

## АНТОН КИРИЛОВ ГРОЗДАНОВ

### РЕЗЮМЕТА НА ТРУДОВЕТЕ, ЗАЯВЕНИ ЗА УЧАСТИЕ В КОНКУРСА (монографии, студии, учебни ръководства/пособия)

#### **1. „Правен режим на услугите в корабоплаването. Том 1. Договор за агентирание. ВСУ, 2021. ISBN 978-954-715-711-8**

Главният правен инструмент, чрез който се осъществява международната морска търговия е договарянето за морски превоз на товари. Но, на практика той не би могъл да се реализира успешно без корабното агентирание като един от най-важните сегменти на търговското корабоплаване.

Правната форма на агентийната дейност е договарянето за агентирание.

Основният мотив, който подтикна автора към изследване с такава насоченост, е обстоятелството, че в българската правна доктрина липсва съвременен изследван на посочения по-горе институт. Единственото значимо съчинение в тази посока е дисертацията на покойния Георги Кандиларов “Правен режим на услугите, оказвани в морското корабоплаване на НРБ, ГДР, ПНР и СССР“, издадена през далечната 1986 г. при коренно различна обществено-икономическа обстановка и правна уредба.

Значение в това отношение има и оскъдната съдебна (правосъдна, вкл. казуална по чл.290 ГПК), тълкувателна и арбитражна практика - предимно спорове, разглеждани от административните съдилища у нас и по-специално по въпроси от данъчноправен характер.

Главната цел на труда в том първи е теоретическото и практическото осветляване на ДА в търговското корабоплаване от гледище на българското законодателство. По-специално изследването обхваща неговата правна същност (природа), съдържание и действие.

Специалната правна уредба на изследвания институт се съдържа в глава девета на Кодекса на търговското корабоплаване (КТК), озаглавена „Договори за услуги в корабоплаването.“ (раздел I, чл.222-225).

В глава първа е разгледана правната същност на ДА. Историческото му възникване и развитие. Неговите особености (*differentia specifica*) като

търговска сделка, прилагането на общите гражданскоправни и търговскоправни правила. В сравнителен план е направено съпоставяне между агентийния договор и други институти – например договора за посредничество в корабоплаването, договора за корабен мениджмънт, застрахователното агенство, комисионния договор, спедиционния договор и др.

Разгледано е приложението на общия Търговски закон към ДА – например публичната покана и публичното предложение. Отделено е внимание на сключването на договора в електронна форма. Посочени са отликите между агентийната дейност и други дейности, свързани с морското търговско корабоплаване – посредничеството за набиране на правоспособни морски лица (менинг), търговското представителство чуждестранни лица в РБългария и др. Обосновава се тезата за допустимостта на инкорпорирането на защитни уговорки в ДА – например поствянето сумата на дълга в зависимост от курса на валутата на плащането на агентийното възнаграждение спрямо по-устойчива валута. Специално е разгледана представителната власт на агента. В тази връзка е формулирано предложение *de lege ferenda* за изменение на чл.222, ал.2 КТК.

След съответен анализ е отговорено отрицателно на въпроса – дали ДА може да се прояви като фидуциарна сделка.

Аналитично е разгледано понятието за „корабопритежател“, както от гледна точка на българския закон, така и от гледище на конвенционната уредба.

В сравнителен план е разгледана българската концепция за същността на агентийния договор в сравнение с чужди законодателства - например руското федерално законодателство. В тази връзка се формулира предложение *de lege ferenda* за усъвършенстване на българската уредба, чрез въвеждане (предвиждане) на нов правен институт – договор за субагентиране.

В глава втора е изследвано съдържанието на агентийния договор – правата и задълженията на агента и на корабопритежателя.

Обосновава се тезата, че възможността за цедиране на вземане за агентийно възнаграждение, встъпването в дълг (интерцесията) и заместването в дълг може да се разглеждат само от теоретична гледна точка.

Навеждат се доводи за неприложимостта на прихващането и обективната новация към ДА. Обстойно и аналитично е разгледана т.нар. „дисбурсментска сметка“, която се съставя от корабния агент.

Специално място е отделено на ролята на агента при съставяне на морски протест.

Отделено е внимание на развалянето и прекратяването на ДА. В тази връзка се обосновава тезата, че откриването на производство по стабилизация на една от страните по договора не е основание за прекратяването му.

Особено критично е разгледана законовата възможност (право) на агента да сключва морски превозен договор и съпътстващото го използване на чартърни проформи. Развито е разбирането, че агентът не може да сключва тойм-чартърен договор и договор за беърбоут-чартър. В този смисъл са открити различията между посочените институти и договора за превоз.

Специално място е отделено и на възможността агентът да издава коносаменти и да вписва забележки в тях по отношение на товарите. Подлага се на критика доктринерното смесване на щурманската разписка с товарния ордер. Обърнато е внимание на някои практически отклонения при прилагането на чл.109 КТК.

Авторът е привлякъл вниманието на читателя и върху процесуалните правомощия на агента. В тази връзка се обосновава тезата, че агентът може да участва и в рекламационното производство. Отрицателно е отговорено на въпроса – дали агентът е легитимиран да внася молба за отмяна на влязло в сила решение по чл.303 и сл. ГПК, както и на иск за отмяна на арбитражно решение по реда на чл.47 и сл. ЗМТА.

Обосновава се разбирането, че агентът има право да предяви иск за сключване на окончателен договор. Поддържа се, че няма правна пречка агентът да поиска издаване на заповед за изпълнение по реда на чл.410 и сл. ГПК.

Навеждат се доводи в подкрепа на възможността агентът да иска обезпечение на бъдещия иск, който евентуално ще предяви от името и за сметка на корабоприетателя. В тази връзка се поддържа, че агентът може да поиска и издаване на европейска заповед за налагане на заповед върху банкови сметки (чл.618, ал.1 ГПК).

Обосновава се тезата, че агентът не е оправомощен да подава (внося) молба за откриване на производство по несъстоятелност и на производство по стабилизация по отношение на корабоприитежателя.

Отрицателно е отговорено на въпроса – дали агентът може да бъде ответник по морски искиове.

Специално внимание е отделено на задълженията на агента в разтоварното пристанище в случаите на обща авария.

Глава трета е посветена на отговорността на страните по изследвания договор.

Специално е разгледан въпроса за обезщетението на неимуществените вреди при неизпълнение на ДА. Подробно е изследвано приложното поле на непреодолимата сила и на стопанската непоносимост към отношенията по ДА. Аналитично са разгледани особеностите на погасителната давност.

**2. „Правен режим на услугите в корабоплаването. Том 2. Договор за посредничество. Договор за влачене. Договор за пилотаж. Договор за корабен мениджмънт. ВСУ, 2021. ISBN 978-954-715-712-5**

Том втори следва систематиката в правната уредба на услугите в корабоплаването.

В глава първа е разгледан договора за посредничество. В отделните параграфи са изследвани правната природа на посредническия договор, съдържанието и действието му. Отделено е внимание на възникването и същността на фрахтовия пазар. Аналитично и критично са разгледани видовете брокери, включително и т.нар. търговски брокери, специализирани в посредничеството при покупко-продажба на кораби. В тази връзка е разгледан подробно механизмът на сключване на договора за продажба на кораб. Критично са разгледани и някои доктринерни становища, които смесват или приравняват фигурата на агента с тази на брокера.

Глава втора е посветена на договора за влачене. В отделните параграфи са разгледани неговата правна същност, съдържание и действие. В сравнителен план са открити отликите между договора за влачене и договора за превоз на товар. Някои въпроси са разгледани критично през призмата на английската и руската съдебна практика. Специално място е отделено на влаченето на дървен материал, поставен на плотове.

Посочени са отликите между ДВ и превозния договор. Специално внимание е отделено на различията между ДВ и действията по спасяване при влачене. В този смисъл се подлага на критика английската съдебна практика по темата.

В глава трета е изследван договора за пилотаж. Специално са разгледани историческото възникване на пилотажа, отношенията между капитана на пилотирувания кораб и пилота и други съществени теоретико-приложни въпроси.

Глава четвърта е посветена на договора за корабен мениджмънт. В тази част особено критично е обсъдена правната уредба на договора от гледище на неговия предмет.

В заключителната част са обобщени най-важните според автора изводи относно правната природа на договорите за услуги в корабоплаването. Систематизирани са направените предложения *de lege ferenda* в том първи, посветен на договора за агентиране и в настоящия том втори, насочени към структурно и съдържателно усъвършенстване на глава девета от Кодекса на търговското корабоплаване на РБългария.

Изложението завършва с подробна библиографска справка, която съдържа използваните и цитирани източници.

**3. Конвенция на Организацията на обединените нации относно договори за международен превоз на товари, извършвани изцяло или частично по море. Ротердам`2009. Теоретико-приложни аспекти. ВСУ, 2022. ISBN 978-954-715-726-2.**

В съчинението са разгледани някои от най-важните за морската търговска практика въпроси, уредени в Конвенцията на ООН относно договорите за международен превоз на товари, извършвани изцяло или частично по море, приета в Ню Йорк с резолюция 63/122 от 11 декември 2008 г. (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea). Церемонията за откриване на подписването се състоя на 23 септември 2009 г. в Ротердам, Нидерландия, известна в търговските кръгове като „Ротердамските правила“.

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.

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

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.

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. В резултата 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 моновидовия транспорт не е всила 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-та си конференция, състояла се от 31 май до 4 юни 2004 г. в гр. Ванкувър, Канада (в конференцията участие взе председателя 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.

В изложението са разгледани структурата на Конвенцията, приложното ѝ поле, автономията на волята на страните по превозния договор, сключването на договора за международен превоз на товари, извършван изцяло или частично по море, арбитража и др.

Особено внимание и критичен анализ са отделени относно конвенционното определение на понятието „непрехвърляем транспортен документ“ (чл.1, т.1б).

Съчинението може да бъде полезно за практикуващи юристи, превозвачи, фрахтови брокери, корабни агенти, спедитори, застрахователи и други специалисти, които работят в областта на търговското корабоплаване, вкл. за студенти от специалност „Право“ и други икономически специалности.

#### **4. Студия - За отговорността на страните по договора за корабно агентирание. Годишник на ВСУ "Черноризец Храбър", 2019, ISSN 1310-800 X, с. 20-37.**

В студията са разгледани специфичните характеристики на отговорността на страните по договора за корабно агентирание по българското законодателство. Специално е изследван въпросът за обезщетяването на неимуществените вреди за неизпълнение на договора. В тази връзка се релевира и тълкувателна практика на ВКС на РБългария. Обсъжда се приложението на институтите на непреодолимата сила и на стопанската

непоносимост и отражението му върху развитието на агентийното правоотношение. В този смисъл са формулирани съответни правни изводи. Изследван е въпросът за погасителната давност.

**5. Студия - Сталийно време, демюрейдж и диспач. Годишник на ВСУ "Черноризец Храбър", 2004, ISSN 1310-800 X, с. 221-247.**

В студията са разгледани иманентните за морското търговско право понятия сталийно време, демюрейдж, диспач и детеншън и значението им за търговското корабоплаване. Открояват се разликите между демюрейдж и детеншън. В тази връзка се поддържа, че реализацията на детеншъна е по-тежка на практика от тази на демюрейджа. По-специално се извежда, че докато за реализацията на иска за демюрейдж превозвачът трябва да докаже наличието на договор и нарушаването му от изпращача, за реализацията на иска за детеншън превозвачът трябва да докаже при условията на пряко и пълно доказване наличието на вреда, размера на тази вреда и причинно-следствената връзка между нея и неизпълнението от страна на изпращача на задължението му за незадържане на кораба.

**6. Студия - За отговорността на страните по договора за морски превоз на товари. Годишник на ВСУ "Черноризец Храбър", ISSN 1310-800 X, 2005, с. 216-252.**

В студията е анализирана правната уредба на отговорността на страните по договора за морски превоз на товари (чл. 170-181 от Кодекса на търговското корабоплаване на РБългария). По-специално е разгледана отговорността на превозвача в хипотезите на частична липса, пълна липса и повреда на товара. Изследвани са основанията за освобождаване на превозвача от отговорност.

Разгледани са възможните на практика хипотези, при които може да се реализира отговорността на изпращача – товародателя.

**7. Международно търговско право. Кратък курс. ВСУ. 2014, ISBN 978-954-715-622-7.**

Трудът представлява кратко (конспектирано) въведение в международното търговско право.



Съдържанието на курса включва всички въпроси на международното търговско право – например правните принципи на международната търговия и международните организации в тази област.

**8. Учебно ръководство (пособие) - Несъстоятелност. Кратко ръководство. ВСУ, 2014. ISBN 978-954-715-633-3.**

Съчинението е предназначено за студентите, които изучават несъстоятелността – като самостоятелна учебна дисциплина или като част от общите курсове по търговско право.

Изложението е разпределено в 15 (петнадесет) теми. Всяка тема съдържа концентриран анализ на най-съществените законодателни решения в областта на несъстоятелността.

От тема № 8 до последната тема №15 – авторът е избрал коментарния формат за изясняване на съответните законови разпоредби.

Предлаганото съчинение може да бъде особено полезно за студентите при подготовката им за семестриални изпити по несъстоятелност, както и при подготовката за държавни изпити по гражданско-правни науки.

Ръководството може да бъде успешно използвано и от практикуващи юристи и икономисти.

**9. Учебно ръководство (пособие) - Ръководство по търговско право. Книга първа. Търговци. ВСУ "Ч. Храбър" 2015. ISBN 978-954-715-646-3.**

Ръководството е предназначено за студентите, които изучават търговско право. Изложението е разпределено в 20 (двадесет теми). Всяка тема съдържа концентриран анализ на законодателните решения, които според автора пораждаат най-много затруднения и въпроси при усвояването на обемната и сложна материя.

Поради методологични и най-вече практически съображения не е засегната правната уредба на европейското кооперативно дружество, ликвидацията и преобразуването на търговските дружества, защитата на конкуренцията, борсите и правния режим на чуждестранните инвестиции. Тези въпроси ще бъдат предмет на следващата книга втора.

Предлаганото съчинение може да бъде особено полезно на студентите при подготовката им за семестриални изпити по търговско право, както и при подготовката за държавен изпит по гражданско-правни науки.

Ръководството може да бъде успешно използвано и от практикуващи юристи и икономисти.

**10. Учебно ръководство (пособие) по търговско право. Книга втора. Производство по стабилизация на търговец. ВСУ "Ч. Храбър" 2017. ISBN 978-954-715-660-9.**

Със Закона за изменение и допълнение на Търговския закон (ЗИДТЗ), обнародван в Държавен вестник, брой 105 от 2016 г. се създаде нова част пета „Производство по стабилизация на търговец“, състояща се от тридесет и шест разпоредби (чл.761-797). Влизането ѝ в сила се отложи с шест месеца от обнародването (1 юли 2017 г.). В този смисъл настоящото ръководство е първият опит за аналитично изследване на стабилизационното производство в съвременната българска търговскоправна литература.

Каква ще е практическата стойност на новата уредба е въпрос, чийто отговор е предмет на бъдещето. В следващите най-малко 3-5 години тепърва ще се формира съдебна практика. Съчинението е предназначено за студентите от специалност „Право“ във висшите училища. Но то може да бъде успешно използвано и от практикуващи юристи и икономисти.

**11. Учебно ръководство (пособие) по морско търговско право - Международна конвенция за унифициране на някои правила относно коносаментите от 1924г. Теоретико-приложни аспекти. ВСУ "Ч. Храбър" 2019. ISBN 978-954-715-697-5.**

В съчинението са разгледани някои от най-важните за морската търговска практика въпроси, уредени в Международната конвенция за унифициране на някои правила относно коносаментите от 1924 г., известна сред широките търговски кръгове като „Брюкселската конвенция от 1924 г.“. Република България не е страна по конвенцията, но е възприела във вътрешното си законодателство основните ѝ разпоредби.

Във фокуса на изследването е договорът за морски превоз на товари – уредбата на коносамента; отговорността на превозвача; превозите на опасни товари и погасителната давност.

Предлаганото съчинение може да бъде полезно за студентите от специалност „Право“, както и за практикуващи юристи, фрахтови брокери, корабни агенти, спедитори и други специалисти, които работят в областта на търговското корабоплаване.

Актуалността и ползността на изследването се потвърждават и от обстоятелството, че у нас липсва съдебна и арбитражна практика по темата. По традиция споровете се разглеждат от чуждестранни съдилища и арбитражи. Всички документи, свързани с превозните правоотношения се съставят на английски език, имат строго специфично съдържание и значение, които по правило се познават от твърде ограничен брой специалисти.