

THE ROLE AND SIGNIFICANCE OF BILL OF LADING IN DETERMINING THE CARRIER'S LIABILITY

Borka Tushevska Gavrilovikj

Full professor at Faculty of Law, Goce Delcev University, Stip, North Macedonia

Email: borka.tusevska@ugd.edu.mk

Kristijan Panev

Assistant at Faculty of Law, Goce Delcev University, Stip, North Macedonia

Email: kristijan.panev@ugd.edu.mk

Abstract

In the last decade of the 21st century, numerous and heterogeneous changes took place in the transport, forwarding and logistics sector. These changes were essentially a response to numerous and varies occurrences in the oil and energy industry, the world financial crisis, political conflicts and wars, as well as the emergence of the COVID-19 pandemic, which was perceived as a special challenge to this industry.

From time perspective, nowadays, this sector has once again shown that adaptability is a strong point of this industry. Hence, its importance and role for the market of goods and services is more significant than ever before. Transportation *per se* is a challenge for explore from many aspects of the matter. From a legal point of view (which is our outstanding challenge), one of the most significant issues in the transport and logistics sector is the concept of “*carrier liability*”. From the position of an arbitrator and a judge, the most significant issue is the criteria, factors and evidentiary means for determining carrier’s liability.

In this paper we will study the issue of the role and significance of transport documents in determining the carrier's liability, focusing both on the theoretical opinions and on the relevant practice, as a supplement to the theory and clearing up certain theoretical dilemmas that are still present.

To achieve the goal, we will use the methods of analysis and synthesis, the method of description, the comparative method and the methods of induction and deduction. The latter in function of setting the summary, as a conclusion of the research.

Keywords: logistics, transport, transport documents, forwarding, liability, conference, transporters.

УЛОГАТА И ЗНАЧЕЊЕТО НА ТОВАРНИТЕ ЛИСТОВИ ВО УТВРДУВАЊЕТО НА ПРЕВОЗНИЧКАТА ОДГОВОРНОСТ

Борка Тушевска-Гавриловиќ

Професор на Правен факултет, Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип, Северна Македонија

Email: borka.tusevska@ugd.edu.mk

Кристијан Панев

Асистент на Правен факултет, Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип, Северна Македонија

Email: kristijan.panev@ugd.edu.mk

Апстракт

Во последната деценија од 21 век, во секторот транспорт, шпедиција и логистика се случува бројни и хетерогени промени. Овие промени во суштина беа одговор на бројните превирања во нафтената и енергетската индустрија, светската финансиска криза, политичките и воените конфликти, како и присуството на пандемијата КОВИД -19, што претставуваше посебен предизвик за оваа индустрија.

Од денешна временска перспектива, овој сектор уште еднаш покажа дека адаптивбилноста е една од најсилните страни на оваа индустрија. Нејзиното значење и улога за пазарот на стоки и услуги е позначајно од кога било. Транспортот *per se* е предизвик за истражување од повеќе аспекти. Од правен аспект (што е наш исклучителен предизвик), едно од најзначајните прашања во транспортниот и логистичкиот сектор е прашањето за *одговорност за штета на стоката што се превезува*. Од позиција на арбитар и судија, најзначајно е прашањето за критериумите, факторите, доказните средства за утврдување на одговорноста на давателот на услугата, најчесто превозникот.

Во овој труд ќе го проучиме прашањето за улогата и значењето на превозничките документи во утврдувањето на превозничката одговорност, фокусирајќи се како на теоретските гледишта и анализи, така и на релевантната практика. Последното како дополнување на теоријата и расчистување на одредени теоретски дилеми што сè уште се присутни во релевантната фела и експертите од областа на транспортот и логистиката.

За да ја оствариме целта ќе се послужиме со методите на анализа и синтеза, методот на дескрипција, компаративниот метод и методите на индукција и дедукција. Последните во функција на поставување на резимето, како заклучок од истражувањето.

Клучни зборови: логистика, транспорт, транспортни документи, шпедиција, одговорност, конвенција, транспортери.

1. Воведни аспекти за улогата и значењето на превозничките документи во одредувањето на одговорноста на превозникот

Да се проучи прашањето за „Улогата и значењето на товарните листови во утврдувањето на превозничката одговорност“, првенствено значи да се детерминира поимот на „товарни листови“ во теоретска и практична смисла, како и да се разграничи овој поим од останатите помалку или повеќе слични превознички документи. Дополнително, а не помалку битно, за темелно проучување на оваа проблематика, нужно е да се разграничат превозничките од „шпедитерските документи“. Последниве честопати, особено во практиката, се поистоветуваат со „превозничките документи“, а во суштина се карактеризираат со поинаква правна природа, улога и значење за стоковиот превоз.

Покрај ова, темелната анализа и елаборација на ова прашање ја наметнува и потреба да се разграничи статусот на превозникот во однос на шпедитерот, логистичкиот оператор, давателот на логистички услуги 3PL, понатаму, операторите во превозот како 4PL, 5PL даватели на услуги.⁸²²

⁸²² Станува збор за логистички оператори кои се разликуваат помеѓу себе од аспект на обемот и видот на услугите коишто ги нудат на своите клиенти, односно на увозно-извозниот сектор. Зависно од

Сето ова генерира од потребата да се расчистат одредени теоретски дилеми коишто во практиката создаваат големи проблеми за бизнис секторот и за сите останати стејхолдери во оваа индустрија. Во прилог на ова, не смее да се игнорира и фактот дека во синцирот на превознички услуги учествуваат и бројни други субјекти, коишто имаат поинаков предмет на работење, меѓутоа којшто предмет влегува во секторот на логистика. Оттука, складиштарите, контролорите на стока, дистрибутерите, осигурителните компании итн.

Во практиката на деловното работење на компаниите, сите овие субјекти повеќе или помалку можат да се јават и како превозници, шпедитери, логистички оператори итн. Ова практика има и своја законска поддршка. Имено, и Закон за трговските друштва на Република Македонија⁸²³, допушта регистрација на компаниите според „опитата клаузула за бизнис“, што подразбира дека субјектот на упис во трговскиот регистар може да ги врши сите дејности според Националната класификација на дејности (НКД).⁸²⁴

Дополнителна законска поддршка претставува и решението од Законот за облигационите односи⁸²⁵, којшто во делот на шпедицијата изречно наведува дека и шпедитерот може да врши превознички и други видови на услуги. *Vice versa*, и превозникот може да врши шпедитерски и други логистички услуги, што ја прави транспортната индустрија *per se* комплексна, со бројни дилеми и тешкотии во одредувањето на одговорноста на давателите на услугите во превозот. Дополнително во насока на посилна аргументација на овие ставови, стои и фактот дека „деловните обичаи, „практиката на доброто деловно работење“ „деловните односи поставени помеѓу компаниите“, претставуваат моќен извор на право. Оттука, уредувањето на односите во бизнис секторот, особено во транспортот и логистика, во голем дел се базира на решенија коишто не произлегуваат од законските прописи, туку од практиката воспоставена помеѓу компаниите“.

Најголемите дилеми, проблеми, теоретски стручни и научни дебати постојат во делот на одредувањето на статусот на давателот на услугата. Имено, дали *in concreto*, давателот на услугата е превозник којшто има превозничка одговорност, или настапил како шпедитер и има ограничен

концентрацијата на услугите коишто ги нудат, нивниот обем, динамика, и инволвираност на други субјекти, се прави разликата помеѓу 3 PL, 4PL, и 5PL (провајдери на услуги).

⁸²³ Закон за трговските друштва („Службен весник на Република Македонија“ бр. 28/04, 84/05, 25/07, 87/08, 42/10, 48/10, 24/11, 166/12, 70/13, 119/13, 120/13, 187/13, 38/14, 41/14, 138/14, 88/15, 192/15, 6/16, 30/16, 61/16, 64/18 и 120/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 290/20, 215/21 и 99/22).

⁸²⁴ Според членот 7 од Законот за едношалтерски систем (Службен весник („Службен весник на Република Македонија“ бр. 84/2005, 13/2007, 150/2007, 140/2008, 17/2011, 53/2011, 70/2013, 115/2014, 97/2015, 192/2015 и 53/2016), „Опитата клаузула за бизнис“ му овозможува на субјектот упис во трговскиот регистар и вршење на сите дејности според Националната класификација на дејности (НКД). По исклучок дејностите за кои според НКД со закон е пропишано да се вршат само врз основа на согласност, дозвола или друг акт на државен орган, субјектот на упис може да ги врши откако за дејностите добил согласност, дозвола или друг акт на државен орган согласно со закон. За субјектите на упис во регистарот на други правни лица се внесуваат податоци кои се од значење за вршење на дејноста.

⁸²⁵ „Службен весник на РМ“ бр.18/01, Законот за изменување и дополнување на Законот за облигационите односи, објавен во „Службен весник на РМ“ бр.4/02, Законот за изменување на Законот за облигационите односи, објавен во „Службен весник на РМ“ бр.5/03, Законот за изменување и дополнување на Законот за облигационите односи, објавен во „Службен весник на РМ“ бр.84/08, Законот за изменување на Законот за облигационите односи, објавен во „Службен весник на РМ“ бр.81/09, Законот за изменување и дополнување на Законот за облигационите односи, објавен во „Службен весник на РМ“ бр.161/09, одредбите од Законот за договорите за превоз во патниот сообраќај, објавен во „Службен весник на РМ“ бр.23/13 со кои е интервенирано во Законот за облигационите односи, Исправката на Законот за облигационите односи, објавена во „Службен весник на РМ“ бр.123/13.

обем на одговорност,⁸²⁶ односно „непревозничка одговорност“, што *per se* според важечкото законодавство подразбира помал обем на одговорност *vis-à-vis* превозникот.⁸²⁷

Искуството од практиката покажа дека токму превозничките документи имаат суштинска улога и големо значење и за судовите, арбитрите и целокупниот увозно-извозен сектор. Имено, во одредувањето на статусот на давателот на услугата, оттука и утврдувањето на обемот на одговорност, надлежните авторите во најголем дел се потпираат на статусот на превозничкиот документ што го издал давателот на услугата. Се разбира поимот, природата и улогата на превозничките документи не се единствениот критериум по којшто надлежните авторитети ќе го определат и статусот на давателот на услугите, меѓутоа, нивната улога во поглед на ова прашање е клучна. Оттука, и суштинското значење на ова прашање во логистичкиот сектор.

2. Поим на товарен лист и неговото значење во превозот на стоки според македонското право

Во деловното работење на превозничките компании, шпедитерскиот и воопшто логистичкиот сектор, се среќаваат повеќе различни превознички и документи со поинаква правна природа од превозничките документи, и тоа: *товарен лист, шпедитерски товарен лист, коносман, шпедитеров коносман, коносман за комбиниран и мултимодален превоз на стока итн.* Сите наведени превознички, шпедитерски и останати логистички документи се во функција на обезбедување посимплифициран и посигурен превоз на стоки. Сепак, еден од најкористените документи е товарниот лист (*bill of lading*), којшто е типичен превознички документи, односно документ којшто повлекува „превозничка одговорност“ за компанијата што го издава. Товарниот лист (*bill of lading*) прв пат е употребен во 1749 година, како исправа со која што превозникот го потврдил примателот и приемот на стоката за превоз по циришкото езеро, а во којшто се евидентирани клучните информации за правилна експидирање на стоката и учесниците во маршрутата (Carić S., 2000).

Товарниот лист е превозна исправа што ја прати стоката во текот на транспортниот процес и генерално се перципира како *симбол* или *клуч* за стоката (*правно*) покриена со него. Ова во смисла на тоа што „*товарниот лист*“ ја прати стоката до последната дестинација на експидирањето и тоа *не само во физичка смисла*, туку што е најбитно за нашето прашање, ја прати стоката и во „*правна смисла*“. Во практиката на секојдневното реализирање на превозничките маршрути ширум светот, товарниот лист се перципира како флексибилна/подвижна исправа којашто повлекува превозничка одговорност (*правен инструмент*), и којашто извршува повеќе хетерегени функции. Една од суштинската функција е „*доказната сила*“ на товарниот лист и се однесува и на неговата содржина, временскиот период во којшто стоката е под контрола на превозникот, кој ги платил трошоците за превоз и дали примателот е овластен да располага со стоката за време на транспортот, давајќи му инструкции на превозникот.

⁸²⁶ Во практиката на работење на превозниците, шпедитерите и логистичките оператори, константна е конфронтацијата во поглед на тоа кој треба да ја надомести штетата на клиентот, со оглед на фактот што во истата учествувале повеќе субјекти, а секој со различен статут. Дополнително, статусот на секој од овие учесници го детерминира и обемот на одговорност за настанатата штета.

⁸²⁷ Битно е да се нагласи во овој контекст дека според решенијата на повеќе компаративни правни системи, шпедитерите одговараат само за „*концептот на инстрадиција*“, што подразбира одговорност „*само за избор на правилна (економична, брза, безбедна) превозничка маршрута*“, а превозникот одговара за секоја штета што ќе настане врз стоката што се транспортира. Оттука, за овие учесници е исклучително важно да докажат дека настапиле како „*шпедитери*“ во случај на постоење на штета, и *vice versa*, да докажат превознички статус, кога стоката пристигнала на договорената дестинација, во состојбата во која е утврдено во договорот. Тогаш во најголем број случаи се претставуваат и како превозници на коишто им следува и надомест за превозот на стоката.

„Доказната сила“ што е типична за „товарните листови“, подразбира дека истите служат да докажат дека „договорот за превоз е склучен, а што е уште побитно, „доказ дека стоката е товарена на превозното средство“. Товарниот лист *не претставува* договор за превоз, така што во случај на неговото неиздавање, невалидност, уништување или губење, правната важност, правната егзистенција на договорот може да (и мора да) се докажува со други доказни средства. Поинаку кажано, товарниот лист „не влијае на правната валидност на договорот за превоз“. Во ова смисла, *товарниот лист е само прост доказ за склучениот договор за превоз кој може да се докажува и со други доказни средства* (Васиљевиќ М., 2006).

Според законската формулација на член 51 од Законот за договорите за превоз во патниот сообраќај на Република Македонија (Службен весник “ бр.23/2013; 156/2015), „*товарен лист се издава за секој превоз на стока во внатрешниот и меѓународниот превоз на стока во патниот сообраќај. Товарниот лист се издава по приемот, односно товар на стоката за превоз. Со издавањето на товарниот лист превозникот потврдува дека е склучен договор за превоз и дека стоката е примена за превоз*“.⁸²⁸

Товарниот лист го покрива превозот на стока во домашниот и меѓународен *патен, воздушен, железнички и мултимодален*⁸²⁹ (комбиниран) сообраќај. Во поглед на одредбите⁸³⁰ коишто ја уредуваат материјата за товарниот лист, евидентно е постоењето на одредени разлики зависно од обликот/видот на превоз за којшто се работи. Во суштина, станува збор за превознички документи којшто во сите сообраќајни гранки има идентична функција, со мали разлики во законските поимања зависно од спецификите на секоја сообраќајна гранка.⁸³¹ Независно од тоа кој го врши пополнувањето на потребните податоци, издавач на товарните листови во правна смисла е превозникот. Ова е решение независно од одговорноста во однос на веродостојноста/точноста на податоците внесени во товарниот лист. Имено, за веродостојноста на податоците наведени во товарниот лист одговара консигнантот на стоката. Ова од причина што товарните листови во форма на обрасци превозникот му ги предава на налогодавачот да ги внесе потребните податоци утврдени во законот (*освен оние за кои со закон е пропишано да ги пополнува превозникот*).

Товарниот лист може да се издаде во домашниот и меѓународниот поморски и превоз во внатрешни води што зависи исклучиво од волјата на испраќачот на стока. Во ова смисла е и решението на Законот за внатрешна пловидба на Република Македонија, каде што е предвидено дека „*бродарот што врз основа на договор за директен превоз на предмети примил стока, издава товарен лист за целиот договорен пат*“.

Товарниот лист е предмет на уредување и во Закон за облигационите и стварно-правните одоси во воздушниот сообраќај на Република Македонија (бр. 85/2008, 148/2011, 10/2015 и 150/2015).⁸³² Според правните режими на посебните закони коишто се однесуваат на одделните

⁸²⁸ Слична формулација со којашто се потврдуваше „доказната сила“ на товарните листови беше содржана и во ЗОО. Одредбите од членовите 704 до 741 Глава XVII ПРЕВОЗ од Законот за облигационите односи, престанаа да важат со укинувањето, види: Закон за договорите за превоз во патниот сообраќај („Службен весник на РМ“ бр.23/13)

⁸²⁹ Види: (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents) согласно кои решенија исправа за мултимодален транспорт може да биде и товарниот лист. Достапни на: <http://r0.unctad.org/en/subsites/multimod/mt3duic1.htm>, [пристапено на 13.05.2023 година].

⁸³⁰ Помеѓу правните изворите релевантни за институтот „товарен лист“, се истакнуваат Еднообразни правила за поморскиот товарен лист (1990), Еднообразните правила за договорите за меѓународен железнички превоз и (JP CIM), Конвенција за договорите за меѓународен превоз на стока по внатрешните пловни патишта (CMNI), Конвенција за изедначување на некои правила од меѓународниот воздушен превоз (Варшавска Конвенција 1929), Конвенција за изедначување на некои правила од меѓународниот воздушен превоз (1999), Конвенција за изедначување на некои правила за товарницата (Hague – Visby) и нејзините протоколи.

⁸³¹ Исклучок од ова претставува товарниот лист што се користи во поморскиот превоз на стока, којшто се нарекува коносман и којшто има сосема поинаква правна природа, улога, значење и поимање.

⁸³² Член 36 став 1 и 2 од ЗОСОВС, Превозникот има право да бара од испраќачот да состави и да му предаде воздухопловен товарен лист, а испраќачот има право да бара од превозникот да го прими овој лист.

сообраќајни гранки, товарниот лист *мора да се издаде во случај кога која било од договорните страни тоа го бара*. Хетерогеноста на решенијата не создава проблем од причина што во практиката за секој посебен вид транспорт се применуваат посебните законски прописи. Во железничкиот сообраќај на пример, издавањето товарен лист е задолжително. Според законската формулација од член 13, испраќачот е должен на превозникот да му предаде за секоја пратка товарен лист на образец пропишан со Конвенцијата за меѓународен превоз на стоки и патници (скратено: КОТИФ), односно со прописот ЦИМ кој се однесува на меѓународен превоз на стока по железница.⁸³³

3. Поимање на товарните листови во меѓународното транспортно право

Ако се земе предвид фактот дека светската трговија се базира на меѓународните трансакции и дека во најголем дел истите се реализираат преку превоз на стоки, јасно е значењето на меѓународните извори на правото во делот на превозот на стока. Оваа констатација се однесува и на товарните листови, како суштински сегмент на превозот на стока. Имено, на меѓународно ниво, товарните листови се предмет на уредување во правните извори на сите сообраќајни гранки. Оттука, товарните листови се уредени во Хамбуршките правила⁸³⁴, Хаг-Визби правилата⁸³⁵, Ротердамските правила кои се однесуваат на превоз на стока во сите сообраќајни гранки.⁸³⁶

Во меѓународното транспортно право, сепак најголема е улогата на „*коносманите*“, односно товарните листови што се издаваат во „*поморскиот транспорт*“. Во суштина тоа се товарни листови, со поинаква правна природа, чие разграничување е клучно за темелна анализа на оваа проблематика. Оттука, после товарањето на стоката на бродот, консигнантот може од бродарот да бара издавање коносман (*товарница*) (*Konnossement/connaissement/Polizza di carico*), а овој е должен да му ја издаде.

Коносманот претставува стварно правна хартија од вредност која во себе содржи некое стварно право – *право на сопственост или право на залог* и во деловно правниот сообраќај има повеќедимензионална функција.⁸³⁷ Коносманот (товарницата) е пренослива хартија од вредност што се користи во поморскиот транспорт. Овој тип (*стокова*) хартија од вредност ја претставува стоката, па нејзиниот пренос на симболичен начин го означува преносот на утврдените стварни права (*сопственост, залог*). Преку коносманот бродарот го потврдува приемот на стоката на бродот, и презема обврска после завршувањето на транспортот истиот да го предаде на легитимниот сопственик стациониран во договореното пристаниште. Попрецизно, коносманот го карактеризираат две базични особини – *писмена констатација дека е примена стоката за транспортирање под договорените условите, и дека бродарот ја презема обврската да ја предаде стоката во пристаништето утврдено во товарницата*.

(2) Воздухопловниот товарен лист со согласност на испраќачот може да се замени со друга исправа, во која се наведуваат податоците за превозот кој треба да се изврши. Во случај да се употреби таква друга исправа, превозникот е должен да му издаде на испраќачот, на негово барање, потврда за прием на стварта на превоз. Во потврдата за прием на стварта на превоз се наведуваат податоците што треба да ги содржи товарниот лист.

⁸³³Компаративно погледнато, вакви решенија се содржани и во Хрватскиот и Српскиот закон за договорите за превоз во железницата.

⁸³⁴ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules), достапно на: <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg-rules-commonwealth.pdf>, [пристапено на 11.07.2023 година].

⁸³⁵ Достапни на: <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/haguevisbyrules.htm>, [пристапено на 11.06.2023 година].

⁸³⁶ Достапни на: <https://unctad.org/topic/transport-and-trade-logistics/policy-and-legislation/international-maritime-transport-law/rotterdam-rules>, [пристапено на 14.06.2023 година].

⁸³⁷Согласно природата на правата инкорпорирани во хартијата од вредност, во правната теорија се прави дистинкција помеѓу стварноправни, облигационоправни и хартии со право на учество (*корпорациони хартии од вредност*).

Коносманот како хартија од вредност овозможува располагање/присуство на стоката на пазарот за време на нејзиното транспортирање што е посебно значајно во сферата на транспортот со оглед на тоа што поморскиот транспорт може да трае и по четири месеци. Во ова смисла, преку коносманот стоката е присутна на пазарот и тогаш кога во физичка смисла плови (Carog V., Carič S, 1969).

Олеснувањето на преносот на сопственоста на стоката, што го овозможува товарницата произлегува од нејзината правна природа. Имено, коносманот е стварно правна хартија од вредност преку која на симболичен начин се врши пренос на правото на сопственост врз стоката. Како хартија од вредност, коносманот спаѓа во групата каузални и презентациони хартии од вредност. Каузалноста на товарницата се однесува на односот помеѓу консигнантот и бродарот што значи врзаност на товарницата за основниот договор за превоз. Попрецизно, од самиот коносман се гледа основното правно дело поради кој е издаден (*во ова смисла и преносливиот товарен лист, складишницата*). Од аспект на односот помеѓу бродарот и примачот на стоката, товарницата претставува апстрахна хартија од вредност. Конечно, товарницата е презентациона хартија од вредност што подразбира потреба од нејзино презентирање во случај на користење на правата инкорпорирани во неа

Зависно од временскиот интервал на издавањето на коносманот, во правната теорија и практика се разликуваат „*коносман за товарена стока*“ и „*коносман за прием на стоката за товарање*“. Ваквата класификација е настаната како резултат на можноста консигнантот да ја предаде стоката за товарање пред бродот со кој истата треба да се трансферира да стигне во пристаништето. Во овие случаи, консигнантот има право, а бродарот има обврска да му издаде товарница за прием на стоката за товарање (*received or receipt for shipment bill of lading*) кој во практиката има третман на *привремена* товарница чија улога после товарањето на стоката престанува, односно бродарот ја повлекува и издава коносман за товарена стока. Не ретко во практиката се случува во товарницата за прием на стоката за товарање, после товарањето на стоката да се внесе нова клаузула коносман за товарена стока, а клаузулата коносман за прием на стоката за товарање да се прецрта. Во поглед на креирањето и детерминирањето на товарницата како патна исправа во поморскиот транспорт посебно значење имаат *единствените правила (СИМ) за поморски товарен лист (коносман)* прифатени на XXXIV Меѓународна конференција во Париз од 1990 год. Дистинкцијата помеѓу различните видови коносмани генерира од начинот на пренос на правата инкорпорирани во нив. Секој од (*трите*) видовите товарни листови има свои специфики, и заедно го задоволуваат спектрумот потреби на бизнис секторот.

3.1. Видови коносмани во поморскиот превоз на стока

Анализата на одделните видови коносмани, во суштинска смисла придонесува за детерминирањето на одговорност на субјектот што ги издава. Во оваа насока, ***To order bill of lading*** е креиран за потребите на поморскиот транспорт. Ова сосема логично ако се земе предвид брзината и должината на патеките по која бродовите пловат при трансферот на стока. ***To order bill of lading*** му овозможува (*го овластува*) на сопственикот продажба на стоката за време на нејзиното транзитирање. Тој практично претставува ***базичен инструмент за продажбата на стока*** кој овозможува подигнување кредит (*финансиска реализација на трансакцијата*) за покривање на меѓународната продажба. Теоретски овој вид коносман се супсумира во категоријата – *running bill of lading* креирани за продажба на стока на непознати лица (*unknown persons*). ***To order bill of lading*** е слободно/непречно трансферабилен/пренослив преку индосамент (*потпис од пренесувачот на задната страна од коносманот со кој се пренесува правото на сопственост врз стоката*) што му овозможува на примачот да го обврза превозникот на она што е содржано во т/л.

Дизајнирањето *Straight bill of lading*⁸³⁸ во деловниот практика се базира на продажбата на стока на именуван субјект „*named person*“ или транспортирање стока што не е наменета за продажба.⁸³⁹ Теоретски спаѓа во категоријата – *recta bill of lading* и е прикладен на потребите за обезбедување сигурност на определениот купувач кој има потреба од еден оригинал за да воспостави фактичка власт врз стоката. *Понатаму, forwarder’s bill of lading/house bill of lading*, и други видови товарни листови кои се издаваат го логистичкиот сектор.

На полето на транспортот *seaway bill of lading* е креиран со цел да се компензираат потребите на брзиот и симплифициран промет.⁸⁴⁰ Корените/почетоците на *seaway bill of lading* се во сферата на друмскиот и воздушниот транспорт. Независно од тоа дали станува збор за *way* или *seaway bill of lading* во својата базична форма тие служат како средства за контролирање/управување на стоката без изгледи за негов трансфер (*со тоа трансфер и на правото на сопственост врз стоката што се транспортира*).

Зголемената контејнеризација на стоката која се трансферира по поморски пат, реалното зголемување на брзината со која се движат поморските транспортни средства, како и фактот што современиот транспорт се одвива преку употребата на повеќе видови транспортни средства придонесе за зголемувањето на употребата на „*seaway bill*“. „*Seaway bill*“ е дефиниран во SMC § 13:58 како транспортен документ кој претставува – а) *договор за превоз*; б) *содржи потврда дека стоката е примена*; и в) *дека превозникот презема обврска да ја пренесе на лицето именуван во документот*. Разлика помеѓу *b/l* и *s/b* се базира на „*presentation rule*“ кое е својствено за *t/l* а не и за *s/l*.⁸⁴¹ Ова во смисла на тоа што, за преземање на пристигнатата стока на примачот му е потребен оригинал товарен лист којшто треба да го презентира. Наспроти ова, во случај на *s/l*, примачот е овластен да ја преземе стоката доколку на кој било начин докаже дека тој е лицето именуван во транспортниот документ/*waybill*. Во интерес на прашањето за дистинкцијата помеѓу видовите товарни листови/коносмани соодветно е да се анализираат и елаборираат функциите на различните товарни листови и коносмани.

4. Превозничката одговорност и товарните листови

Практиката на работење на превозничките компании, како и практиката на судовите и арбитражите, повеќе од јасно покажа дека токму „*товарните листови*“, односно „*коносманите*“, имаат клучна улога во определувањето на статусот на давателот на превозничката услуга, односно, определувањето „*кој е одговорен за настанатата штета врз стоката што се превезува*“?! Искуството од практиката покажува дека во голем дел судовите и арбитражите се потпираат на природата и карактерот на издадениот превознички документ, како основ за определување на одговорноста. Бројни и хетерогени одлуки се донесени во кои образложението на судовите и арбитражите е дека: *на база на издадениот документ за товарање на стоката, „не може“ или „може“ да се тврди дека субјектот којшто го реализирал превозот „има“ или „нема“ превозничка*

⁸³⁸ Американска терминологија за „*recta bill of lading*“ прифатен и од страна на Англиската правна литература и практика.

⁸³⁹ Ова не го спречува поседувачот/држачот на пренос на други лица, меѓутоа ефектот од овој трансферирање е различен во однос на трансферирањето „*order bill of lading*“. Попрецизно, типот на т/л го детерминира начинот на негово трансферирање.

⁸⁴⁰ Adolfsson J., *Legal qualities of straight bills of lading – A Comparative study of Scandinavian and English law*, Stockholm, 2006, p. 9.

⁸⁴¹ Давајќи му неразделива природа на т/л, најважното право кое држачот/поседувачот на т/л го има е правото да бара испорака на стоката (*the creditor right’s to demand performance*). Попрецизно, во отсуство на ова фундаментално право, примачот во многу сегменти се јавува како немоќен и исклучен од правната сфера на интерес. Прашањето е и во врска со одговорноста на превозникот во случај да не ја предаде стоката на детерминираниот субјект. Начинот на кој „*straight bill of lading*“ го решава ова прашање е токму „*presentation rule*“ поради што повеќе правни системи му даваат акцент во однос на „*seaway*“

одговорност. Во оваа насока, преку елаборација на неколку пресуди,⁸⁴² ќе се обидеме да укажеме на клучните аспекти во определувањето на одговорноста во превозот на стока. Еден еклатантен пример во оваа насока е случајот *Block v. Merchants' Despatch Transportation Co.*⁸⁴³.

Во конкретниот случај, кутии на стока за превоз биле примени од страна на тужената компанијата во Њујорк, врз основа на договор за превоз според којшто стоката требало да се превезе до тужителот во седиште во *Clarksville, Tennessee*. Во **товарниот лист** издаден од страна на тужениот бил наведено дека станува збор за „**through bill of Lading**“, што според природата и карактерот на товарните листови, гарантира грижа/одговорност за стоката од моментот на товарање до моментот на истовар на стоката. Преку издавњето на „**through bill of Lading**“ превозникот го резервира правото да го реализира превозот и преку кој било друг превозник, односно да вклучи превозник од друга сообраќајна гранка, зависно од потребите што ги наметнува превозничката марирута.

Понатаму, во издадениот товарен лист било утврдено дека **одговорност за уништувањето или оштетувањето на стоката паѓа на компанијата која имала надзор над стоката**. Стоката била транспортирана со превозно средство на тужениот до *Louisville*, каде што била товарена на железница за транспортирање до крајната дестинација.

Штетата настанала за време на нејзиното транспортирање со железницата, додека надзор и фактичката власт врз стоката била на железницата. Стручно, (**custody of the railroad**).

Тужениот се обидел во одговорот на тужбата да ја избегне одговорноста повикувајќи се на одредбите од договорот и концептот на „**custody of the railroad**“. На база на изнесените аргументи во тужбата и одговорот на тужбата, со фокус на „**карактерот и видот на товарниот лист**“, пресудата во полза на тужителот била донесена од страна на понискиот суд. Оваа пресуда била обжалена од страна на тужениот до повисокиот суд (*Supreme Court of Tennessee*). Во второстепената постапка судот ја потврдил одлуката на понискиот суд при што дополнително елаборирал:

„Инструкции во договорот и најбитно, видот и карактерот на товарниот лист „**through bill**“, ја даваат правната квалификација на тужениот како превозник. Во одредени случаи, превозничкиот статус е изречно одреден, во други тоа произлегува од фактичката состојба и условите во договорот. Оттука, тужениот е должен да ја надомести настанатата штета, независно во кој дел од транспортната марирута се случила и под чиј надзор била стоката додека претрпела штета.

Идентичен е заклучокот и од случајот *Bare v. The American Forwarding Co.*⁸⁴⁴

⁸⁴² Со цел да не го обременуваме текстот, во прилог неколку пресуди од кои се гледа значењето и улогата на товарните листови при определувањето и лоцирањето на одговорноста за штета. Види: *Transportation Co. v. Cornforth*, 3 Colo. 280 (25 Amer. Rep. 757); 45 Iowa 470; 47 Iowa 229 Ib. 247; Ib. 262; 80 Ill. 472; 89 Ill. 43; Ib. 152. Достапно на: <https://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1306&context=flr>, [пристапено на 19.06.2023 година].

⁸⁴³ Види го текстот на целиот случај и образложението на Судот на: <https://ir.lawnet.fordham.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1306&context=flr>, [пристапено на 19.06.2023 година].

⁸⁴⁴ Ahearn D.J., *Freight Forwarders and Common carriers*, *Fordham Law Review*, Volume 15, Issue 2, Article 4, 1946, стр. 256.

Во овој случај до судот била поднесена тужба за надомест на штета на кутиите што се превезувале и нивната содржина за чијшто превоз тужениот издал товарен лист на Englewood, Illinois. Релевантните факти во случајот, судот ги образложил преку своето мислење:

„Природата на бизнисот и на правата и обврските што ги практикува тужениот, се во функција на утврдување на неговата позиција, од видовите услуги коишто ги презема за да ги понуди на тужителите и услугите со коишто во јавноста се прокламира како трговец по основ на коишто услуги може да биде ангажиран.

Имено, тужениот се согласил со тужителот да транспортира одреден број сандаци од Englewood до Los Angeles, и оттаму да ги испорача на тужителите. Обврската за тужениот спаѓала во вообичаениот/нормалниот опсег на неговата работа, за којашто тој впрочем и се ангажирал од страна на неговите клиенти.

Побараната пратка тужениот ја презел во правец на Pacific Coast и останатите места во тој регион преку нецелосно наполнет вагон, утврдил регуларна транспортна тарифа за пренос на тој вид стока, наплатил регуларна тарифа за превоз на стока на клиентите од истиот тип како и во овој случај, имал канцеларија за превознички бизнис и складиште во кое ќе ја складира стоката до моментот на нејзиното товарење во вагон до соодветната дестинација. Складиштето го користел до моментот на закупување на брод до утврдената дестинација, до моментот на товарање на стоката чијшто превоз го договор, нејзино предавање на неговиот агент за товарање на стоката на железница за транспорт до крајниот консумент.

Тужениот ѝ исплатил на железницата според утврдената тарифа \$1.12 и му наплатил на консигнантот/испраќачот \$1.75. Дејствијата преземени од страна на тужениот (транспорт на кутиите/сандаците до Los Angeles, примени во Englewood) претставува типични дејствија за превоз на стока за одредени надомест. Договорот настанат помеѓу договорните страни го претвора тужениот во ангажиран превозник на кутиите/сандаците. Тужениот, во деловниот свет презентирал дека е спремен да трансферира стока, па оттука и правната квалификација на превозник.

In concreto, Судот елаборирал, правниот статус на превозникот, шпедитерот или кој било логистички оператор зависи од природата и обемот на преземените дејствија за реализација на обврските од договорот. Начинот на којшто тие избираат да ги извршат обврските, името кое го користат во водењето на сопствениот бизнис не е суштинско за определувањето на нивната правна позиција. Конкретно во врска со случајот резимирал:

„Тврдењето на тужениот (во заблуда) дека станува збор за шпедитер, а не јавен превозник, не е издржано. Шпедитерот или пристанишниот работник само ја испорачуваат стоката до превозниците за транспорт до утврдената дестинација, од каде што се пренесува до примачот на стоката именуван од страна на консигнантот или сопственикот на стоката. Со пренос на стоката за испорака до превозникот, обврската/должноста на шпедитерот и пристанишниот работник е завршена. Во конкретниот случај, тужениот ги примил кутиите од тужителот во Englewood, ја презел одговорноста за превоз до Лос Анџелес и оттаму преку неговиот агент ја испорачал до тужителот.

Теоретски, а во корелација со овој случај од практиката, кога фактите, околностите и дејствијата укажуваат на тоа дека давателот на услугите дејствува **само како агент за испраќачот/примачот** на стоката, независно од тоа како се декларираат, именуваат или

претставуваат во деловното опкружување, нивната одговорност се движи во границите на шпедитерската одговорност. Меѓутоа, доколку давателот на услугата дејствува како превозник со оглед на сите околности во коишто го реализира својот бизнис, **правно е недопуштена можноста да ја избегне превозничката одговорност подведувајќи се под статусот на шпедитер**. Како аргумент во прилог на оваа теоретско образложение е и образложението на судот во случајот: *Read v. Spaulding*.⁸⁴⁵ Имено, во условите од договорот било утврдено да се „испорача“ стоката, на судот одлучил дека употребата на зборот „forward“ не може правно да го квалификува давателот на услугата како шпедитер. Спогодбата „to forward“ вклучува превоз, обврска за експедирање на стоката до договорената дестинација. Дали тужениот го употребил зборот „превезува“, „транспортира“ или „експедира“ стока од N.Y. до Louisville, е во целост незначителен, се додека тој презема обврска да ја прими и испорача стоката на договорените дестинации. По основ на ова, судот одлучил дека постои превозничка одговорност за штета на страна на давателот на услугата. Тужениот во одговорот на тужбата истакнал: ние не поседуваме ниту менаџираме со сопствени транспортни средства во трансферирањето на стока, не сме во можност да вршиме надзор бидејќи стоката е под контрола на друг превозник. Ние единствено, треба да се перципираме како агенти за консигнантите и сопствениците на стока, барем додека стоката е под контрола на друг превозник. Оваа тврдење за судот било ирелевантно, со оглед на сите останати околности кои укажуваат на превознички статус на давателот на услугата.

Најголемите дилеми во поглед на определувањето на статусот на давателот на логистичката услуга сепак се јавува помеѓу работните задачи на „шпедитерот“ и „превозникот“. Суштински, улогата на „товарните листови“ решавањето на овие дилеми може најубаво да се согледа и преку случајот *Cro Travel v ACFM*.⁸⁴⁶ Овој случај на најсоодветен начин покажува со каков степен на внимание треба да се издаваат превозничките, шпедитерските и останатите логистички документи (Lamond-Black S., 2019). Имено,

„Дилемите настануваат кога шпедитерот издава „house bills of lading“, паралелно со „bill of lading“ на превозникот, и двата со „негоцијабилен карактер“. Издавањето на „house bill of lading“, не било договорено со превозникот, а во него било наведено дека шпедитерот настанува како „агент“, за што превозникот не знаел. Проблемите настанале кога банката не сакала да го прифати „house bills of lading“ како доказ дека стоката е товарена и не сакала да го обезбеди плаќањето. ASH, извозник на овча кожа и говеда, продавал стока во Кина и договорил пратка со ангажирање на тужениот шпедитер „Freight Solutions“, подоцна преименувана во „Cro Travel“. За купување на стоката ASH побарал финанси со ACFM, барателот. Како обезбедување, од ASH се бараше да ги депонира оригиналните товарни сметки со барателот. За таа цел, пријавениот издавал куќни товарни (за банкарство) намени во преговарачка форма „по нарачка“ и со печат „ОРИГИНАЛНО“ на ASH, кој ги предал на банката. Сметките биле издадени на сопствено име на тужениот/шпедитерот, но потпишани за превозникот „како само агенти“, иако шпедитерот немал овластување да го стори тоа. Тужителот го тужел тужениот шпедитер за штетата што произлегува од: (1) на погрешно или измамливо однесување на обвинетиот според австралискиот закон за потрошувачи; 3 и (2) прекршување на гаранцијата на авторитетот. Тужителот успеал да го добие спорот и да обезбеди штета и во двете инстанции.

⁸⁴⁵ Целиот текст на случајот е достапен на: <https://www.casemine.com/judgement/us/5914ab77add7b04934735089/amp>, [пристапено на: 15.06.2023 година].

⁸⁴⁶ Целиот текст е достапен на: <file:///C:/Users/Borka/Downloads/SSRN-id3363416.pdf>, [пристапено на 11.05.2023 година].

Покрај карактерот на товарните листови, постојат и други околности кои мора да се земат предвид при определувањето на позицијата и одговорноста на давателот на услугите. Имено, во *Singer Co. (UK) Ltd Tess and Hartlepool Port Authority*,⁸⁴⁷ за судот, прифаќањето на одговорноста на шпедитерот за плаќањето на пристанишните трошоци (како што било утврдено во транспортниот документ) претставувал само еден од факторите кои водат до заклучокот дека шпедитерот дејствувал како агент а не како принципал. Понатаму, во *Freight System Ltd v. Korea Shipping Corporation (The Korea Wonis-Sun)*,⁸⁴⁸ фактот што шпедитерот склучил *time/volume* договор со поморскиот превозник го негира заклучокот дека се работи за агентура. Понатаму, укажувањата на шпедитерот во превозничкиот товарен лист дека испорачувањето се реализира за сметка на испраќачот било доволно за да се констатира дека шпедитерот дејствувал како агент за клиентот. Во една канадска пресуда⁸⁴⁹ шпедитерот кој издал „*through out bill of lading*“ одговарал како превозник за штетата причинета врз стоката која се транспортирала на релација Бугарија-Канада. Во суштина, праксата јасно покажува дека исклучително клучна е улогата на „товарните листови“.

Завршни согледувања на проблематиката

Бројните и хетерогени промени што го зафатија превозничкиот, шпедитерскиот и воопшто логистичкиот сектор во последната деценија од 21 век, а што се последица на бројните и разновидни шокови во нафтената индустрија, енергетиката, глобалната финансиска криза, политичките и воените конфликти, се само уште една потврда за високиот степен на „*адаптабилност*“ на транспортните компании. Во низата превирања, сè уште едно од најбитните прашања е одредувањето на „*одговорноста за настаната штета на стоката*“.

Од оваа временска перспектива, од спроведените анализи, заклучивме дека меѓународните извори на правото, не секогаш даваат одговор во поглед на утврдувањето на одговорноста за штета. Поточно, дека во овој сектор, еден критериум не е доволно за да се утврди одговорноста за штета. Имено, донесувањето на одлука за ова прашање, бара системски пристап, земање предвид на повеќе критериуми, факти и околности, дополнително бара поединечна и системска анализа на доказите и доведување на сите поединечно во врска со главниот заклучок. Како отежнувачка околност во ова, се јавува и фактот што различните учесници во синџирот на логистички услуги, честопати издаваат „*нестандардни*“ документи, коишто ја отежнуваат проценката на судот/арбитарот. Поилустративно, во шпедитерски документ, внесена е клаузула за превозничка одговорност, во товарен лист издаден од страна на авионска компанија, внесена е клаузула за „*негоцијабилност*“ на стоката што се превезува.

Само системскиот пристап и препораки во форма на меко право, со нагласување на интересите за бизнис секторот, може да придонесат кон нивелирање на разликите, редуцирање на судските и арбитражните спорови. Оваа констатација се однесува и за компаниите кои се регистрирани на територијата на Република Северна Македонија. Ова од причина што истите се активно вклучени во реализирање на меѓународни транспортни маршрути, и нужно е да ги следат светските/модерните трендови во оваа сфера. Оттука, се што во форма на заклучок го наведовме за меѓународните компании, се однесува и за македонските со меѓународни транспортни маршрути. Дополнително, избегнувањето на арбитражи и судски постапки во делот на логистика, во голем дел зависи од степенот на внимание што го посветуваат давателите на услугите при издавањето на документацијата.

⁸⁴⁷ Целиот текст на пресудата е достапен на: <https://swarb.co.uk/singer-co-uk-ltd-v-tees-and-hartlepool-port-authority-1988/>, [пристапено на: 14.05.2023 година].

⁸⁴⁸Целиот текст на пресудата е достапен на: http://www.hklii.org/hk/eng_jud/HKCFI/1990/19901121_HCCL000174_1988.html. [пристапено на: 25.05.2023 година].

⁸⁴⁹Види повеќе: *Bentex Fashions Inc. v. Cargonaut Canada Inc (1995) 95 F.T.R. 192 Tetley*, „Canada Maritime Legislation and Decisions, 1996-1997“ (1998) L.M.C.L.Q.

Користена литература

1. Adolfsson J., Legal qualities of straight bills of lading – A Comparative study of Scandinavian and English law, Stockholm, 2006;
 2. Capor V., Carić S., Ugovori robnog prometa, Beograd, 1969;
 3. Carić S., Saobraćajno pravo, Suvremena Administracija, Beograd, 2000;
 4. Lamond Black Simon, Freight Forwarders' House Bills of Lading - Myth, Facts and Hope, University of Edinburgh, 2019.
 5. Васиљевић М., Трговинско право, Београд, 2006;
 6. Тушевска Гарвиловиќ Борка, Шпедицијата во современите услови на промет на стоки, Универзитет „Гоце Делчев“ Штип, 2022 година.
- 7. Национални извори**
8. Закон за трговските друштва („Службен весник на Република Македонија“ бр. 28/04, 84/05, 25/07, 87/08, 42/10, 48/10, 24/11, 166/12, 70/13, 119/13, 120/13, 187/13, 38/14, 41/14, 138/14, 88/15, 192/15, 6/16, 30/16, 61/16, 64/18 и 120/18 и „Службен весник на Република Северна Македонија“ бр. 290/20, 215/21 и 99/22)
 9. Закон за облигационите и стварно-правните одоси во воздушниот сообраќај на Република Македонија (бр. 85/2008, 148/2011, 10/2015 и 150/2015);
 10. Законот за договорите за превоз во патниот сообраќај на Република Македонија (Службен весник “ бр.23/2013; 156/2015);
 11. Закон за договорите за превоз во железничкиот сообраќај (Службен весник на Република Македонија бр.55 од 04.05.2007 година, измени и дополнувања 148/2011).
- 12. Меѓународни извори:**
13. Еднообразни правила за поморскиот товарен лист (1990),
 14. Еднообразните правила за договорите за меѓународен железнички превоз и (JP CIM),
 15. Конвенција за договорите за меѓународен превоз на стока по внатрешните пловни патишта (CMNI),
 16. Конвенција за изедначување на некои правила од меѓународниот воздушен превоз (Варшавска Конвенција 1929),
 17. Конвенција за изедначување на некои правила од меѓународниот воздушен превоз (1999),
 18. Конвенција за изедначување на некои правила за товарницата (Hague – Visby) и нејзините протоколи;
 19. Ротердамските правила за превоз на стока делумно или целосно преку море, 2008.