, резултат от извършения превоз. В много случаи това е и мястото, където се решава спорът.

Приложимо право при мултимодален превоз

В Международното частно право не съществува конвенция относно международния мултимодален превоз. През 1980 година е изготвена Конвенция за мултимодален превоз, която не събира необходимия брой ратификации. Тя определя международния мултимодален превоз на товари като превоз, който се извършва с повече от едно превозно средство на основание на общ мултимодален договор за превоз с място на натоварване в една държава и с място на разтоварване в друга държава. Немислимо е да съществува мултимодален транспорт без превоз по шосе. Това от своя страна определя значението на въпроса за приложението на CMR, доколкото основните мултимодални превози са комбинация от два вида транспорт, от които единият е автомобилен. Приложимо право към възникнал спор по повод мултимодален превоз ще бъде транспортната конвенция, която урежда частта от договора, по която е възникнал спора. На практика за целият договор има унифицирано право, като за отделните отсечки всяка от транспортните конвенции ще се допълва от националните законодателства. Вътрешното право ще се прилага дотолкова, доколкото не противоречи на приложимото унифицирано право и само при стриктно спазване на правилата на международното частно право. Правото на коя държава ще се приложи зависи от отпращащите норми на самата конвенция, при липса на такива съдилищата в ЕС следва да се съобразяват с уредбата на Регламент 593/2008. Въпросът за приложението на CMR спрямо договорите за автомобилен превоз, като част от мултимодален транспорт намира различно решение в практиката на Европейските съдилища. Ако превозвачът е издал няколко товарителници за различни видове транспорт, съответната транспортна конвенция ще регулира отсечката с унимодален транспорт, в зависимост от вида на издадената товарителница. CMR е приложима по отношение на автомобилния превоз на товара, като част от мултимодалния транспорт. От друга страна се поддържа становището, че в случай на мултимодален транспорт

отговорността за щети се понася от мултимодалния превозвач – този, комуто е възложен цялостният превоз. Когато е известно на кой етап от превоза е настъпила вредата, се поема отговорността по съответната транспортна конвенция. Според съдебната практика в случаите, когато мястото на настъпване на вредата не е известно, превозвачът следва да поеме най-благоприятната за ищеца отговорност, възможна по мултимодалния транспорт. Като мотив съдът сочи, че случаите на отпадане и ограничаване на отговорността винаги представляват изключение. Това становище на съда не се влияе от наличието на клауза за избор на превоз в полза на мултимодалния превозвач.

Заключение

В заключението на дисертационния труд са изведени основните изводи и заключения, направени в хода на изложението. В резултат на това са направени и предложения de lege ferenda.

По отношение приложението на CMR

Въпросът с приложението на CMR-проблемите при определяне на нейния обхват, ведно с въпроса за квалификацията на основните понятия и институти, които урежда Конвенцията, обуславят предложението ЕС да се присъедини към CMR. Съдът на ЕС би получил изключителна компетентност да тълкува разпоредбите на Конвенцията, като същото тълкуване би било задължително на територията на всички държави членки на ЕС. По този начин, преодолявайки националното „автономно“ тълкуване на съдилищата на държавите членки, Съдът на ЕС би установил единна рамка при тълкуване и прилагане на понятията на CMR. С единното тълкуване на нормите на CMR биха отпаднали поставените по-горе проблеми.

По отношение на правната уредба на мултимодалния транспорт

Географското положение на Р. България позволява нейната територия да бъде включена като част от мултимодален превоз на товари не само по шосе, а и с всички други видове превоз – железопътен, въздушен, речен и морски. В този смисъл е оправдано да се въведе общо приложима вътрешна норма, която да урежда договора за превоз на товари с различни превозни средства. Ето защо се предлага да бъде създадена нова разпоредба – чл. 378а от Търговския закон, със следното съдържание:

Чл. 378а (1) При единен договор за превоз на товари, когато превозът по отделните отсечки се извършва с различни транспортни средства, като за всяка се прилага различен правен режим, тогава към договора са прилагат общите разпоредби на договора за превоз на товари, доколкото международен договор не предвижда друго.

(Ал. 2) Ако се установи, че липсата, вредата или събитието, довело до неспазването на срок по договора, са настъпили по време на точно определена транспортна отсечка от единния договор за превоз, тогава отговорността на превозвача по единния договор за

превоз, като изключение от предходната разпоредба, се определя от разпоредбите, които биха се прилагали към превоза по въпросната транспортна отсечка, ако беше сключен отделен договор за нея. Тежестта на доказване, че липсата, вредата или събитието се е осъществило по време на въпросната транспортна отсечка е на лицето, което се позовава на това обстоятелство.