

## ПРОЦЕСУАЛНИ НОРМИ В МЕЖДУНАРОДНИТЕ ТРАНСПОРТНИ КОНВЕНЦИИ

Дафина Сърбинова

*Доктор по право, главен асистент по международно частно право  
Юридически факултет, СУ „Св. Климент Охридски“*

## PROCEDURAL RULES IN INTERNATIONAL TRANSPORT CONVENTIONS

Dafina Sarbinova

*Doctor in Law, Senior assistant professor in Private International Law  
Law Faculty, Sofia University St. Kliment Ohridski*

**Abstract:** *The aim of this report is to examine the method of functioning of the procedural rules in international transport conventions in the field of jurisdiction, lis pendens and recognition and enforcement of court judgements. The review is undertaken from the position of the national courts of EU member states (incl. Bulgarian court) and in view of the fact whether the convention in question is part of EU law or only EU Member States are parties thereto. In particular, the report highlights the mechanism of coordination of the procedural rules of the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road within the scheme of EU Regulation №1215/2012.*

**Key words:** *procedural rules, international transport conventions, Regulation №1215/2012, civil and commercial matters.*

Международните конвенции в областта на международния транспорт съдържат както детайлна императивна пряка материалноправна уредба на договорите за международен транспорт, така и отделни процесуални разпоредби, които се отнасят до международната компетентност, висящия процес и признаването и изпълнението на съдебни решения. Целта на процесуалната уредба в тези конвенции е от една страна да съобрази спецификата на урежданата материя чрез нормите за международната компетентност, а от друга – да обезпечи признаването и изпълнението на съдебни решения, постановени при условията на съответната конвенция във всички държави страни по конвенцията.

Съотношението между процесуалните норми в тези конвенции и общите източници за уредба на международния граждански процес по граждански и търговски дела, а именно – Регламент (ЕС) № 1215/2012 относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (Регламент (ЕС) № 1215/2012)<sup>1</sup>, Луганската конвенция от 2007 г. относно компетентност-

---

<sup>1</sup> Регламент (ЕС) № 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 (переработен текст), публикуван в ОВ L 351, 20.12.2012, 1–32.

та, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (Луганската конвенция от 2007 г.)<sup>2</sup>, Хагската конвенция от 2005 г. за споразуменията относно избор на съд („Хагската конвенция от 2005г.“)<sup>3</sup> и Кодекса на международното частно право („КМЧП“)<sup>4</sup>, е по принцип в полза на международните конвенции. От най-голямо практическо значение е изясняването на взаимодействието между международните транспортни конвенции и Регламент (ЕС) № 1215/2012, тъй като последният акт е най-често приложимият източник от българския съд в областта на международната компетентност и екзекватурата по граждански и търговски дела. От своя страна, международните транспортни конвенции биха могли да се разделят в две групи източници на правото в зависимост от това дали ЕС е страна по тези конвенции или единствено държави членки (вкл. България) са страни по конвенцията.

### *1. Международни транспортни конвенции, част от правото на ЕС*

Международните конвенции, които са ратифицирани или одобрени от ЕС са част от правото на ЕС и имат обвързващо действие по силата на чл.261 (2) ДФЕС<sup>5</sup>. Конвенциите, по които ЕС е страна се намират в йерархията на източниците след първичното, но преди вторичното право на ЕС. На това основание, те по принцип имат предимство пред Регламент №1215/2012. Съотношението им спрямо други конкуриращи се с тях актове на практика трябва да се определи според съдържащото се в тях правило с тази цел.

Норми от международни транспортни конвенции, които са част от правото на ЕС и потенциално се намират в конфликт с нормите на Регламент № 1215/2012 са: чл. 33 от Монреалската конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз от 1999г.<sup>6</sup>, чл. 17 от Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974 г., изменена с протокола от 2002 г., въведена с Регламент (ЕО) № 392/2009<sup>7</sup>, чл. 57 от Единните правила за договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV) – Притурка А към СОТИФ Конвенцията и чл. 46 от Единните правила за договора за международен железопътен превоз на товари (CIM) – Притурка В към СОТИФ Конвенцията<sup>8</sup>.

---

<sup>2</sup> Конвенция относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела, публикувана в *ОБ L 339, 21.12.2007, 3–41 (Лугано II)*.

<sup>3</sup> Приложение I към Решение 2009/397/ЕО на Съвета от 26 февруари 2009 година относно подписване от името на Европейската общност на Конвенцията за споразуменията относно избор на съд (ОБ L 133, 2009 г., стр. 1), одобрена с Решение 2014/887/ЕС на Съвета от 4 декември 2014 г. (ОБ L 353, 2014 г., с. 5).

<sup>4</sup> Обн. ДВ. бр.42 от 17.05.2005 г., с последващи изменения.

<sup>5</sup> **Lazić, V., S. Stuij**, Brussels Ibis in Relation to Other Instruments on the Global Level. In: Lazić/Stuij (eds.), Brussels Ibis Regulation – Changes and Challenges of the Renewed Procedural Scheme, The Hague: T.M.C. Asser Press, 2017, p. 119.

<sup>6</sup> Конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, *ОБ L 194, 18.7.2001, p. 39–49, въведена в правото на ЕС с Решение на Съвета от 5 април 2001 година* относно сключването от Европейската общност на Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Конвенцията от Монреал), *ОБ L 194, 18.7.2001, p. 38–38*.

<sup>7</sup> Регламент (ЕО) № 392/2009 относно отговорността на превозвачите на пътници по море в случай на произшествия (Текст от значение за ЕИП), *ОБ L 131, 28.5.2009, p. 24–46*.

<sup>8</sup> Решение на Съвета от 16 юни 2011 година за подписване и сключване на Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни

Монреалската конвенция за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз от 1999 г. е въведена в правото на ЕС посредством Регламент (ЕО) № 889/2002 за изменение на Регламент (ЕО) № 2027/97 на Съвета относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия<sup>9</sup>. Това се отнася и до нормите във връзка с международната компетентност в чл. 33, които намират приложение, когато искът, попада в предметния обхват на конвенцията.

Конфликтът между чл. 17 от Атинската конвенция от 1974 г. и нормите за международната компетентност в Регламент (ЕС) № 1215/2012 е съобразен с Решение на Съвета от 2011 г. относно присъединяването на Европейския съюз към Протокола от 2002 г. към Атинската конвенция от 1974 г. (2012/23/ЕС) *в полза на конвенционните правила*<sup>10</sup>. За разлика от това, на нормите относно признаването и изпълнението на съдебни решения, установени в чл. 11 от Атинския протокол от 2002 г., не се дава предимство пред съответните правила на регламента, нито пред Луганската конвенцията от 2007 г., „тъй като целта на прилагането на тези правила е да се гарантира, че съдебните решения се признават и изпълняват поне в същата степен, както и съобразно правилата на Атинския протокол от 2002 г.“.

От посочените по-горе международни конвенции, единствено в Единните правила за договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV) и Единните правила за договора за международен железопътен превоз на товари (CIM) е допусната възможност за избор на съд от страните чрез споразумение.

Разпоредбата на чл. 46, пар. 1 от Единните правила за договора за международен железопътен превоз на товари (CIM) оправомощава страните по спор основан на CIM да изберат компетентния съд, наред с предвидените в чл. 46, пар. 2 алтернативно компетентни съдилища, а именно: тези, на чиято територия: а) се намира местоживеенето или обичайното местожителство на ответника, неговото седалище, филиалът или агенцията, сключила договора за превоз; или б) се намира мястото на приемане на товара за превоз или мястото, предвидено за доставянето.

В Единните правила за договора за международен железопътен превоз на пътници (CIV) (чл. 57) също е предвидена възможност за избор на съд от страните, алтернативно на съдилищата на държавата членка на OTIF<sup>11</sup>, на чиято територия се намира местоживеенето или обичайното местожителство на ответника, неговото седалище или филиал, или агенция, сключила договора за превоз. Тук допълнителните юрисдикции, определени по обективни критерии са по-ограничен брой, а споразумението за избор на съд, както и в CIM, може да възложи единствено неизключителна компетентност на избрания съд. В транспортните конвенции юрисдикционните споразумения имат *само пророгационен*, но не и дерогационен ефект.

---

пътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г. текст от значение за ЕИП, *OB L 51, 23.2.2013, p. 1–7*.

<sup>9</sup> *OB L 140, 30.5.2002, p. 2–5*.

<sup>10</sup> Пар. 4 от Решение на Съвета от 12 декември 2011 г. относно присъединяването на Европейския съюз към Протокола от 2002 г. към Атинската конвенция относно превоза на пътници и личния им багаж по море от 1974г., по отношение на членове 10 и 11 от него (2012/23/ЕС).

<sup>11</sup> С влизането в сила на 01.05.1985 г. на Конвенцията (COTIF - 1980) се създава Междуправителствената организация за международни железопътни превози (OTIF). Понастоящем над 50 държави (вкл. ЕС) са членове на OTIF - [https://otif.org/en/?page\\_id=51](https://otif.org/en/?page_id=51).

В чл. 2 от Споразумението между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) се уточнява, че нормите на конвенцията (вкл. тези за юрисдикцията по чл. 46 СИМ и чл. 57 СИУ) ще се прилагат *само в отношенията с трети държави-страни по конвенцията*, но не и за отношения между държавите-членки на ЕС, където приоритет има правото на ЕС.<sup>12</sup>

В Монреалската конвенция от 1999 г. изборът на съд не е уреден, но в чл. 34 е предвидено, че страните по договора за превоз на товари (за разлика от договора за превоз на пътници и техния багаж) могат да се уговорят, че всеки спор, свързан с отговорността на превозвача ще се урежда чрез арбитраж. Седалището на арбитража трябва да се намира в една от алтернативно компетентните юрисдикции по чл. 33, по избор на ищеца. Посредством решаването на спора пред арбитраж, страните не могат да дерогират прилагането на императивните норми на Монреалската конвенция от 1999 г. чрез избор на вътрешното право на определена държава. Арбитражът задължително прилага нормите на конвенцията – чл. 34(3).

## *2. Международни конвенции по чл. 71 от Регламент (ЕС) №1215/2012*

От международните конвенции в областта на международния транспорт, които не са част от правото на ЕС, с най-голямо практическо значение е Конвенцията за договора за международен автомобилен превоз на стоки, подписана в Женева на 19 май 1956 г. и изменена с протокол, подписан в Женева на 5 юли 1978 г. („CMR“)<sup>13</sup>. Съотношението между нормите за международна компетентност в тази конвенция с нормите на Регламент № 1215/2012 е изяснено подробно в чл. 71 от регламента.

Международните конвенции, които съдържат уредба на международната компетентност в „специфична област“, в сила за държавите членки по смисъла на чл. 71 от Регламент № 1215/2012, не се засягат от нормите на регламента. Разпоредбата на чл. 71 подлежи на тълкуване в контекста на чл. 351ДФЕС (предишен чл. 307 ДЕО)<sup>14</sup>, който касае международните споразумения, сключени преди учредяването на Европейската общност или съответно преди датата на присъединяване на определена държава към ЕС. Правата и задълженията, произтичащи от такива споразумения не се засягат, но за държавите членки възниква задължение да отстранят потенциалните несъответствия с първичното право на ЕС.

Правилото на чл. 71 има за цел да разреши потенциални конфликти, които могат да възникнат между нормите на регламента и заварени международни конвенции от процесуалния дял на международното частно право, най-вече в отношенията

---

<sup>12</sup> Споразумение между Европейския съюз и Междуправителствената организация за международни железопътни превози за присъединяване на Европейския съюз към Конвенцията за международни железопътни превози (COTIF) от 9 май 1980 г., изменена с Протокола от Вилнюс от 3 юни 1999 г., ОВ *n* L 051, 23/02/2013 *стр.* 0008 – 0010.

<sup>13</sup> Ратифицирана с Указ № 1143 на Държавния съвет от 29.07.1977 г. - ДВ, бр. 61 от 5.08.1977 г. В сила за България от 18.01.1978 г. Издадена в Сборник от международни договори на България, III том, 1995 г. CMR е договорена в рамките на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации. Повече от 50 държави, сред които всички държави-членки на ЕС, са се присъединили към CMR.

<sup>14</sup> *Rossolillo, G.* Convenzioni concluse dagli Stati Membri e Diritto processuale civile internazionale dell'Unione Europea: interpretazione conforme o rispetto degli obblighi internazionali?, Cuadernos de Derecho Transnacional, vol. 2/2010, 305-306.

с трети държави – страни по конвенцията. Потенциалният конфликт между правни норми в регламента и норми в съответната заварена международна конвенция в специална област налага предимството на конвенционните норми пред тези на регламента, което произтича от основните принципи на международното право<sup>15</sup>, закрепени в нормата на чл. 30, ал. 4 от Виенската конвенция за правото на договорите<sup>16</sup>.

Ролята на разпоредбата на чл. 71 от регламента е да осигури максимална унификация при прилагането на нормите на конвенциите от отделните държави членки, включително и в техните отношения с трети държави – страни по конвенциите<sup>17</sup>. Нормите за международната компетентност, висящ процес и признаването и изпълнението на съдебни решения в специалните международни конвенции по принцип трябва да запазят своето действие, тъй като тези правила са приети при отчитане на специфичния характер на областите, до които се отнасят.

От друга страна, ограничението на приложението на Регламент № 1215/2012 се отнася само до отношенията, които са предмет на уредба в специализираната конвенция, но не и във връзка с други правоотношения<sup>18</sup>. Регламентът продължава да действа като акт, който по-общ начин урежда съдебното сътрудничество между държавите членки по граждански и търговски дела. Според възприетото тълкуване регламентът „трябва да се прилага винаги когато това не противоречи на специална конвенция“<sup>19</sup>. Регламентът не се изключва от международната конвенция като цяло, той намира приложение за въпросите, които не са уредени от конвенцията или когато нейна норма насочва към процесуалното право на съда на държава членка.

Ограниченията на приложното поле на регламента трябва да се тълкуват стриктно и само доколкото това е необходимо за спазването на нормите на специалната конвенция. Това има за последица, на първо място, че разпоредбата на чл. 71 предоставя предимство на международноправните норми *само в отделни случаи и за правоотношения, уредени в специалната конвенция*. Ако даден въпрос не е уреден или само отчасти е уреден в конвенцията, следва да се приложат отново нормите на регламента. На второ място, регламентът се прилага когато даден въпрос е обхванат от конвенция, без обаче да е предписано задължително действие на нейните норми, или ако самата тя изрично посочва, че е приложима субсидиарно по отношение на други правни режими или като тяхна алтернатива.

Така нормите на регламента биха намерили действие и в случай, в който в международната конвенция се съдържа норма отразяваща принципа *favor negotiis*, според който заинтересованата страна може да се възползва при реализирането на правата си от друг правен режим (наднационален или вътрешноправен), който е алтернативен на уредения в конкретната международна конвенция.

---

<sup>15</sup> Пар. 35 от съобразителната част на Регламент 1215/2012.

<sup>16</sup> Ратифицирана с Указ № 503 на Държавния съвет от 12.02.1987 г. - ДВ, бр. 14 от 1987 г. Издадена от Министерство на външните работи, обн., ДВ, бр. 87 от 10.11.1987 г., в сила за България от 21.05.1987 г.

<sup>17</sup> *Pauknerová, M.* International Conventions and Community Law: Harmony and Conflicts, In *Nuovi strumenti del diritto internazionale privato. New instruments of private international law – Liber Fausto Pocar – Giuffrè Editore, Milano 2009*, p. 793, 803.

<sup>18</sup> Дело C-406/92 *Tatry* ECLI:EU:C:1994:400, т. т. 24-27

<sup>19</sup> Така в Заключението на генералния адвокат J. КОКОТТ, представено на 28 януари 2010 година по Дело C-533/08 *TNT Express Nederland B.V. срещу AXA Versicherung AG* ECLI:EU:C:2010:50, т. 35.

Пример за това е принципът *favor executionis* по отношение на реда за признаване и изпълнение на съдебни решения от съда на държава членка. Възможността за прилагане на нормите, благоприятстващи изпълнението, е в съответствие с този принцип, ако конвенцията не изисква чуждестранното съдебно решение да бъде изпълнено само при условията, които тя самата установява, а допуска като алтернативна възможност прилагането на други разпоредби.<sup>20</sup> В чл. 71, пар. 2, б. „б“ се прави това уточнение когато се отнася до съдебни решения, постановени в държава членка от съд, упражняващ компетентност по силата на конвенция, засягаща специфична област. В този случай признаването и изпълнението на такова решение става в другите държави членки в съответствие с регламента. Това правилото може да доведе до „съжителството“ и до фрагментарното прилагане на различни източници, когато международните конвенции не съдържат (както е в повечето случаи) изчерпателна уредба на процесуални правоотношения<sup>21</sup>.

Разпоредбата на чл. 71 се характеризира като „интеграционна норма“, а не като норма изясняваща съотношението или йерархията между отделните източници, тъй като нейната цел е да закрепим норми от специализираните конвенции в системата от норми на Регламент №1215/2012. Разпоредбата няма за цел да имплементира правилото за *lex specialis*, а по-скоро има ролята на правило за координация.

Посредством чл.71 определени норми от международните конвенции в специални области се интегрират в системата от норми за международна компетентност по граждански и търговски дела на регламента<sup>22</sup>. Този факт обаче не води до възникване на тълкувателна компетентност на Съда на ЕС по отношение на конвенционните норми, доколкото те не са право на ЕС<sup>23</sup>. Въпреки това, Съдът на ЕС в своите съдебни решения задава рамката, в която тези норми могат да проявят действие отчитайки основните принципи, върху които е построен регламентът.

### 3. Анализ на ефекта от практиката на Съда на ЕС по чл. 71 от Регламент №1215/2012

По отношение на заварените международни конвенции, Съдът на ЕС налага допълнителни ограничения пред действието им, които излизат извън това, което предполага езиковото тълкуване на нормата на чл. 71. Прилагането на процесуалните норми на заварените конвенции не може да има за резултат подкопаването на принципите, залегнали в основата на съдебното сътрудничество по граждански и търговски дела, като посочените в съображенията към регламента: свободно движение на съдебни решения по граждански и търговски дела, предвидимост на компетентните юрисдикции, правна сигурност за страните в производството, добро правораздаване, свеждане до минимум на възможността за едновременни производства, както и взаимното доверие в правосъдието в рамките на Съюза<sup>24</sup>.

---

<sup>20</sup> Заключение на генералния адвокат J. КОКОТТ, представено на 28 януари 2010 година по Дело С-533/08 *TNT Express Nederland B.V. срещу AXA Versicherung AG* ECLI: ECLI:EU:C:2010:50, т. 42.

<sup>21</sup> **Mankowski** in Magnus/Mankowski, Brussels Ibis Regulation - Commentary, 2 nd edition, Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2023, 1029.

<sup>22</sup> Ibid.

<sup>23</sup> Дело С-533/08 *TNT Express Nederland BV срещу AXA Versicherung AG* ECLI:EU:C:2010:243, т. т. 58-62.

<sup>24</sup> Дело С-533/08 *TNT Nederland Express BV срещу AXA Versicherung AG* ECLI:EU:C:2010:243, т. 49.

Съдът на ЕС *de facto* ограничава приложението на чл. 71, доколкото прилагането на тази норма не може да води до положение, което се намира в конфликт с основните принципи на регламента. Целта на това ограничение е прилагането на разпоредби от специална конвенция да не „доведе до резултати, които са по-малко благоприятни за стабилното функциониране на вътрешния пазар от резултатите, до които водят разпоредбите“ на регламента<sup>25</sup>. Възприетото телеологическо тълкуване на нормата на чл. 71 има предимство пред езиковото тълкуване<sup>26</sup>.

В съответствие с тълкуването на Съда на ЕС, за да намерят приложение нормите за международната компетентност от конвенциите в специални области, те първо трябва да преминат успешно през проверка за съвместимост с основните принципи, върху които се основава правната уредба в регламента. Такава съвместимост се приема, че е налице с тези норми от международна конвенция в областта на международния транспорт, които определят като основна юрисдикцията по местоживеенето на ответника и наред с това допускат други алтернативни юрисдикции, които може да бъдат повече на брой отколкото биха възникнали при условията на специалната компетентност по чл. 7, пар. 1 от регламента. Съдът на ЕС приема за приложими тази норми за международна компетентност в конвенциите в специални области, които се характеризират с предвидимост, улесняват доброто правораздаване и свеждат до минимум възможността за едновременни производства.

Ограничаването на предимството на заварените международни конвенции в специални области посредством корективното тълкуване на текста на чл. 71 от страна на Съда на ЕС се критикува в теорията. Дописването на условия с неясен обхват от Съда се възприема като застрашаващо правната сигурност, тъй като *de facto* води до промяна на йерархията между източниците посочена в чл. 71<sup>27</sup>.

Базисното правило на чл. 71, пар. 1, което установява минимален стандарт на взаимодействие между регламента и заварените международни конвенции, е детайлизирано в пар. 2. Последната разпоредба има за цел да обезпечи уеднаквено тълкуване и прилагане на правилото от националните съдилища на държавите членки особено в хипотезата, в която отношението се развива между държави членки. В отклонение на чл. 5 от регламента, съдът на държава членка следва да приложи нормите на конвенцията по специални въпроси, дори когато ответникът е с местоживеене в друга държава членка, която не е страна по тази конвенция, доколкото е гарантирано правото на справедлив процес при условията на чл. 28 от регламента.

---

<sup>25</sup> Дело C-533/08 *TNT Nederland Express BV срещу AXA Versicherung AG* ECLI:EU:C:2010:243, т. 51; Дело C-452/12 *Nipponkoa Insurance Co. (Europe) Ltd срещу Inter-Zuid Transport BV* ECLI:EU:C:2013:858, т.37: „Член 71 ... не може да има обхват, който противоречи на принципите, залегнали в основата на правната уредба, от която той е част. Следователно този член не би могъл да се тълкува в смисъл, че в обхваната от този регламент област, като автомобилния превоз на стоки, специална конвенция като CMR може да доведе до резултати, които са по-малко благоприятни за стабилното функциониране на вътрешния пазар от резултатите, до които водят разпоредбите на посочения регламент“.

<sup>26</sup> *Mankowski in Magnus/Mankowski, Op. cit., 1020.*

<sup>27</sup> *Tuo C.E., Carpaneto L., Connections and Disconnections Between Brussels Ia Regulation and International Conventions on Transport Matters, in Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 2016, 2-3, p. 141; Carbone S.M., From Speciality and Primacy of Uniform Law to its Integration in the European Judicial Area, in Carbone S.M. (ed), Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transport, Rome, 2017, p. 17.*

В допълнение, според чл. 71, пар. 2, б. „б“ съдебните решения, постановени в държава членка от съд, упражняващ компетентност по силата на конвенция, засягаща специфична област, се признават и изпълняват в другите държави членки в съответствие с регламента. Последното правило е пример за това, че не е задължително нормите за екзекватура да се прилагат само в случай че компетентността на съда постановил решението е определена според регламента. Тя може да възникне и от прилагането на международноправни или вътрешноправни източници.

Страната, в чиято полза е постановено решението е облагодетелствана от прилагането на нормите на регламента особено след отпадането на производството по екзекватура според преработената редакция на регламента от 2012г. и допускането на прякото изпълнение. Тази уредба е по-благоприятна от уредбата предвидена, в която и да било конвенция в специална област, но доколкото целта на конвенциите е да либерализират производството по признаването и изпълнението на съдебните решения в съответната специална материя, то прилагането на по-благоприятен режим е в съответствие с конвенциите.

#### **Литература:**

- Carbone S.M.**, From Speciality and Primacy of Uniform Law to its Integration in the European Judicial Area, in Carbone S.M. (ed), Brussels Ia and Conventions on Particular Matters. The case of Transport, Rome, 2017;
- Lazić, V., S. Stuij**, Brussels Ibis in Relation to Other Instruments on the Global Level. In: Lazić/Stuij (eds.), Brussels Ibis Regulation – Changes and Challenges of the Renewed Procedural Scheme, The Hague: T.M.C. Asser Press, 2017;
- Magnus/Mankowski**, Brussels Ibis Regulation – Commentary, 2 nd edition, Köln: Verlag Dr. Otto Schmidt, 2023;
- Pauknerová, M.** International Conventions and Community Law: Harmony and Conflicts, In Nuovi strumenti del diritto internazionale privato. New instruments of private international law – Liber Fausto Pocar – Giuffrè Editore, Milano 2009;
- Rossillo, G.** Convenzioni concluse dagli Stati Membri e Diritto processuale civile internazionale dell'Unione Europea: interpretazione conforme o rispetto degli obblighi internazionali?, Cuadernos de Derecho Transnacional, vol. 2/2010
- Tuo C.E., Carpaneto L.**, Connections and Disconnections Between Brussels Ia Regulation and International Conventions on Transport Matters, in Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 2016