

ЗА ОТГОВОРНОСТТА НА ИЗПРАЩАЧА СЪОБРАЗНО РОТЕРДАМСКИТЕ ПРАВИЛА ОТ 2009 Г.

Доц. д-р Антон Грозданов
ВСУ „Черноризец Храбър“

1. Предварителни бележки

Конвенцията на ООН относно договорите за международен превоз на товари, извършвани изцяло или частично по море, е приета в Ню Йорк с Резолюция 63/122 от 11 декември 2008 г. (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wolly or Partly by Sea). Церемонията за откриване на подписването се състоя на 23 септември 2009 г. в Ротердам, Нидерландия (в изложението се цитира съкратено като „Конвенцията“).¹

Главният мотив на съставителите на Конвенцията е тя да замени, от една страна, Международната конвенция за унифициране на някои правила относно коносаментите от 1924 г. (Хагските правила) или към тази конвенция, както е изменена и допълнена с Протокола от 1968 г. и с Протокола от 1979 г., посветен на специалните права на тираж при международните морски превози на товари (Хагско-Висбийски правила). Конвенцията на ООН за морски превоз на товари (Хамбургските правила), която влезе в сила през 1993 г., бе предназначена да бъде съвременен приемник на Хагско-Висбийските правила, но не успя да привлече значителен брой участници. Някоя от големите корабоплавателни държави не ратифицира Конвенцията от 1978 г. Малко вероятно е това положение да се промени.²

В резултат на това в международното търговско мореплаване започнаха да съществуват три императивни режима. В същото време забележителното нарастване на контейнеризацията и последвалото го изменение на начините, по

¹ Конвенцията е подписана от САЩ, Армения, Габон, Гана, Гвинея, Гърция, Испания, Камерун, Полша, Франция, Нидерландия, Швейцария и др. РБългария не е страна.

² **Владимиров, И.** Договор за международен превоз на товари, извършван изцяло или частично по море. УНСС, 2011, с. 11. В изложението се цитира съкратено като „Владимиров. Договор за международен превоз на товари“.

които се извършва международният превоз на товари, изостриха нуждата от подходяща правна уредба.³

Изразеното научно становище има предвид Конвенцията на ООН за международния многовидов превоз на товари от 24 май 1980 г. (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods). Следва да се отбележи, че тази конвенция не получи широка подкрепа в международните търговски кръгове и поради това все още не е влязла в сила.⁴

Съдилищата отказват да прилагат съществуващ императивен режим за морски превоз към комбинирани превози на товари. Така съдът на Гориция, Италия, в решението си от 23 май 2003 г. по делото „Elifruilia S.r.l v. Italia di Navigazione S.p.A.“ приема, че когато морският превозвач е поел задължение да изпълни комбиниран превоз по море и по шосе, Хагско-Висбийските правила са неприложими дори ако морският участък е значително по-дълъг, отколкото шосейният.

При липсата на широко приемлив международен режим, годен да посрещне предизвикателствата на съвременния транспорт, известен брой държави избраха да предприемат едностранни мерки. Като резултат е налице бързо нарастване на разнообразието от национални правни режими, което води до задължителното прилагане на „хибридни“ системи, основани в по-голяма или в по-малка степен върху Хагско-Висбийските и/или Хамбургските правила, но с изменения. Следователно сега има малко разнообразие в правото относно превоза на товари по море. По отношение на многовидовия транспорт не е в сила никакъв международен еднообразен режим на отговорност.

В тази обстановка от голямо значение са неотдавнашните усилия на Комисията на ООН по международно търговско право – УНСИТРАЛ, в тясно сътрудничество с Международния морски комитет – ММК, да изработи проект на евентуален нов международноправен акт в спомената област. Въпреки че прегледът на отговорността първоначално не бе главната цел на работната програма на УНСИТРАЛ, аспектите на отговорността се оказаха съществена част от прегледа на сегашната практика и закони в областта на превоза на товари по море и бяха изрично включени в мандата на работната група на УНСИТРАЛ по транспортно право, която бе образувана през 2001 г.

Проектът, който ММК на 38-ата си конференция, състояла се от 31 май до 4 юни 2004 г. в гр. Ванкувър, Канада (*в конференцията участие взе председателят на тогавашната българската Асоциация по морско право проф. Иван Владимиров, бел. моя, А.Г.*), предложи на УНСИТРАЛ, бе одобрен от комисията в заседанието ѝ през юли 2008 г.⁵

³ **Владимиров.** Договор за международен превоз на товари, с. 5.

⁴ **Ларин, О.Н.** Регулирование международных перевозок: современные аспекты. МИР ТРАНСПОРТА, том 17, № 2, с. 296 – 305 (2019); **Платонов, О.И.** Мультимодальные перевозки грузов: положение дел на сегодняшний день и перспективы внедрения. Киев, 2018.

⁵ **Владимиров.** Договорът за международен превоз на товари, с. 5 – 7. За повече подробности вж. единствения брой на сп. *Проблеми на морското право*, чието отпечатване беше реализирано през 2004 – 2005 г., благодарение на любезното съдействие на издателство от гр. Добрич.

2. Отговорността на изпращача (товародателя)

Анализът в следващите редове касае отговорността на изпращача за неизпълнение на задълженията му, които възникват непосредствено след сключване с превозвача на договор за превоз.

Неизпълнението на договорно задължение представлява неосъществяване или неточно осъществяване на дължимия резултат.

Отговорността в случая е за доказана вина. За да може превозвачът успешно да претендира за получаване на обезщетение от товародателя заради вреда, той трябва да докаже наличието на предпоставките на отговорността, а именно: неизпълнение на конвенционно задължение, вина на изпращача или на получателя, наличност на вреда и причинна връзка между неизпълнението и вредата.⁶

Следва да се отбележи, че нормата на чл. 30, ал. 1 от Конвенцията урежда в общ план неизпълнение на конвенционно задължение на изпращача. Което означава, че текстът и редакцията са бланкетни. Отнасят се както за договорните, така и за извъндоговорните задължения: „The shipper is liable for loss or damage sustained by the carrier if the carrier proves that such loss or damage was caused by a breach of the shipper’s obligations under this Convention“. В свободен превод нормата гласи: „Изпращачът носи отговорност за загуби или вреди, понесени от превозвача, ако превозвачът докаже, че такива загуби или вреди са били причинени от нарушение на задължения на изпращача по тази Конвенция“. В чуждестранната литература с основание е отбелязано, че този подход е характерен за системата на общото право.⁷

Споделям извода, че отговорността на изпращача е не само за лична негова вина. Съгласно чл. 30, ал. 2 от Конвенцията основание за отговорността на изпращача пред превозвача съставлява и причина или една от причините за загуба или повреда, каквато причина може да бъде вменена във вина на което и да било лице, за което изпращачът според чл. 34, изречение първо отговаря. Такива лица са служителите, агентите и подизпълнителите, на които изпращачът е възложил изпълнението на което и да било от своите задължения. Изключения представляват случаите на загуба или повреда, които са причинени от нарушение от изпращача на неговите задължения по чл. 31, ал. 2, отнасяща се за гарантиране от изпращача на достоверността на информацията за формулиране на договорните условия, както и по чл. 32, посветен на специалните правила за опасен товар. В такива случаи във вина на изпращача се вменява нарушение на задължение само с негови лични действия или бездействия.

В информацията за формулиране на договорните условия се включват следните данни: а) име на лицето, което ще бъде идентифицирано като изпращач в договорните условия; б) име на получателя, ако има такъв; в) име на лицето, на заповедта на което трябва да бъдат издадени транспортният документ или електронният транспортен запис, ако има такива (чл. 31, ал. 1).

Изпращачът също така не носи отговорност за действия или бездействия на превозвача или на изпълняваща страна, действащи от името на превозвача,

⁶ **Владимиров.** Договорът за международен превоз на товари, с. 75 – 76.

⁷ **Diallo, I.K.** Obligations et responsabilite` du chargeur (dans les Regles de Rotterdam), Colloque du 21 septembre 2009 a` Rotterdam, p. 15.

на които изпращачът е възложил изпълнението на свои задължения (чл. 34, изр. второ от Конвенцията).

Под „изпълняваща страна“ се разбира всяко лице освен превозвачът, което изпълнява или се задължава да изпълни което и да било от задълженията на превозвача съобразно договор за превоз по отношение на получаването, натоварването, обработването, поддръждането, превозването на товара, грижата за него, разтоварването и предаването. Достатъчно е такова лице да действа пряко или косвено по молба на превозвача, под надзора или под контрола на превозвача. В „изпълняваща страна“ обаче не се включва всяко лице, което е наето пряко или косвено от изпращача на товара, от документния изпращач на товар, от контролираща страна или от получателя на товара, а не от превозвача (чл. 1, т. 6).

„Документен изпращач на товар“ означава друго освен изпращача лице, което се съгласява да бъде поименно посочено като изпращач на товар в транспортен документ или в електронен транспортен запис (чл. 1, т. 9).

Под „контролираща страна“ се разбира лице, което съобразно чл. 51 има право на контрол върху товара (чл. 1, т. 13). Такова право включва правната възможност на носителя му да дава на превозвача инструкции по отношение на товара. Изисква се тези инструкции да са съобразени с договора за превоз (чл. 1, т. 12).

Допустимо е правото на контрол върху товар да се упражнява само от контролиращата страна. То се ограничава: а) с правото тя да дава или изменя инструкции по отношение на товара, които не представляват изменения на договора за превоз; б) с правото за получаване на товара в предвиденото пристанище на отбиване или при сухопътен превоз – в което и да било място на маршрута на пътуването; в) с правото да заменя получателя с което и да било лице, включително с контролиращата страна. Правото на контрол върху товара се запазва през целия период на отговорност на превозвача. Този период започва в момента на получаване на товара от превозвача или от изпълняваща страна и завършва в момента на предаване на товара. С изтичане на периода на отговорност на превозвача се прекратява и правото на контрол върху товара (чл. 50 от Конвенцията).⁸

ЗА ОТГОВОРНОСТТА НА ИЗПРАЩАЧА СЪОБРАЗНО РОТЕРДАМСКИТЕ ПРАВИЛА ОТ 2009 Г.

Доц. д-р Антон Грозданов
ВСУ „Черноризец Храбър“

Резюме: В доклада са разгледани правните аспекти на отговорността на изпращача за неизпълнение на задълженията му, които възникват непосредствено след сключване с превозвача на договор за превоз съобразно Конвенцията на ООН относно договорите за международен превоз на товари, извършвани изцяло или частично по море, подписана в Ротердам през 2009 г.

Ключови думи: отговорност, изпращач, товар.

⁸ **Владимиров.** Договорът за международен превоз на товари, с. 77 – 78.

**ON THE SENDER'S LIABILITY UNDER THE 2009
ROTTERDAM RULES**

Assoc. Prof. Anton Grozdanov, PhD

VFU „Chernorizets Hrabar“

Summary: The report examines the legal aspects of the consignor's liability for non-performance of obligations arising immediately after the conclusion of a Contract of Carriage with the carrier under the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, signed in Rotterdam in 2009.

Keywords: liability, sender, cargo.