

ДОГОВОР НА ОБЕМ ВО МЕЃУНАРОДНИОТ ПРЕВОЗ НА СТОКИ СПОРЕД РОТЕРДАМСКИТЕ ПРАВИЛА

Апстракт: Превозот на стока во меѓународниот поморски транспорт претставува проблематика од исклучително големо значење. Прашањето за превоз на стока во поморскиот транспорт има приватно правна и јавно правна димензија. Ваквата констатација произлегува од фактот што превозот на стока по море првенствено претставува најексплоатираната транспортна маршрута, истовремено претставува гранка чии правен режим се рефлектира во повеќе сфери на општеството и тоа: економијата, политиката, екологијата итн.

Во последната деценија на 21 век правниот режим на меѓународен превоз на стока претрпе бројни и разновидни промени во цел постигнување на меѓународна униформност во правилата, особено во создавањето на меѓународен правен инструмент којшто ќе го уреди мултимодалниот транспорт – *Ротердамските правила од 2008 година*. Во низата концепти коишто ги наметнаа Ротердамските правила, од исклучително значење на полето на договорното право беше концептот на „*договор на обем*“ во превозот на стока. Овој концепт повлече конкретни исклучоци во примената на императивниот меѓународен поредок за превоз и прашањето за одговорноста на превозникот. Токму во поглед на уредувањето на прашањето за одговорноста на превозникот се јавија најголемите дилеми и се проблематизираа конкретни прашања. Во прилог на овие полемики стои фактот што Ротердамските правила сè уште не се ратификувани од страна на 20 земји, што претставува услов за нивно влегување во сила.¹

Во рамки на овој труд ќе се обидеме низ призмата на теоријата, решенијата на Ротердамските правила и судска практика, да ги утврдиме предностите и слабостите на концептот на „*договор на обем*“ во меѓународниот превоз на стока, оправданоста на déroгирањето на меѓународниот императивен поредок за превоз на стока и концептот на

¹) Нацрт-конвенцијата од Ротердам е конструирана на 11 декември 2008 година. Конвенцијата е потпишана на 23 септември 2009 година (Ротердам и Њујорк) од страна на 25 земји, а ратификувана од страна на само 3 држави: Конго, Шпанија и Того (заклучно со 20 октомври). САД, на чиј предлог е направен нацртот, сè уште ја немаат ратификувано Ротердамската конвенција.

договор на обем во меѓународниот поморски превоз (оригинал *volume contract*“).

Клучни зборови: *транспорт, штета, одговорност, превоз врата до врата, договор на обем*

TUSHEVSKA Borka

VOLUME CONTRACT IN INTERNATIONAL TRANSPORT OF GOODS ACCORDING TO ROTTERDAM RULES

Abstract: Transport of goods in international sea transport is an issue of utmost importance. The question of international transport of goods, has a private and public dimension too. This assertion stem from the fact that transport of goods by sea, first and foremost represents the most exploited transport route, at the same time it represents a branch whose legal regime reflects on numerous spheres of the society, ant its: politics, economy, ecology etc.

In the last decade of 21 century, the international legal regime for transport of goods, undergone numerous and varied changes in order to achieve international uniformity especially in the field of multimodal transport of goods – Rotterdam Rules from 2008. In the series of concepts imposed by the Rotterdam Rules, one of the extremely important concept in the area of contract law is “*volume contract*” in the carriage of goods. This concept anticipated certain exceptions in the applicability of the *jus cogens* regime from the transport law.

Exactly in this part of the International legal regime certain dilemmas were born and certain issues were problematize. As some kind of support to these controversies lies the fact the Rotterdam rules aren’t accepted from the required number of states necessary for entering into force of Rotterdam rules.

In this article we’ll try thought the lens of theory, International transport legislation and courts practice, to identify the advantageous and dis advantageous of “*volume contract*,” its justification of derogation of the international mandatory regime by this concept.

Key words: *transport of goods, liability, damage, door-to-door transport, volume contract*

Вовед

Концептот „договор на обем“ во меѓународниот превоз на стока (*volume contract*) во модифицирана форма и познат како „*service agreement*“ за првпат е предвиден во Законот за превоз на Соединетите Американски Држави од 1984 година (*во понатамошниот текст ЗП на САД*)². Врз база на правниот режим на „*service agreement*“ во ЗП на САД од 1984 година, концепт на „договор на обем“ е предвиден во Ротердамските правила од 2008 година.³

Целта на имплементирањето на концептот на „договорите на обем“ во меѓународниот превоз на стока е во тесна врска со фаворизирањето на принципот на слобода на договарање (*freedom of contract*)⁴ на условите на превоз и правото на дерогирање на императивниот поредок содржан во Ротердамските правила за превоз, целосно или делумно по море.⁵

Слободата на договарање (*автономијата на волја на договорните страни*) претставува фундаментално начело на кое се потпира целокупното договорно право.⁶ Следствено, и на полето на транспортното право автономијата на волја е суштествен принцип врз основа на кои се

²) Bureau of Economics under the supervision of John L. Peterman, *Report of the Federal Trade commission, An analysis of the maritime industry and the effects of the 1984 Shipping Act*, 1989, <http://www.fmc.gov/about/history.aspx>, [пристапено на 3 септември, 2015]. https://www.law.cornell.edu/uscode/html/uscode46a/usc_sup_05_46_10_28.html, [пристапено на 3 септември 2015].

³) Ротердамските правила се усвоени на 11 декември 2008 година од страна на Собранието на Обединетите нации. Ротердамските правила во основа ја претставуваат конвенцијата за договорите за меѓународен превоз на стока целосно или делумно по море. Свечената церемонија на потпишување на конвенцијата се одржа во Ротердам од каде што произлегува и називот на овие правила – Ротердамски правила. Целта на Ротердамските правила е насочена кон модернизација и проширување на правиот режим на меѓународни правни инструменти и земена на постојната меѓународна правна рамка базирана на актуелната меѓународна регулатива: Hague rules, The Hague-Visby rules и Hamburg rules. Целиот текст на конвенцијата е достапен на: <http://www.rotterdamrules.com/>, [пристапено на 11 септември 2015].

⁴) Bernstein D.E., *Freedom of Contracts*, SSRN, http://ssrn.com/abstract_id=1239749, [пристапено на 23 август 2015].

⁵) Ротердамските правила се првиот сет на меѓународни правила кои го уредуваат мултиmodalниот транспорт. Ротердамските правила не се однесуваат на една сообраќајна гранка, како што тоа е случај со Хашките и Хамбуршките правила, <http://www.law-teacher.net/free-law-essays/international-law/hamburg-rules-for-international-carriage.php>, [пристапено на 23 август 2015]. Види повеќе: Berlingieri F, A comparative analysis of the Hague-Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules, General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009, p. 43-49.

⁶) Види повеќе за автономијата на волја во склучувањето на договорите: Тушевска Б., Меѓународно правни аспекти на понудата, Скопје, 2009, стр. 19.

уредуваат правата и обврските на испраќачот, превозникот и примачот на стока.⁷ Сепак, земајќи ја предвид природата на договорот за превоз на стока во поморскиот транспорт, истовремено земајќи го предвид ризикот што постои во реализирањето на правата и обврските, поморското право содржи одредена *differencia specifica* во поглед на прашањето за одговорноста на превозникот во меѓународниот транспорт.

Специфичноста на ова прашањето првенствено произлегува од фактот што превозникот и осигурителните компании под голем ризик преземаат обврска за надоместување на штета во случај на остварување на осигурениот ризик. Од друга страна испраќачот на стоката⁸ во договорот со транспортната компанија се јавува како послаба договорна страна, па креирањето на соодветен правен режим е од исклучително битно значење за почитувањето на начелото на еднаквост на странките и еквивалентност на заемните давања и примања (*начело на еквивалентноста на заемните давања*).⁹

Со донесувањето на Ротердамските правила прашањето за одговорноста на превозникот се наметнува во еден поинаков контекст којшто го опфаќа прашањето: *оправдано ли е дерогирањето на jus cogens правилата во случај кога е договорено ограничување или исклучување на одговорноста на превозникот? Постои ли опасност од злоупотреба на доминантната позиција на превозникот во уредувањето на односите со налогодавачот/клиентот? Конечно, постои ли опасност од поведување на одредени договори за превоз под концептот на „договор на обем“, со цел избегнување на обврските од договорот од која било од договорните страни?*

1. Ротердамските правила како извор на меѓународното транспортно право

Пред да пристапиме кон анализа и елаборација на најсуштествените, истовремено и најконтроверзни решенија од Ротердамските правила,

⁷ Закон за облигационите односи („Службен весник на Република Македонија“ бр. 18/2001, 4/2002, 5/2003, 84/2008, 81/2009, 161/2009 и 123/2013, во понатамошниот текст ЗОО) - член 5 предвидува: учесниците во прометот слободно ги уредуваат облигационите односи во согласност со Уставот, законите и добрите обичаи.

⁸ Во деловната транспортна практика многу често се случува во свое име за за сметка на налогодавачот (испраќачот/извозникот на стоката) да настапи шпедитерот. Следствено, со транспортната (бродската компанија) договорот го склучува шпедитерот.

⁹ Во низата фундаменти начела на договорното право е и начелото на еквивалентност предвидено и во ЗОО, член 8/1 - Во засновувањето на двострани договори, учесниците тргнуваат од начелото на еднаква вредност на заемните давања.

логично е да го елаборираме прашањето за нивната примена содржано во член 5 (*chapter 2, scope of application, art. 5*).

Ротердамските правила се применуваат на договорите за превоз на стока во кои местото на прием и испорака на стоката е во различни држави, и пристаништата на товарирање и истоварање на иста стока се во различни држави, доколку, согласно со договорот за превоз, кое било од долунаведените места е лоцирано во државите договорнички: а) местото на прием, б) пристаништето на товарирање, в) местото на испорака, г) местото на истоварање.

Во правната литература се среќаваат бројни теоретски делиберации, академски ставови и практични искуства што изразуваат како позитивни, така и негативни критики во поглед на содржината и концептите имплементирани во Ротердамските правила.¹⁰

Критички осврт на Ротердамките правила во последната деценија беше направен од бројни и разновидни стејхолдери на транспортното право.¹¹ Зависно од секторот од кои што потекнуваше критиката кон Ротердамските правила и нивното ратификување, се разликуваше и карактерот на критиките и тоа: позитивни и негативни перцепции за имплементацијата на Ротердамките правила.¹² Новите Ротердамски правила во основа треба да ги заменат Хашките и Хамбурските правила, и за прв пат да го уредат транспортот на стока во мултимодална транспортна маршрута. Со цел да согледаат предностите на Ротердамските правила, ќе направиме осврт на најсуштествените прашања од сите сообраќајни гранки.

2. Превоз на стока во железничкиот сообраќај (Rail convention - 1999)

Униформните правила кои го уредуваат меѓународниот превоз на стока по железница (во понатамошниот текст CIM Rules) се усвоени на

¹⁰ Tushevska B., *The perspective of Rotterdam Rules in International Transport of goods*, International magazine for Social Science, 22., 2015, pp. 303-313.

¹¹ Види повеќе критички осврт на Ротердамските правила: Adamsson J., *The Rotterdam Rules, a transport convention for the future*, Maritime Law, 2011, p. 2-79.

¹² Ротердамските правила немаа добар прием во шпедитерската индустрија. Најголемите критики кон новитетите во транспортот од Ротердамските правила доаѓа токму од шпедитерскиот сектор. Иако навидум ФИАТА покажа неутралност во поглед на ратификацијата на новите правила, нејзиниот став лесно се огледа во ставовите на повеќе шпедитерски здруженија во светот, и посебно преку дискусиите од Советот на FIATA за решавање правни прашања (*FIATA Advisory Body on Legal Matters*) на состанокот во Женева (2010). Види: Jones P.J., *The New Rotterdam Rules: Concerns for the Forwarding Sector*, 2010., available from: http://www.pmlaw.com/pmlaw_pdfs/Rotterdam.pdf, [пристапено на 6 октомври 2015].

9 мај 1980 год. CIM Rules влегоа во сила на 1 мај 1985 год.¹³ Овие правила се плод на потребата да се создаде униформиран систем на правила во сферата на железничкиот транспорт. Причините за донесување на CIM Rules од 1980 година се базирале на (CIM, 1893) и тоа: Меѓународната конвенција која се однесувала на превоз на патници и нивниот багаж преку железница¹⁴ и дополнителната конвенција *Additional Convention што се однесува на одговорноста на железницата за смрт или повреда на патниците од 1973 г.*

Преку повеќе ревизии овие текстови биле ревидирани и усогласени на модерните сообраќајни потреби. На осмата ревизорска конференција, во делот Б (*appendix B/CIM Uniform Rules*) биле инкорпорирани неколку анекси и тоа: 1) Regulations concerning International carriage of Dangerous goods by Rail (RID), 2) Regulations concerning International Haulage of Private Owner's Wagons by Rail (RIP), 3) Regulations concerning International carriage of Containers by Rail (RI-Co), 4) Regulations concerning International carriage of Express Parcels by Rail (RIEx).

Конвенцијата почетно била освоена од европските земји за подоцна да и пристапат и земјите од Среден Исток и Северна Африка.¹⁵ COTIF претставува правна рамка за CIV и CIM чии правни ефекти најпрво се осетиле во Кралството Велика Британија преку *International Transport Convention Act 1983*.¹⁶

Битен фактор за меѓународниот режим независно од тоа дали патен (CMR) или железнички (CIM) претставува територијата: меѓународен превоз преку железница или пат. До неодамна, повеќето железници беа во сопственост на државите и оперирани од нив. Во таков случај тешко е да се креира превознички режим во отсуство на согласност на државата. Оттука (*наспроти CMR*), примената на CIM е врзана за контрахирање на

¹³ <http://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>, [пристапено на 22 август 2015].

¹⁴ International Convention concerning the carriage of Passengers and Luggage by Rail (CIV, 1928), <http://www.ecolex.org/ecolex/ledge/view/RecordDetails?id=TRE-001171&index=treaties>, [пристапено на 18 септември 2015].

¹⁵ Државите станувале членки на CIM преку потпишување или ратификување на COTIF (*Convention relative aux transports internationaux ferroviaires*). Покрај многубројните европски држави (*Југославија била потписничка на CIM Конвенцијата*), Конвенцијата ја ратификувале и Иран, Ирак, Сирија, со цел понатаможно проширување на нејзината примена во Азија.

¹⁶ COTIF е модифицирана со *Protocol of Vilnius 1994*, available from: <http://www.otif.org/> [accessed 03 October 2010]. Овие промени вклучуваат ревизија на CIM и влегоа во сила 1 јули 2006 г. Најмалку што се очекувало во однос на ратификацијата било бавното ратификување. Токму тоа и случило.

две договорни страни лоцирани (*местото на испорака и прием на стока е лоцирано*) на различни територии. Попрецизно, (CIM, art. 1/1) овие правила се применуваат на договорите за железнички превоз на стока, во случај кога местото на преземање на стоката под контрола и местото утврдено како дестинација за истовар се лоцирани во две различни држави, од кој барем едната е страна на CIM, и страните во договорот утврдиле дека во случај на спор важат CIM правилата.¹⁷ Примената на овие правила е исклучена во случај кога страните стипулирале нивно дерогирање (*art. 4*).

CIM конвенцијата не го уредува концептот на “*volume contract*”. Во ниту еден сегмент од конвенцијата не е содржана можноста за дерогирањето на правилата кои се од императивен карактер, посебно не кога станува збор за намалување на минимум утврдената одговорност на превозникот во случај на штета за време на транспортната маршрута.

3. Конвенцијата за превоз на стока во патниот сообраќај како извор на транспортното право (CMR convention - 1956)

Конвенцијата за превоз на стока во меѓународниот транспорт на стока (*во понатамошниот текст CMR*), се применува на договорите за друмски превоз, доколку местото од кое се презема стоката од превозникот-шпедитерот, и крајната дестинација за истовар на стоката се во различни држави, при што барем една од нив ја има ратификувано конвенцијата, и независно од местото на престојување и националноста на страните (*CMR, art. 1/1*).

CMR правилата се применува и врз *комбинираниот транспорт*. Ова во случај кога превозното средство во кое е товарана стоката е донесено до одредена дестинација преку друго превозно средство (*железница, брод*), а стоката не е истоварена од него (*CMR, art. 2*). Попрецизно, во случај кога возилото е товарено на бродот. *CMR* се применува и на поморскиот транспорт. Доколку превозното средство со товарена стока е пренесено преку железница, за сите правни ситуации во железничкиот транспорт ќе се применуваат решенијата на *CMR Convention*. *CMR* правилата, нема да се применуваат во случај кога стоката ќе се растовари од камионот.¹⁸ Во

¹⁷⁾ Пред режимот од 1995 год., правилата се примнуваа единствено на превозот по поредени линии во државите договорнички.

¹⁸⁾ *CMR* правилата се применуваат и врз статусот и одговорноста на шпедитерот. Ова во случај кога шпедитерот се декларирал или судот констатирал дека во конкретен случај тој настапил како превозник. Во контекст на ова е пресудата од случајот *Hi-Tec v. Exel*, каде што судот утврдил дека договорот што го склучил шпедитерот претставува договор за превоз на кој се применуваат правилата од *CMR* конвенција.

поглед на одговорноста на превозникот, CMR конвенцијата не предвидува исклучоци за посебни видови на договори за превоз како што е случај со „договорот на обем“ во Ротердамските правила. Имено, во член 17 од конвенцијата предвидено е дека превозникот е одговорен за целосната или делумна штета што настанала за време на транспортната маршрута од моментот на преземање до моментот на испорачување на стоката. Во CMR конвенцијата не се содржани правила кои ја ограничуваат или исклучуваат одговорноста на превозникот.¹⁹ Сепак, содржани се превила за ослободување од одговорноста во случај кога штетата е последица на грешка или пропуст на нарачувачот, последица на фактот што клиентот постапил поинаку од инструкциите на превозникот, последица на природата на стоката или околности кои превозникот не можел да ги предвиди, избегне или спречи (CMR, art. 17/2).²⁰

4. Превоз на стока во авионскиот транспорт – Монреалската конвенција како извор на транспортното право (Montreal Convention - 1999)

Авионскиот карго бизнис претставува важен извор на приход за превозничкиот сектор и воопшто за економијата глобално. Авионскиот превоз на стока (*карго превоз*) се фокусира на интегрирање на своите услуги кон друг услужен сектор со цел задоволување на потребите на своите клиенти од аспект на подготвување на транспортната документација, пакување на стоката итн.

Сето ова води кон нивно настапување и дејствување на пазарот како авио-карго оператори (*air cargo operators*).²¹ Јасно е дека кога станува збор

¹⁹⁾ Во општите услови за работење на транспортните компании се предвидува максимум обесштетување кое транспортните компании може да го надоместат на клиентот. Во овој сегмент постои најголемата опасност од злоупотреба на превозничките компании. Сепак, со оглед на ризикот што го преземаат посебно во делот на поморскиот транспорт, истовремено и високите премии за осигурување, јасна е логиката и оправданоста на овој концепт.

²⁰⁾ Во конвенцијата се содржани правилата за ослободување од одговорност кои укажуваат на фактот дека и во меѓународниот промет на стока, согласно со меѓународните инструменти во патниот сообраќај превозникот се ослободува врз база на концептот на објективна одговорност. Идентична е концепцијата предвидена и во член 252 од ЗОО. <http://www.jus.uio.no/lm/un.cmr.road.carriage.contract.convention.1956.amended.protocol.1978/doc.html#99>, [пристапено на 29 Јули, 2015].

²¹⁾ Истражувањата покажуваат дека и во сферата на воздушниот карго транспорт, превозниците и шпедитерите се фокусираат на понудување „full package services“ како би ги задржале своите клиенти и цврсто би и се спротиставиле на конкуренцијата помеѓу *air cargo operators*. Во светот на полето на авионските транспорт егзистираат повеќе авионски компании кои нудат „транспорт и логистика“. Види: <http://www.arrowcharters.com/transportation-and-logistics>, [пристапено на 15 септември 2015];

за растот во *air cargo* индустријата (*посебно на полето на меѓународните операции*), постои потенцијален лимит, меѓутоа факт е дека индустријата достигна надминување на реалниот раст во економијата во последните десет години. Во насока на ова, во наредните две декади се очекува раст од 6% на *air cargo* количината.²² Растот на авионскиот карго сообраќај делумно резултира од глобалната трговска либерализација, и појавата на *supply chain management strategies* на што во иднина посебно ќе се фокусираат авионските транспортни компании.

На меѓународно ниво авиотранспортот правно е уреден со *Montreal Convention*.²³ Оваа конвенција се применува на шпедитерите секогаш кога тие се јавуваат како превозници. *Montreal Convention*, се применува (*art. 1, scope of Application*) на меѓународниот превоз²⁴ на патници, багаж и **стока** реализиран преку авион за претходно утврден надомест кој ѝ припаѓа на авионската компанија. Оваа конвенција правно го уредува целиот воздушен транспорт и во неа се содржани специфични

²²[Aribus] во Amaruchkul K., Lorchirachoonkul V., Air-cargo capacity allocation for multiple freight forwarders, Article in Pres, Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, 2010, p. 1. Понатаму, во контекст на ова, David F. Pierce (Регионалниот директор на Boeing commercial airplane group). Во денешницата, авионските превозници летат повеќе од 375 билиони приход по километар годишно. Ова генерира од неколку причини помеѓу кои: зголемената потреба од американски продукти ширум светот поради флукуацијата на американскиот долар; трошоците за работа и каматните стапки се намалуваат, како и тенденцијата за варирање на цената на горивото; конечно, бизнисот во светот осети потреба од експресен пренос на стоката. Како што авионскиот карго капацитет расте со 5.7% на годишно ниво, така сообраќајот расте за 6.7% на годишно ниво.

²³ *Montreal Convention* не претставува дополнение на *Warsaw Convention* (1929). *Montreal Convention* претставува целосно нов договор кој го унифицира системот на одговорност што генерира од *Warsaw Convention*. Во судската практика неретко судите се повикуваат на *Montreal Convention* како на „сукцесор“ на *Warsaw Convention*. *Montreal convention* влезе во сила ноември 2003 година. Независно од ова, во споровите каде што како странки се јавуваат земји-потписнички на *Warsaw Convention*, меѓутоа не и на *Montreal Convention*, останува во примена режимот на одговорност предвиден со *Warsaw Convention*. Промените во режимот на одговорност на авиокомпаниите генерираат од многубројните критики и демодираниите решенија содржани во *Warsaw Convention*. Види повеќе: Abeyaratne R.I.R., *Regulatory management of the Warsaw System of air carrier liability*, Journal of Air Transport Management, Volume 3, Issue 1, 1977. Види: (full text): <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/>, [accessed 14 September 2010].

²⁴ За целта на *Montreal Convention*, изразот меѓународен превоз се однесува на секој превоз, во кој согласно со договорот помеѓу страните, местото на испорака и истовар (*независно од тоа дали постои прекин на преносот и претовар*) се лоцирани или во териториите на двете договорни страни, или во територијата на едната страна договорничка, доколку е утврдена локација во друга држава која не е страна во договорот. Превозот на стока помеѓу две дестинации во една територија без претходно утврдена локација во друга држава не претставува меѓународен превоз согласно со *Montreal Convention*.

правила врзани за пренос на стока во воздушната сфера.²⁵ Во поглед на одговорноста на превозникот, конвенцијата предвидува максимален обем на надоместување штета во износ од 113,100 (SDR).²⁶ Конвенцијата не предвидува можност од дерогирање на одредби кои имаат императивен карактер во уредувањето на концептот на одговорноста на превозникот.

5. Компаративно-правни аспекти на Хашките, Хамбуршките и Ротердамските правила за меѓународен промет на стока

Компаративниот пристап кон решенијата на Hague-Visby Rules, Hamburg Rules и Rotterda Rules е пред сè резултат на бројните критики и сугестии упатени од бизнис секторот (шпедитерските, транспортните асоцијации и логистички оператори) и академските кругови кон Ротердамските правила и нивното влегување во сила (по ратификацијата на 20 држави).²⁷ Реакциите посебно се јавуваа поради фактот што овие правила беа замислени како фундаментална правна основа на идниот меѓународен мултимодален транспорт кон којшто бројните и различни стејхолдери покажуваа се помасовен и поголем интерес.²⁸

Спроведувањето на компаративната анализа на различните решенија од овие конвенции ќе придонесе кон добивањето на јасна претстава за предностите и слабостите на Ротердамските правила и новитетите помеѓу кои е и „*договорот на обем*“.²⁹ Попрецизно, за да се утврди предноста од примената на новите правила на полето на транспортот, логично е тие да се компарира со претходните решенија.³⁰

²⁵ Во контекст на ова, интересно е прашањето за статусот на шпедитерот во случај кога настапува како субјект кој ја презема одговорноста на превозник (значи не настапува како actual carrier). Ова е од причина што шпедитерот неретко (*како и во поморскиот транспорт и од истите причини*) се јавува како испраќач или примач на стоката криејќи го извозникот/увозникот од авионските компании.

²⁶ Види повеќе за SDR (special drawing rights) концептот на утврдување на максималната висина на одговорност на превозникот на: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html> [пристапено на 18 август 2015].

²⁷ Ротердамските правила сè уште не се влезени во сила. Нивното влегување е условено со ратификација од страна на 20 држави-потписнички.

²⁸ Под влијание на процесот на контејнеризација, door-to-door превоз на стоки.

²⁹ Во овој дел нема да ги анализираме сите прашања кои и ги елаборираме. Во понатамошниот текст, одредени прашања ќе бидат дополнително разработени, како тоа го наметнува разраборувањето на проблематиката за „*договорите на обем*.“

³⁰ Земајќи ја предвид обемноста на прашањата кои се регулирани во овие конвенции, ќе се фокусираме на проблематиката која најнепосредно го тангира истовремено е најсуштествена за превозникот. Ова дотолку повеќе што овие правила го тангираат и шпедитерот во случај кога настапува како превозник. Конечно, на крајот ќе се фокусираме на новините на RR и ќе проанализираме некои предности (за нас) кои резултираат од

Во поглед на оваа проблематика одредбите од трите конвенции имплицираат различни решенија. Во овој сегмент, не може а да не се нотира фактот дека помеѓу обврските на превозникот (*да го подготви бродот за безбедно патување, да ја смести стоката на соодветно место во бродот итн*) во Hague Visby Rules и Hamburg Rules не ја предвидуваат базичната обврска за испорака на стоката на лицето именувано како примач согласно со издадениот товарен лист.³¹ Наспроти ова, помеѓу вообичаените обврски на превозникот, Ротердамските правила првенство ѝ даваат на обврската за испорака на стоката (RR, art.11). Во поглед на издавањето товарен лист Хашките и Хамбуршките правила предвидуваат обврска за превозникот (*на барање на испраќачот*) да издаде товарен лист по товарањето на стоката. Во контекст на ова прашање, Ротердамските правила предвидуваат повеќе алтернативи. Имено, превозникот е обврзан на барање на испраќачот да издаде негоцијабилен или не-негоцијабилен транспортен документ, освен ако не издавањето транспортен документ претставува трговски обичај или воспоставена практика, или страните претходно се договориле да не се издаде товарен лист при приемот на стоката (RR, art.35).

Во контекст на ова, интересно е прашањето дали според Ротердамските правила превозникот може да издаде негоцијабилен товарен лист (товарница) во којашто експлицитно ќе се наведе дека стоката може да се предаде на примачот без тој да приложи товарен лист или товарница зависно од видот на транспортот? Навидум RR, art.47/2 дава можност за преземање на стоката во отсуство на товарен лист, меѓутоа во правната литература застапени се становишта дека *art.47/2* не се однесува на таква ситуација,³² оттука, превозникот не смее да ја предаде стоката во отсуство на товарен лист или товарница во рацете на примачот или лицето овластено за прием, доколку за тоа изречно не примил инструкции од консигнантот.

конвенцијата, оставајќи простор на читателот да креира свое критичко мислење во однос на *Rotterdam Rules*.

³¹ Во текстот го употребуваме терминот „*товарен лист*“ како универзален, иако нагласуваме дека секогаш кога станува збор за предавање на стока на бродска компанија последната на барање на клиентот издава товарница (*стокова хартија од вредност што претставува сопственички транспортен документ*), за разлика од товарниот лист кој што ги нема овие својства. Види повеќе: Pamel P.G., Wilkins R.C., Gervais B.L., *Bills of Lading vs Sea Waybills, and the Himalaya Clause*. Canadian Maritime Law Association Seminar, 2011, 1-24.

³² Види повеќе: Lannan K., *The Launch of the Rotterdam Rules*, Viena, 2008, p. 1-15. Canadian Maritime Law Association Seminar, 2011, 1-24.

Во поглед на одговорноста на превозникот, разлики постојат во делот на одговорноста на превозникот за задоцнувањето во испораката на стока. Наспроти H-V-R што не предвидува одговорност за одложеното-задоцнетото испорачување, HR и RR предвидуваат дека превозникот е секогаш одговорен за загубата, штетата или задоцнетото испорачување предизвикано по вина на превозникот, неговата служба или застапниците кои ги ангажирал.

Во поглед на одговорноста на превозникот за работата на третите лица кои тој ги ангажира, трите конвенции предвидуваат различни решенија. Попрецизно, категоријата лица за кој превозникот е одговорен градуелно се зголемува со секоја последователно усвоена конвенција. Според Hague-Visby rules превозникот е одговорен за дејствијата на своите служби и застапници³³ (со исклучок на ситуациите од (art. 4/1/2)). Понатаму, Hamburg Rules го прошируваат кругот на лица за кои превозникот се товари со одговорност. Оттука, во (art. 5/1) изречно е наведена одговорноста на превозникот за своите служби и застапници и сите индивидуални договорни страни кои реализираат услуги во пристаништето.³⁴

Согласно со (HR, art.10/1), превозникот е одговорен за штетата што ја причинил потпревозник. Конечно, Ротердамските правила (RR, art.18 - *Liability of the carrier for other persons*) во категоријата лица за кои превозникот се товари со одговорност ги вклучува сите страни кои реализираат транспорт (поморски и друмски-maritime и non-maritime), независните договорни страни кои реализираат услуги во пристанишната сфера, сопственикот и екипажот на бродот, како и сите вработени кај него и кај кој било реализатор на превоз. Следствено на ова се надоврзува и прашањето за одговорноста на службите и застапници на превозникот. Попрецизно, од аспект на одговорноста се поставува прашањето: дали решенијата предвидени за превозникот, се применуваат и врз ова категорија лица?

Хашките и Хамбуршките правила не ја регулираат одговорноста на службите и застапници на превозникот. Тие единствено предвидуваат дека ова категорија лица е овластена да ги користи правата и бенефициите на превозникот (HVR, art. 4bis/1 и HR, art. 7/2). Ротердамските правила

³³) Со оглед на помалиот опсег на примена на *Hague-Visby Rules*, кругот застапници за кои превозникот се товари со одговорност е редуциран. Тука не влегуваат дејствијата на застапниците реализирани во пристаништето со оглед на тоа што примената на *Hague-Visby Rules* е предвидена од товарањето до истоварањето на стоката.

³⁴) <http://www.admiraltylaw.com/statutes/hamburg.php>, [пристапено на 29 септември 2015].

содржат идентично решение со Хашките и Хамбуршките правила, проширувајќи ја категоријата надвор од *maritime performin party*, со оглед на нејзиниот опсег на примена, и изречно нагласувајќи дека сите овие лица се предмет на бенефициите кои ова конвенција ги предвидува за превозникот.

Во секоја од конвенциите регулирано е прашањето за издавање на товарни листови со одредени специфики во секоја од нив. HVR, art.3/3 предвидува дека по приемот на стоката превозникот има обврска по барање на испраќачот да издаде товарн лист, а по товарањето на стоката да издаде товарен лист за товарена стока на превозното средство - *shipped bill of lading* (art.3/7). Во поглед на содржината на товарниот лист или товарницата превозникот не подлежи на никаква одговорност. Тој единствено евидентира што примил во состојба каква е опишана согласно со изјавите на консигнантот. Во контекст на ова Хашките правила предвидуваат заштита за *bona fide* поседувачот на товарен лист или товарница. Така, согласно со HVR, art.3/4, товарниот лист претставува *prima facie* доказ за прием на стоката од превозникот според дескрипцијата од (art.3/a/b/c). Доказ за спротивното не е дозволен кога товарниот лист е предаден на трето лице коешто настапило *bona fide*. Хамбуршките правила содржат идентично решение во поглед на издавањето товарен лист (*shipped bill of lading, art. 14*), со една измена во однос на превозникот. Имено, превозникот е овластен да ја квалификува дескрипцијата на стоката, наместо да одбие да ги внесе својствата кога разумно се сомнева дека постои несогласност помеѓу вистинските и опишаните својства на стоката HR (art. 16).

Издавањето товарница го предвидува и Ротердамските правила, со тоа што за првпат во овие правила согласно со потребите на прометот на стоки, електронската комуникација итн. се предвидува издавањето на електронска товарница со истите својства и истата правна природа како и хартиената товарница. Според Ротердамските правила, издавањето товарница не е услов за примена на правилата. Испраќачот е во позиција да стекне негоцијабилен или не-негоцијабилен товарен лист што претставува новитет во Ротердамските правила. Во однос на елементите кои се наведуваат во товарницата, Ротердамските правила предвидуваат идентично решение, со една разлика во поглед на елементи што треба да ги внесе испраќачот и оние кои ги внесува превозникот. Во однос на дескрипцијата на стоката при нејзини прием, Ротердамските правила предвидуваат обврска за превозникот кога знае или кога се сомнева да означи дека стоката отстапува од опишаните својства.

Во корелација со прашањето за одговорноста на превозникот конвенциите го регулираат и прашањето за *лимитирањето на одговорноста на превозникот, што е во тесна врска со концептот на „договори на обем“*. Наспроти HVR и HR кои правно ги покриваат загубата и оштетувањето на стоката, Ротердамките правила во овој сегмент предвидуваат генерално прекршување на обврските од договорот согласно со овие правила. Лимитот според Hague Visby Rules е 666,67 SDR по пакет или единица транспорт, или 2 SDR по килограм. Овој лимит со Hamburg Rules е зголемен на 835 SDR и 2.5 SDR по килограм. Конечно, Ротердамските правила предвидуваат уште едно зголемување на лимитот, односно предвидува 875 SDR и 3 SDR.

Во поглед на овие новитети во правната теорија и практика се искристализирале повеќе теоретски аргументации. Ова посебно во однос на тоа што претставува „package“³⁵ во корелација со принципот на „*freedom of contract*“ и „*volume of contracts*“. Иако навидум потврдено од мајоритетот, решението предизвикало несогласност од страна на одредени делегации.³⁶ Во однос на одговорноста за економската загуба поради доцнењето на испораката, HR и RR (*HR ова не го предвидуваат*), предвидуваат надомест во висина од два и пол пати од цената на стоката.³⁷

Во поглед на слободата на договарање („*freedom of contract*“), HVR, содржи недозволиви решенија за правото. Во насока на ова, HVR во art.3/8 предвидува дека секоја клаузула што го ослободува превозникот од одговорност, а која не произлегува од решенијата на овие правила е ништовна. Понатаму, HVR во art. 6 предвидуваат дека превозникот може да склучи каков било договор во поглед на неговите облигации и одговорности доколку не е издаден или ќе се издаде товарен лист. Конечно, во поглед на ова, HVR, art. 7, предвидува слобода на договарање пред товарањето и по истоварањето на стоката. Ова укажува на фактот дека слобода на договарање согласно со HVR е предвидена во деловите во кои таа не се применува.

Хамбуршките правила во член 23 предвидуваат дека секоја

³⁵) Види повеќе:

http://www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=421&highlight=package, [пристапено на 5 октомври 2015].

³⁶) За Кина лимитот бил превисок, за делегацијата на Германија и Шведска премногу низок итн. Во контекст на ставовите на одредени делегации види повеќе: <http://www.rotterdam-rules.com/en/press-and-publications>, [пристапено 28 август 2015].

³⁷) Cappagli A.C., *Limitation of liability in the Rotterdam rules, A latin american perspective*, 2005, p.12.

стипулација што ги дерогира одредбите од конвенцијата е ништовна, меѓутоа дека превозникот може да ги зголеми своите обврски и својата одговорност под условите од ова конвенција. Во поглед на слободата на договарање, Ротердамските правила предвидуваат дека правата и обврските на превозникот *maritimeperforming parties*, испраќачот, примачот, *controlling party* се мандаторни-облигаторни. Меѓутоа, во овој сегмент, под одредени услови имплементиран е концептот на „договорите на обем“ (*volume contracts*) како договори кои се однесуваат на превозот на специфично количество стока во серија испораки во одреден временски интервал на чии предности и слабости ќе се задржиме во текстот.

6. Предностите и слабостите на договорот на обем во меѓународниот превоз на стока согласно Ротердамските правила

Режимот на „договор на обем“ или во оригинал во правната теорија и практика познат како „*volume contract*,” во Ротердамските правила е предвиден на предлог на САД со интенција да во целост да се имплементира принципот на слободно договарање на условите и начинот на превоз, односно принципот на „*freedom of contract*“ за категоријата договори за превоз веќе уредени со Американскиот *Shipping Act 1984*, и *Ocean Shipping Reform Act 1998*.

Сепак, во однос на Американскиот *Shipping Act 1984* и *Ocean Shipping Reform Act 1998*, концептот на „*volume contract*“ во Ротердамките правила отстапува од претходно предвидениот концепт познат како „*service contract*“. Во поглед на оваа категорија договори, упатени се бројни критики од аспект на прекршувањето-дерогирањето на фундаменталните решенија и тоа како на Ротердамките правила, така и на правилата содржани воопшто во важечкото меѓународно право. Темелните теоретски анализи, практични искуства³⁸ и решенијата на конвенцијата покажуваат дека не станува збор за алтернатива на дерогирање на базичните обврски на превозникот (*отстапување од подготвувањето на бродот, обезбедувањето услови за соодветно чување на стоката за време на преносот итн.*), нешто што претставува минимум стандард на обврска на бродската компанија, туку создавање на можност за слободно уредување на правата и обврските на превозникот и налогодавачот, без разлика дали истите ќе се зголемат или намалат. Како единствен реален

³⁸) Во контекст на ова види: Mukherjee P.K., Basi Bal A., *A Legal and Economic Analysis of the Volume contract Concept under Rotterdam Rules*, *Journal of Transport Law, Logistics and Policy*, Vol.77, No.1, 2010, p. 1-24.

проблем кој се наметна во теоријата е дали превозникот има право да бара обесштетување на стоката на база на лимитот поставен во чл. 59 од RR, во случај кога примачот го одбил дерогирање (пример, во поглед на лимитот на одговорноста) на кое консигнантот полноважно (во поглед на редукцијата на транспортните трошоци) се согласил?

Споредено со Hague Visbz Rules и Hambur Rules, Rotterdam Rules содржат далеку појасни и пофункционални решенија. Земајќи ги предвид промените што ги наметнаа мегаломанските потреби на увозно-извозните компании, донесувањето (*и влегувањето во сила*) на овие правила ни се чини сосема оправдано. Попрецизно, концептот на „*договори на обем*“ логично се наметна на потребите на комбинираниот транспорт, електронската трговија, контејнеризацијата на транспортот, мултимодалниот транспорт итн. Ова претставува само сегмент од причините што бараа новитети на ова поле. Се разбира ова го констатираме од аспект на намалување на парничните и арбитражните процеси.³⁹

При елаборирањето на оваа проблематика ние нема да си дозволиме предлабоки и преголеми критики, земајќи го предвид фактот дека наша главна цел не беше проучување на Ротердамските правила туку анализа на концептот на „*договори на обем*“ во контекст на меѓународен превоз на стока.

„Договорите на обем“ им овозможува на трговските друштва кои пренесуваат големи колични стока (*bulk cargo*)⁴⁰ да отстапат од мандаторите правила содржани во Ротердамската конвенција. Според бројните теоретичари и критичари на концептот „договор на обем“, станува збор за новитет што претставува голема отстапка, иако во суштина во модифицирана форма „*volume contracts*“ се широко прифатени во повеќе комерцијални сфери. Во суштина на концептот на „*volume contract*“ се наоѓа слободата на волја (*freedom of contract*) на договорните страни во поглед на уредувањето на правата и обврските и обемот на одговорност на превозникот за реализирање на транспортната маршрута од местото на товарење, до местото на истоварање.

Во поглед на слободата на договарање, Ротердамските правила предвидуваат дека правата и обврските на превозникот (*maritime performing parties*), испраќачот, примачот, *controlling party* се

³⁹) Berlingieri F., *An analysis of two recent commentaries of the Rotterdam rules*, Il Diritto Marittimo, 2012, p. 94.

⁴⁰) <http://www.businessdictionary.com/definition/breakbulk-cargo.html> [пристапено на 11 септември 2015].

мандаторни-облигаторни (*императивен карактер*). Меѓутоа, во овој сегмент, под одредени услови, дозволени се „volume contracts“ како договори кои се однесуваат на превозот на *специфично количество стока во серија испораки во одреден временски интервал*. Режимот на “volume contract” во Ротердамските правила е предвиден на предлог на САД со цел да се имплементира „freedom of contract“ за категоријата договори за превоз веќе уредени со американскиот Shipping Act 1984, Ocean Shipping Reform Act 1998 година.

Поради непознавањето на ова категоријата во останатите јурисдикции, усвоен е предлогот за „volume contracts“ и потпишан од страна на 25 земји во светот. Во поглед на ова категорија договори, упатени се бројни критики од аспект на прекршувањето-дерогирањето на фундаменталните решенија содржани во Ротердамските правила. Сепак, суштествените теоретски анализи⁴¹ покажуваат дека не станува збор за алтернатива на дeroгирање на базичните обврски на превозникот и тоа: *отстапување од подготвувањето на бродот, безбедност на бродот, обезбедувањето услови за соодветно чување на стоката за време на превозот* итн.). Дeroгирање во поглед на овие обврски на превозникот не е дозволено. Следствено, полемики во поглед на условите и безбедноста на бродот не постојат. Единствен реален проблем кој може да генерира е дали превозникот има право да бара обесштетување на стоката на база на лимитот поставен во чл. 59 од Ротердамските правила (*limits of liability*) во случај кога примачот го одбил дeroгирање (пр. во поглед на лимитот на одговорноста), на кое консигнантот полноважно (во поглед на редукацијата на транспортните трошоци) се согласил.

Споредено со Hague-Visby Rules и Hamburg Rules, Rotterdam Rules содржат далеку појасни и пофункционални решенија. Земајќи ги предвид промените што ги наметнаа мегаломанските потреби на увозно-извозните компании, донесувањето (*и влегувањето во сила*) на овие правила ни се чини сосема оправдано. Комбинирианиот транспорт, електронската трговија, преносот на правата се само неколку од причините што бараа новини на ова поле. Се разбира ова го констатираме од аспект на намалување на парничните и арбитражните процеси. При елаборирањето на ова проблематика ние нема да си дозволиме предлабоки и преголеми критики, земајќи го предвид фактот дека наша главна цел не беше проучување на Ротердамските правила туку нивно елаборирање

⁴¹) Во контекст на ова, види: Mukherjee P.K., Basi Bal A., *A Legal and Economic Analysis of the Volume contract Concept under Rotterdam Rules*, Journal of Transport Law, Logistics and Policy, Vol.77, No.1, 2010, p. 1-24.

со одредени актуелни анализи застапени во академските кругови. Ова дотолку повеќе што ние не сме компетентни да го цениме влијанието на овие правни решенија врз економските ефекти на транспортниот сектор. Сепак ни се чини со право констатираме дека (*од она што ни беше достапно за анализа*) најголемите критики доаѓаат од шпедитерскиот сектор.

„Договорите на обем“ им овозможува на трговските друштва (*во комерцијална смисла*), кои пренесуваат големи колични стока, да отстапат од мандаторите решенија на Ротердамските правила. Навидум голема отстапка, а во суштина нешто што е широко прифатено во повеќе комерцијални сфери. Во суштина на концептот на „*volume contract*“ се наоѓа слободата на волја- *freedom of contract* на договорните страни.

Принципот на „*freedom of contract*“ е прифатен и во Хашките и Хамбуршките правила во делот на *charterparties*.⁴² Врз база на овој принцип предвидена е можноста компании што пренесуваат големи (*специфични*) колични стока во серија испораки да контрахираат под услови поинакви од оние утврдени во облигаторните решенија на Ротердамските правила.

Најголемите проблеми во поглед на овој концепт произлегуваат од „*малите консигнанту-small shippers*“ кои се под притисок од злоупотреба од транспортните компании. Во суштина, на консигнантот секогаш му е дадена можност и забелешка во однос на истата, дека може да инсистира и покрај експедирањето под „*volume contract*“, сите одредби од RR да се применат (RR, art.80/2/c). Дотолку повеќе, секој консигнант има право да инсистира на сепарирани договори за превоз во поглед на секоја пратка, избегнувајќи ја на тој начин можноста да потпаднат под режимот на „*volume contract*“. Заштата на малите консигнанти на стока се предвидува и поради фактот што „*volume contract*“ мора да содржи одредба дека отстапува од RR. Конечно, одредбите од „*volume contract*“ мора да бидат одделно преговарани и во никој случај инкорпорирани во друг документ или вклучено во атхезионен договор.⁴³

Примената на RR е во тесна врска со зголемувањето на ефикасноста на меѓународните зделки, намалување на трошоците за меѓународен бизнис и намалување на парничните и арбитражните постапки. RR претставуваат разбирлив меѓународен инструмент што правно го

⁴² Keenan R.T., *Charter parties and bills of lading, Law and Practice of Admiralty on the Great Lakes conducted at Marquette University Law School*, Marquette Law, review, Vol. 42, 1958, p.348.

⁴³ Foglar V. P., Suisse A., *Količinski ugovori prema rotterdamkim pravilima*, Transportversicherung-Abteilung Schaden, 2010, p. 211.

уредува *door-to-door* транспортот, модернизирајќи го правото, правејќи го далеку покомпатибилно на потребите на современата трговија. Овие новитети содржани во Ротердамските правила кореспондираат со заштитата на важечките правила за унимодален транспорт: воздушен, друмски и превоз во внатрешните морски води.

Ротердамските правилата се компатибилни со една напредна индустрија што создава конкуренција на пазарот. Овие правила ќе ги заменат гломазните и застарени режими во поморскиот транспорт, конструирајќи предност за компаниите инволвирани во меѓународниот превоз и легалната транспарентност. Со ова се подобруваат условите за реализирањето на меѓународните трговски зделки.⁴⁴

Заклучок

Проучувањето на прашањето за оправданоста на „*договорите на обем*“ во меѓународниот превоз на стока ја наметнува и потребата од анализа на прашањето за Ротердамските правила и нивното влегување во сила. Ротердамските правила кои беа донесени во 2008 година сè уште не се влезени во сила. Точно е дека процесот на имплементација воопшто не е едноставен, сепак, симптоматично е нератификувањето на Ротердамски правила од страна на најголемите носители на меѓународната трговија ширум светот.

Во бројните и разновидни новитети коишто ги наметнаа Ротердамските правила, останува како најактуелно прашањето за одговорноста на превозникот во „*договорите на обем*“. На мислење сме дека концептот на „*договор на обем*“ во меѓународниот превоз на стока претставува концепт чија имплементација претставува почитувањето на нечелото на автономија на волја и во целост кореспондира со реалните потреби на увозно-извозниот сектор и транспортните компании. Отстапувањето од императивниот режим во делот на одговорноста на превозникот врз основа на претходно уредено прашање со волја на договорните страни, не претставува повреда на правниот поредок доколку како концепт тоа е договорено помеѓу превозникот и испраќачот на стоката. Иако станува збор за дерогирање, Ротердамските правила тоа го дозволуваат, дотолку повеќе што теоретски практично тоа не е на штета на некоја од договорните страни. Имено, испраќачот на стоката претходно влегов во преговори и ги договарал условите и

⁴⁴) Lannan K., *Rotterdam Rules: door-to-door carriage of goods*, Viena, 2010, p. 13.

начинот на реализирање на правата и обврските. Друго е прашањето ако и овој тип на договори исклучиво може да се склучи по концептот на адхезиони договори. Во отсуство на преговори, нашето становиште во поглед на склучувањето на „*договор на обем*“ и исклучувањето или ограничувањето на одговорноста би било дијаметрално поинакво.

Од друга страна, факт е дека многу одамна во теоријата, законодавството и практиката постои концептот на „*збирна шпедиција*“ и „*збирен транспорт*“, кој наметнува различен принцип на одговорност за превозникот и шпедитерот, односно зголемувањето на обемот на одговорноста. И овие концепти се резултат на претходно имплементирана договорна клаузула која овозможува отстапување од воспоставениот правен режим.

Конечно, ни се чини дека концептот на „*договор на обем*“ во целост кореспондира со современите трендови на масовен и брз промет на стоки, зголемувањето на бројот на малите и средни трговски друштва како носители на деловни активности, глобализацијата и либерализацијата на пазарот на стоки и услуги. Превозот на поголем број на помали пратки во серија на експедирање кореспондира со потребите на увозно-извозниот сектор, ефикасноста, рационалноста и економичноста во транспортирањето.

Користена литература

- Adamsson J., The Rotterdam Rules, a transport convention for the future, Maritime Law, 2011. Berlingieri F., A comparative analysis of the Hague-Visby rules, the Hamburg rules and the Rotterdam rules, General Assembly of the AMD, Marrakesh 5-6 November 2009.
- Bernstein D.E., Freedom of Contracts, SSRN, http://ssrn.com/abstract_id=1239749, [пристапено на 23 Август, 2015].
- Foglar V. P., Suisse A., Količinski ugovori prema rotterdamским pravilima, Transportversicherungen-Abteilung Schaden, 2010.
- John L. Peterman, Report of the Federal Trade commission, An analysis of the maritime industry and the effects of the 1984 Shipping Act, 2010.
- Lannan K., Rotterdam Rules: door-to-door carriage of goods, Viena, 2010.
- Mukherjee P.K., Basi Bal A., A Legal and Economic Analysis of the Volume contract Concept under Rotterdam Rules, Journal of Transport Law, Logistics and Policy, Vol.77, No.1, 2010.
- Sturley M.F., The History of COGSA and the Hague Rules, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 22, No. 1, January, 1991.

Timotijević A.: Odgovornost broдача za zakašnjeње u izvršnjeњу ugovora o prevozu stvari morem, Beograd, 2005.

Tushevska B., The perspective of Rotterdam Rules in International Transport of goods, International magazine for Social Science, 2015.

Ullman G.H., The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodal, Containerized Transport, Journal of Maritime Law and Commerce 2 J. Mar. L. & Com. (1970-1971).