

Режим на „макро“ и „микро“ отговорност на превозвачите по договорите за международен превоз на товари по море – новите международноправни перспективи

Диана Маринова*

Резюме: Настоящото изследване е посветено на един от най-съществените правни проблеми при договорите за международен превоз на товари по море – отговорността за неизпълнението им от страна на превозвача, който е носител на характеристиката престация по договора.

В статията са анализирани основни положения на най-важните международни конвенции, уреждащи договора за международен превоз на товари по море – Хагските правила от 1924 г., Хагско-Висбийските правила от 1968 г., Хамбургските правила от 1978 г. и най-вече – новите Ротердамски правила от 2009 г., които, макар и още нератифицирани, ще трасират бъдещето на развитието на морските товарни превози след влизането им в сила.

Ключови думи: макро- отговорност, микро- отговорност, договор за международен превоз на товари по море, конвенционни правила, превозвач.

JEL: K12, K29, K33.

Увод

Отговорността на превозвача е сърцевината на всички конвенционни правила.

* Диана Маринова е доктор, гл. асистент в катедра „Частноправни науки“ на Юридически факултет на УНСС, e-mail: diana_marinova_1966@abv.bg

В Ротердамските правила е възприета нова структура на режима на отговорност на превозвача, чиито базови елементи са основата на отговорността и възлагането на тежестта на доказване.

Както във всички предходни конвенционни правила – Хагските от 1924 г., Хагско-Висбийските от 1968 г. и Хамбургските от 1978 г., така и в новите, Ротердамски правила от 2009 г., основата на отговорността е вината. Структурирането на вината обаче по новите правила е различно от това по досегашните правила. Тези особености са разгледани в изложението, наред с границите на отговорността.

Първостепенно значение имат принципите на конвенционното установяване на отговорността, които са анализирани накратко в началото.

Основно внимание в статията се отделя на макро- и микро- отговорността на превозвачите по договорите за международен превоз на товари по море. Това са правни термини, установени за първи път в Ротердамските правила. Макро-отговорността е отговорността на превозвача за неизпълнение на основните му задължения по договора и преди всичко – отговорност за вреди, загуби и закъснение в доставянето на товарите. Микро-отговорността е отговорността на превозвача в случаите на превоз на опасен товар, товар на палубата, превоз на живи животни и специални товари.

1. Принципи при конвенционното установяване на отговорността на превозвачите по договорите за международен превоз на товари по море.

1.1. Принцип на императивното начало.

За разлика от утвърденото диспозитивно начало при правната уредба на правоотношенията при договорите за международен превоз на товари по море като цяло, в областта на отговорността на превозвача е характерно императивното начало.

Съгласно общите принципи на гражданското и в частност на облигационното право, при императивната уредба страните по договора не могат да отклоняват поведението си от предписаните от правото норми. В протипичен случай правната последица е недействителност на договора, и то в по-тежката форма – нищожност.

Тази обща правна характеристика на принципа на императивността е изцяло съотносима и към уредбата на отговорността на превозвача.

Договорни клаузи, които дерогират международните конвенционни правила в областта на отговорността, като целят пряко или косвено да я изключат или ограничат, са недействителни, като формата на недействителност е по-тежката – нищожност, макар че няма изрично указване в този смисъл. До този извод се достига чрез тълкуване.

В случай че в резултат на липса на уговорка в договора за съответствие с конвенцията или на действието на противна уговорка са настъпили вреди, превозвачът дължи обезщетение на изпращача или на получателя на товара.

Принципът на императивната уредба се прилага независимо дали става въпрос за отговорност за загуба, повреда или забава или за друг вид неизпълнение на договора от страна на превозвача. Освен това, ма-

кар че тук се има предвид отговорността на превозвача, трябва да се подчертае, че този принцип се отнася и за отговорността на двете страни по договора, както и на всички заинтересовани лица – изпращач, изпълняваща страна, контролираща страна, получател и др. Това са всички лица, въввлечени в договорния цикъл.

Императивното начало е в унисон с традицията.

Още преди средата на 19-и век правото налага почти неограничената отговорност на превозвачите за загуба или повреда на товара. Независимо от това те започват да ограничават отговорността си чрез изключващи отговорността клаузи в коносаментите.

В исторически план в търговското корабплаване се установява принципът за свободата на договарянето в областта на отговорността за неизпълнение на договора за превоз. Въпросът за отговорността е съществен за корабовладелците. Постепенно в практиката се установяват ограничения на отговорността на превозвача. Те се включват впоследствие в стандартните чартърни образци. Така обаче се създава по-благоприятно положение за превозвачите, което предизвиква логично противодействие на товародателите и получателите на товара. Поради това, с оглед на балансирането на правната уредба в интерес на всички заинтересовани страни, се приемат Хагските правила от 1924 г. Независимо от факта, че те се отнасят конкретно до унифицирането на някои правила относно коносаментите, поради универсалността на коносамента като морски превозен документ конвенцията се прилага като цяло за договорите за международен превоз на товари по море.

1.2. Принцип на добросъвестността.

Наред с принципа на императивното начало при определянето на отговорността на превозвача, от изключително важно значение е проявлението на принципа на доб-

росъвестността. Той намира израз в морското право като цяло и в частност при договора за международен превоз на товари по море. Добросъвестността рефлектира върху обема на отговорността на превозвача. Отговорността се определя в зависимост от критерия за проявена дължима професионална грижа на превозвача и в тази връзка отговорност се носи от превозвача за грешки в самото извършване на превоза, например в навигацията, както и за грешки при осъществяване на операциите, съпътстващи превоза, например на товарване, подреждане на товара, опазване на товара, разтоварване и други.

2. Основа и граници на отговорността.

2.1. Основа на отговорността.

Обичайно елементите на отговорността по договора за международен превоз на товари по море се основават на презумирана вина. Тя е израз на общото правило на гражданското право, че липсата на вина се доказва от лицето, което е нарушило договора. Презумпцията за виновност е оборима.

Това особено ясно проличава в конвенционноправната уредба на отговорността.

За разлика от останалите конвенции, в най-новите, Ротердамски правила от 2009 г. е възприета нова структура на режима на отговорност на превозвача, чиито базови елементи са основата на отговорността и тежестта на доказване. Това рефлектира и върху уредбата на вината като елемент от фактическия състав на отговорността.

По отношение на отговорността на превозвача Ротердамските правила са твърде комплицирани и се нуждаят от изясняване. Това до голяма степен се обуславя от диаметрално противоположните позиции, на които застават създателите на конвенцията, както и отделните изследователи. Според едни, отговорността следва да бъде

ipso jure, докато според други следва да се изгради система от презумпции.

Схемата, която е възприета, е повлияна до голяма степен от Хагско-Висбийските правила. Тя съдържа няколко етапа. Тези етапи са определени от американските представители по време на съставянето на конвенцията като “три стъпки” (Рамберг, 2007), а от френските – като “игра на тенис” (Филип Делебек, 2008).

Първата стъпка установява принципа, че превозвачът е отговорен за загуба, повреда или забава, ако знае, че жалбоподателят не трябва да доказва дали загубата или повредата, или техните последици, са причинени през периода на отговорността на превозвача.

Втората стъпка добавя към първата, че превозвачът се освобождава от отговорност, ако докаже, че нито той, нито изпълняващата страна са извършили грешка, която е причинила вредата или загубата.

Третата стъпка е презумпцията, че превозвачът не носи отговорност, ако се установи, че загубата или повредата е причинена от някой от изключените рискове, посочени изрично в конвенцията. Дори и да докаже, обаче, че е настъпило някое от тези събития, превозвачът може да понесе отговорност, ако потърпевшият на свой ред докаже, че превозвачът е допуснал грешка, която е допринесла за неблагоприятните последици, както и ако се окаже, че събитието, на което се позовава превозвачът, не е в списъка с изключените рискове.

По отношение на въпросите за компенсацията следва да се прибегне до прилагане на националния закон – *lex fori* (законът на съда) или *lex loci contractus* (законът по местосключването на договора).

В подкрепа на извода за прилагане на принципа на презумирана вина на превозвача може да се изтъкне и това, че дори при наличие на непреодолима сила, скрити недостатъци на стоките, грешка на изпращача и загуби, предизвикани от пожертву-

вание при обща авария, при които превозвачът се освобождава от отговорност, той може да се окаже отговорен, ако и от своя страна е проявил небрежност или друга форма на вина. Ако ищецът, представител на карго-интересите, докаже, че небрежността на превозвача е допринесла за настъпването на тези по правило изключени рискове, довели до причиняването на вредите, превозвачът ще носи отговорност.

За да покрие стойността на загубения или повреден товар по време на рейса, собственикът на товара следва само да докаже, че превозвачът е получил стоките в добро състояние, както и лошото им състояние или недоставянето им на мястото за разтоварване.

Независимо от правилото за виновно причиняване на вредите, съществуват и изключения от него. Това е концепцията за безвиновната отговорност на превозвача, която в държавите от системата на общото право (Common Law system) се определя като „стриктна отговорност“.

Не може да не се отбележи обаче, че за разлика от често регламентираната обективна отговорност на изпращача, случаите на обективна отговорност на превозвача по конвенциите не са многобройни.

Един от тези примери е свързан с превоз на товар на палубата, който е и едно от основанията за носене на микро-отговорност на превозвача, на която ще се спра по-долу в изложението.

Другият пример е свързан с общото основание за освобождаване на превозвача от отговорност, което му дава възможност да се защитава от карго-исковете при всички случаи, когато е било невъзможно това да стане на друго основание и при липсата на проява на едно или повече от другите изключения.

В тази връзка интерес представлява анализът на Регина Асариотис (2002) за отговорността и тежестта на доказване в проекта на международна конвенция по

транспортно право, както и за понасянето на търговския риск.

2.2. Граници на отговорността.

Друго основополагащо правило е свързано с установяването на границите на отговорността.

Важно е да се подчертае, че вредата или причината за нея трябва да са настъпили през периода на отговорност на превозвача.

Този период е установен изрично в конвенциите, но по различен начин.

Новите Ротердамски правила се прилагат „от врата до врата“ („door to door“), тъй като периодът на отговорността на превозвача по правилата се разширява от момента на получаване на стоките за превоз от превозвача до доставянето им на получателя (чл.12). Това е значително разширяване, като се вземе предвид, че съгласно Хагските и Хагско-Висбийските правила периодът на отговорността е от момента на натоварването на стоките на борда до момента на разтоварването им от кораба, а съгласно Хамбургските правила – от момента на получаването на стоките за превоз на пристанището по натоварване до момента на пристигането им на разтоварното пристанище – „от пристанище до пристанище“ („port to port“).

3. Режим на макроотговорност на превозвача.

Режимът на „макро-отговорност“ на превозвача обхваща отговорността на превозвача за неизпълнение на основните му задължения – превоз на товара, полагане на дължимата грижа за него по време на превоза, осигуряване на мореходно състояние на кораба.

Терминът „макро-отговорност“ се установява за първи път в новите Ротердамски правила. Такава отговорност се носи от превозвача за вредите от неизпълнение

на договора, изразяващи се в загуба, повреда или забавяне на доставянето на товара. При всички тези случаи превозвачът е отговорен, ако ищецът докаже, че загубата, повредата или забавянето, или събитието, или обстоятелството, причинило или допринесло за тях, е настъпило през периода на отговорността на превозвача. Последният се освобождава от цялата или от част от отговорността си, ако докаже, че причината или една от причините за загубата, повредата или закъснението не може да му се вмени във вина или във вина на лице, за изпълнението на което той отговаря.

Съгласно новите Ротердамски правила такава отговорност се носи не само от превозвача, а и от морската изпълняваща страна.

За разлика от правната уредба на загубата и повредата, които не са изрично дефинирани, за закъснението има легално конвенционно определение. Съгласно чл. 21 от Ротердамските правила закъснение е налице, когато стоките не са доставени на уговореното в договора място по местоназначението и в уговореното време.

Тук считам, че е уместно да се посочи разликата в уредбата на търсенето на обезщетение за забава съгласно новите правила в сравнение с предходните конвенции.

Съгласно Хагските правила търсенето на обезщетение за забава е значително затруднено поради липсата на изрични разпоредби. Съдържат се само норми относно отклонението от курса, което може да доведе до забава (или до вреда или загуба). Практиката допуска да се прилага вътрешното законодателство на съответната държава.

По отношение на забавата Хамбургските правила еволюират в сравнение с Хагските, тъй като изрично установяват наличието на отговорност за забава, като налагат и рамките на тази забава. Съгласно чл. 5, ал. 2 от Хамбургските правила забавата настъпва, когато стоките не са предадени в разтоварното пристанище в

срока, изрично уговорен между страните по договора, а при липса на избор – когато стоките не са предадени в разтоварното пристанище в разумен срок. „Разумен“ (Бонева, 2005) е срокът, необходим за доставяне на стоките от превозвач, проявил дължимата грижа.

И при трите вида основания за отговорност на превозвача – липса, повреда или забавяне, е достатъчно карго-ищецът да докаже, че те са настъпили в периода на отговорност на превозвача – от момента на получаване на товара за превоз до момента на предаване на товара на получателя.

Едни от най-противоречивите разпоредби в новите правила са тези, които засягат отговорността на превозвача за закъснение на доставката (чл. 17.1).

Такава изрична разпоредба в Хагските правила липсва, но съществува в Хамбургските правила. Според нея лимитът на отговорността за такива загуби е два и половина пъти навлото, платимо за закъснените стоки, но без да надвишава общото мито, платимо съгласно договора за превоз (чл. 6 (1) (в)).

По принцип включването на такива разпоредби в Ротердамските правила е противоречиво, но разпоредбата относно ограничението на отговорността по новите правила е сходна с тази по Хамбургските, като се добавя изрично само отговорността за икономическа загуба поради закъснението.

Когато става въпрос за отговорността на превозвача за загуби и повреди, следва да се посочи особено важният момент за причиняването им поради комбинация от причини. Това са случаите, при които една или повече от причините за загубата, повредата или закъснението не могат да се вменят във вина на превозвача, нито във вина на лице, за изпълнението на което той отговаря. Ако превозвачът успее да докаже това, той се освобождава от част от отговорността си и носи пропорционална на виновно причинените вреди отговорност (чл. 17).

По този начин в новите правила се установява режим на потенциална частична отговорност на превозвача в резултат на комбинация от причини за загубата, повредата или забавата.

Отговорността за загуби и/или повреди поради комбинация от причини, както и тежестта на доказване, се уреждат от съществуващите режими на морска отговорност.

Хамбургските правила съдържат ясна и стегната уредба в тази област, докато Хагските и Хагско-Висбийските правила са много по-неясни.

Основната позиция в Хамбургските правила е успешно обобщена в Анекс II от конвенцията, който визира основанията на отговорността на превозвача. Това е принципът на презумираната вина под формата на небрежност.

За разлика от Хамбургските правила, Хагско-Висбийските правила не съдържат ясно и стегнато правило относно тежестта на доказване на загубите поради комбинация от причини. Вместо това, подходът при тях е сходен с този по договорни условия, при които тежестта на доказване се проявява, образно казано, под формата на "пинг-понг" между двете страни с конфликтни интереси. Превозвачът се счита за отговорен, ако ищецът установи загубата. При липса на достатъчна яснота относно причините за загубата, превозвачът е отговорен за цялата загуба. Такъв е например случаят на немореходно състояние на кораба и наличие на опасности в морето, при които превозвачът носи отговорност за цялата загуба, освен ако докаже степента, в която според количествена пропорция на загубата, последната се дължи само на причина, за която той не отговаря.

Независимо от сходството с предишни режими, по новите правила съществува значителна разлика, тъй като те изрично визират възможността за частична отговорност.

Какво ще вземат предвид съдилищата предстои да се види в бъдеще. Вероятно, превозвачът не би бил отговорен изцяло, а само частично в случаите, когато небрежността може да е допринесла за загубата, но в комбинация с друга причина/причини.

Установява се принципът на пропорционалната отговорност на превозвача. Така, в противовес с Хагско-Висбийските и Хамбургските правила, превозвачът може, в случаите на комбинация от причини, да бъде освободен от част от отговорността си. Това е възможно, дори ако той не успее да установи степента, в която загубата е причинена от нещо различно от собствената му небрежност.

4. Режим на микроотговорност на превозвача.

В новите Ротердамски правила са предвидени специални разпоредби за отговорността. Те са определени като режим на "микро-отговорност".

Тези правила се отнасят за отговорност на превозвача за опасен товар, товар на палубата, превоз на живи животни и специални товари.

4.1. Опасен товар.

Специалният режим на отговорност, който се отнася до превоза на опасен товар, се характеризира с някои принципни особености.

Когато товарът не може да бъде ясно определен като опасен, отговорност може да се носи както от изпращача, така и от превозвача. Ако изпращачът не е декларирал опасната природа на товара, при условие че превозвачът не знае за опасността или няма разумна причина да знае, рисковете, свързани с натоварването, се понасят от изпращача и отговорността му, която произтича, е абсолютна.

Ако опасният товар е бил приет за превоз със знание за неговата опасност,

превозвачът поема отговорността за безопасния му превоз, като се положи необходимата грижа, съобразена с опасната природа на товара. Но дори и при тази ситуация, ако опасният товар крие изключителен риск, за който превозвачът не знае или няма основание да знае, отговорността и в този случай се носи от изпращача.

Абсолютната отговорност на изпращачите, които натоварват опасни стоки, е уредена и анализирана погребно по системата на общото право и след това е възприета в международните конвенции, а именно – чл. IV. (6) от Хагските правила и чл. 13 от Хамбургските правила. Тук следва да направя констатацията, че системата на общото право отново се налага като основа на конвенционните правила, както и по редица въпроси, които са предмет на международноправната уредба на договора за международен превоз на товари по море.

В Хагските правила има позоваване на “стоки със запалима, експлозивна или опасна природа”, при които опасността е определена като риск за кораба или товара. Когато превозвачът не знае за опасността, стоките могат да бъдат поставени на което и да е място, преди да бъдат разтоварени, или да бъдат унищожени, или обезвредени без обезщетение. Изпращачът е отговорен за всички вреди и разходи, които са възникнали пряко или косвено от натоварването. Обратно, когато превозвачът знае за опасността, той носи отговорност.

Хамбургските правила по същество следват сходен подход, с изключение на това, че позоваването е само на “опасни стоки”. Специално в ситуацията, при която стоките са натоварени със знанието и съгласието на превозвача и последва реална опасност за живота и имуществото, те могат да бъдат разтоварени, унищожени или обезвредени без обезщетение и превозвачът може да бъде отговорен, с изключение на отговорност за обща авария.

В чл. 32 от новите Ротердамски правила се съдържат някои сходни положения, но разпоредбата е съставена по различен начин. Тя предвижда, че когато стоките по природа или по характера си са, или е разумно да се счита, че са опасни за хората, имуществото или околната среда, изпращачът трябва да информира превозвача за опасната природа на стоките своевременно, както и да маркира или етикетира стоките в съответствие с правните изисквания. При неизпълнение изпращачът е отговорен пред превозвача за загуба или повреда, настъпили поради тази липса на информация.

Важно е да се подчертае, че за първи път в новите правила концепцията за опасността и отговорността, произтичаща от нея, включва опасността за околната среда. Това е логично, като се има предвид, че проблемите на замърсяването на околната среда и, респективно, следващото ги екологично право, са израз на съвременното засилване на тези опасности в сравнение с времето на създаването на предходните правни режими на отговорността.

В хода на историческото развитие на международните конвенции, тази концепция включва първоначално само опасността за кораба и товара, като постепенно се допълва с опасността за живота и имуществото, и накрая се добавя и опасността за околната среда.

4.2. Товар на палубата.

Общите правни принципи в тази материя предвиждат, че превозът на палубата води до допълнителни рискове и че, с малки изключения, този превоз е неподходящ и е *prima facie* очевидна проява на неполагане на дължимата грижа и в някои случаи, дори на груба небрежност.

Правните принципи относно превоза на палубата исторически възникват, когато този превоз се е извършвал по изключение,

но сега той трябва да следва реалностите на съвременната товарна практика. Има анализатори, според които понастоящем превозът на палубата, независимо дали товарът е в контейнери или се превозва по друг начин, е много по-прилаган (Уилямс, 2005).

В своята оригинална и изменена версия Хагските правила не се прилагат за палубния товар, който е дефиниран по технически, механичен начин. Този товар е определен като "товар, който съгласно договора за превоз е предназначен за превоз на палубата и е превозван по този начин" (чл. 1 (с)).

За разлика от Хагските и Хагско-Висбийските правила, по отношение на превоза на палубен товар Хамбургските правила прилагат различен подход. Те се прилагат за превоза на товар на палубата, но установяват специален режим на отговорност (чл. 9).

Превозвачът е задължен да постигне с изпращача споразумение за превоз на товар на палубата, което да се включи като клауза в коносаментата. Освен това, стоките и в действителност трябва да бъдат превозвани на палубата.

В новите Ротердамски правила (чл. 25) се възприема подход, сходен с този по Хамбургските правила, с някои изменения.

За разлика от Хамбургските, в Ротердамските правила няма специално изискване за включване на клауза относно превоза на товар на палубата в коносаментата, но с уредбата по този въпрос се постига същият ефект.

Тук може да се отбележи, че Хамбургските правила в тази си част са в полза на трето лице, което държи транспортния документ или електронния транспортен запис, но не обслужват по най-добрия начин интересите на изпращача. Това е наложило промяната в Ротердамските правила, съгласно които превозът на товар на палубата е разрешен, само когато: такъв превоз се изисква от правото; стоките се превозват в или върху контейнери или платформи,

подходящи за превоз на палубата; превозът е в съответствие с договора за превоз или с обичаите или практиката по съответната търговия.

Тази разпоредба може да бъде използвана срещу трето лице, придобило добросъвестно прехвърляем транспортен документ или транспортен електронен запис, само ако договорните клаузи предвиждат, че стоките могат да бъдат превозвани на палубата.

4.3. Превоз на живи животни.

Хагските правила не включват сред специалните рискове превоза на живи животни, които са изрично изключени от определението на "стоки" (чл. 1(с)).

Обратно, Хамбургските правила се прилагат и за превоза на живи животни (чл. 1.5). В резултат на това в тях е установена специална разпоредба относно отговорността на превозвача (чл. 5.5.), съгласно която превозвачът не е отговорен за загуба, повреда или закъснение за доставка, които произтичат от особени рискове, присъщи на превоза на живи животни.

Ако превозвачът докаже, че е изпълнил всички специални инструкции, дадени му от изпращача относно животните и че при обстоятелствата по случая, загубата, повредата или закъснението в доставката могат да се дължат на този присъщ особен риск, се презумира, че те са причинени именно поради това. Но ако се докаже, че цялата или част от загубата, повредата или закъснението са по вина на превозвача (например проявена небрежност), неговите служители и агенти, то той ще поеме отговорността.

По отношение на превоза на живи животни позицията, установена в новите правила, е в известна степен непълна и противоречива.

От една страна, живите животни, както и по Хагските правила, не са включени в определението "стоки".

От друга страна, чл. 81 (а) установява, че договорът за превоз може да изключи или да ограничи задълженията и отговорността както на превозвача, така и на морската изпълняваща страна, ако стоките са живи животни.

4.4. Специални товари.

Следвайки подхода на Хагските правила (чл. VI), но не и на Хамбургските правила, новите Ротердамски правила позволяват свободата на договаряне по повод на това какво се има предвид под понятието “специални товари”.

Разпоредбата е установена в чл. 81(б) и предвижда, че независимо от конвенционните правила договорът за превоз може да изключи или ограничи задълженията или отговорността както на превозвача, така и на морската изпълняваща страна, ако естеството или състоянието на стоките или обстоятелствата и условията, съгласно които е сключен договорът, са такива, че е разумно да се постигне специално споразумение. Това споразумение следва да предвижда, че такъв договор не е свързан с обикновени търговски натоварвания, извършван при обикновена търговия. Тази разпоредба следва тясно, но не с идентични термини, съответната разпоредба в Хагските правила (чл. VI).

Дали товарът попада в тази категория трябва да се определи с позоваване на два критерия: естеството или състоянието на стоките или обстоятелствата или условията, в съответствие с които трябва да се извърши превозът.

Вероятно новата конвенционна разпоредба ще се прилага само при изключителни обстоятелства, най-вече по отношение на специалните товари, които не попадат в категорията на обикновените търговски товари.

Заклучение

Анализираният в изложението правен режим на отговорност на превозвача по договора за международен превоз на товари по море е един от най-съществените правни проблеми, поставени и уредени в международните конвенции в тази област. Той намира своето най-задълбочено решение в новите Ротердамски правила от 2009 г., които след влизането си в сила ще се превърнат в единствения унифициран международноправен режим.

Република България не е страна по нито една от тези конвенции и като държава с излаз на море следва да изрази своята позиция по тези изключително важни въпроси и по приемането на новите правила.

Цитирани източници:

Бонева, Й., 2005. Разумността като критерий за действията на превозвача и капитана. сп. Проблеми на морското право, № 1 (30) с. 133-141.

(Boneva, Y., 2005. Razumnostta kato kriterii za deistviyata na prevosvatcha i kapitana, sp. Problemi na morskoto pravo, 1 (30), s. 133-141).

Assariotis, R., 2002. Allocation of liability and burden of proof in the Draft Instrument on Transport Law, LMCLQ: 382-398.

Berlingieri, F., 2008. Carrier's Obligations and Liabilities, CMI Yearbook 2007-2008, Annuaire, Athens I. Documents for the Conference: 279 -286.

Delebecque, Ph., 2008. The new convention on international contract of carriage of goods wholly or partly by sea: a civil law perspective, CMI Yearbook – Athens: 264-276.

Ramberg, J., 2007. UN Convention on Contracts for International Carriage of Goods wholly or partly by Sea, CMI –Yearbook, Athens: 277-281.

Williams, R., 2005. The developing law relating to Deck Carriage, 11 JIML: 100-109.