

MEĐUNARODNA ŠPEDICIJA: POJAM, ZNAČAJ I MEĐUNARODNI AKTI REGULISANJA

REZIME: Međunarodna špedicija je izuzetno značajna privredna delatnost u savremenim uslovima poslovanja. U pitanju je čitava oblast povezanih složenih odnosa velikog broja učesnika. Zbog toga, pravno regulisanje tih odnosa ima značajnu ulogu u balansiranju interesa svih, počevši od samih špeditera pa nadalje. Iz ovih razloga, u prvom delu rada, uočava se namera da se ilustruje složenost špeditorske delatnosti, njen značaj, kao i značaj postojanja kvalitetne pravne regulative, koja bi bila u stanju da prati izuzetnu dinamiku špedicije. S tim u vezi, drugi deo rada posvećen je svetskoj organizaciji špeditera (FIATA) i njenim najznačajnijim dokumentima, špeditorskim potvrđama FCR, FCT i FBL. Postoje značajne teškoće u pokušajima da se pronađu ista pravna rešenja za sve grane međunarodnog transporta robe, i FIATA je najveći deo svoje delatnosti posvetila upravo ovom problemu. Potvrde nastale pod njenim okriljem još uvek imaju niz nesavršenosti. Pregled trenutnog stanja i aktuelne literature u ovom radu imaju za cilj da dalje motivišu konstantno praćenje i pažnju, kao i stvaranje novih pravnih rešenja potrebnih da se jedna od veoma važnih privrednih delatnosti uspešno prilagodi intenzivnim promenama i zahtevima savremenih poslovnih odnosa.

Ključne reči: Međunarodna špedicija, FIATA, FIATA FCR, FIATA FCT, FIATA FBL

Uvod

Nastanak špedicije kao samostalne privredne delatnosti usko je povezan sa odvajanjem i osamostaljivanjem transportne delatnosti u odnosu na trgovačku delatnost, i vezuje se za kraj srednjeg veka. Izvesne začetke razvoja špedicije možemo uočiti još u XIII veku, u vezi sa razvijenom trgovačkom delatnošću Mletačke Republike. Kasnije, novi podsticaj naglog razvoja trgovine dolazi sa otkrićem Amerike i drugih prekomorskih zemalja. Novi zamah trgovačkoj i transportnoj delatnosti daje pojava parobroda i železnice u prvoj polovini XIX veka. Ubrzo dolazi i do pojave kombinovanog prevoza robe.¹ Kao posledica ovakvog razvoja, povećanjem obima prometa robe i brzine u transportu robom, sam transport postaje sve komplikovaniji. U ovakvoj situaciji, javlja se potreba za stručnjacima specijalizovanim za organizaciju transporta i posredničke poslove. To je

* Docent na Pravnom fakultetu za obrazovanje diplomiranih pravnika za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija u Novom Sadu.

** Saradnik u nastavi na Pravnom fakultetu za obrazovanje diplomiranih pravnika za privredu i pravosuđe Univerziteta Privredna akademija u Novom Sadu.

¹ Prof. dr Marović, B., *Osiguranje i špedicija*, Novi Sad, 1999.

istorijsko okruženje koje je dovelo do stvaranja prvih posredničkih organizacija, odnosno špediterskih organizacija. Značaj i uloga špedicije su, od njenog nastanka, rasli velikom brzinom tako da već u XVII veku ona postaje razvijena privredna delatnost. Prvo zakonsko regulisanje, špedicija dobija u francuskom Trgovačkom zakoniku iz 1807. godine i nakon toga ona dobija mesto i u ostalim trgovačkim zakonima širom sveta.²

Danas je značaj špedicije toliki da se bez njenog učešća ne može zamisliti razvoj međunarodnog robnog prometa. Međunarodna špedicija je osnovna karika koja povezuje proizvodnju, razmenu i potrošnju, dakle, celokupni lanac društvene reprodukcije. Osnovna definicija špedicije je da je ona stručno organizovanje transporta robe od strane špeditera u svoje ime i za račun komitenta, uz nagradu.³ Imajući u vidu složenost savremenog transporta, naročito međunarodnog, špediterska delatnost mora da uključuje široko znanje iz mnogih oblasti: poslovi međunarodnog transporta, poslovi carine, transportno osiguranje, kontrola kvaliteta i kvantiteta robe... Uz postojanje stručnog znanja, pred savremenu špediciju postavljaju se i zahtevi ekonomičnosti, brzine i maksimalne sigurnosti u organizaciji i prevozu robe. Svi zahtevi u pogledu stručnog znanja i dobre i ekonomične organizacije transporta robe proističu iz činjenice da je međunarodna špedicija stekla ulogu glavnog međunarodnog posrednika između domaćih i inostranih uvoznika, odnosno izvoznika, proizvođača i krajnjih korisnika, kao i između prevoznika i drugih učesnika u prevozu robe.⁴ Njen pretežno međunarodni karakter ilustruje činjenica da se u velikom broju zemalja i do 95% celokupnog uvoza i izvoza obavlja preko preduzeća za međunarodnu špediciju.⁵

U svom izvornom obliku, reč špedicija potiče iz latinskog jezika, od reči *expedire*, koja znači otpremiti, urediti. Danas, reč špedicija ima vrlo složeno značenje i niz funkcija kao samostalna privredna delatnost: prostornu, vremensku, kvantitativnu, kvalitativnu, kreditnu i propagandnu funkciju.⁶ U glavni okvir poslova koji spadaju u međunarodnu špediciju ulaze i davanje saveta nalogodavcima o najpovoljnijem i najbržem transportnom putu, davanje saveta o problemima pakovanja robe, obavljanje carinskih manipulacija, pridržavanje propisa o spoljnoj trgovini i akreditivima, izbor najpovoljnijeg sredstva i zaključivanje ugovora o transportu robe, zbirni saobraćaj u smislu doprinosa špeditera racionalnosti i ekonomičnosti transporta, zaključivanje ugovora o osiguranju robe, davanje saveta nalogodavcu u pitanjima skladištenja i distribucije robe, ispostavljanje i izdavanje transportnih i špediterskih dokumenata, praćenje celokupnog transporta robe od mesta utovara do mesta isporuke.⁷

Iz nabrojanih segmenata delatnosti špedicije uočava se i njena veoma važna ekonomska funkcija. Kroz ekonomsku funkciju uspostavlja se odnos između proizvodnje, trgovine i saobraćaja, s jedne strane, i špedicije, s druge strane, putem kojeg učesnici u prve tri delatnosti imaju mogućnost otpremanja i dopremanja materijalnih dobara:

- stručno, tj. uz primenu racionalnih poslovnih metoda i najpovoljnijih instrumenata (carinskih, prevoznih, spoljnotrgovinskih i sl.);
- ekonomično, tj. uz relativno najniže troškove;

² Carić, S., et al., „Međunarodno poslovno pravo”, Novi Sad, 2007.

³ Carić, S., *Nove pojave u pravnom regulisanju robnog prometa*, Naučna knjiga, Beograd, 1987.

⁴ B., Marović, B., *Osiguranje i špedicija*, Novi Sad, 1999.

⁵ Carić, S., *Međunarodni transport robe, međunarodna špedicija, transportno osiguranje, carine*, Novi Sad, 1977.

⁶ Isto, str. 308.

⁷ Marović, B., *Osiguranje i špedicija*, Novi Sad, 1999.

- brzo, tj. da roba od pošiljaoca do primaoca stiže u najkraćem vremenu;
- sigurno, tj. da roba stiže na odredište u zdravom stanju, u dobrom spoljnom izgledu, u nesmanjenoj količini, odnosno da se isporuka robe izvršava nesmetano.⁸

Ne bi trebalo ostaviti nerazjašnjeno pitanje vezano za naše pravo, koje se odnosi na postojanje dualiteta prilikom definisanja unutrašnje i međunarodne špedicije. Za suštinu pojma špedicije ovo razlikovanje nije bitno. Međunarodnu špediciju jedino treba razlikovati od unutrašnje špedicije zbog toga što se u posebnom pravnom položaju nalaze privredne organizacije koje obavljaju spoljnotrgovinske poslove a međunarodna špedicija spada u spoljnotrgovinske poslove. Karakter špedicije bi trebalo određivati u odnosu na karakter transporta. Kada se radi o organizaciji otpreme u međunarodnom transportu, u pitanju je međunarodna špedicija. Takođe, jedna od karakteristika savremene špedicije je upravo u njenom izraženom međunarodnom karakteru.⁹ S druge strane, kada su u pitanju poslovi koje špeditorske organizacije obavljaju, oni si manje-više, identični koja god da je vrsta špedicije u pitanju. Ti poslovi su:

- davanje stručnih saveta i učestvovanje u pregovorima radi zaključivanja ugovora o međunarodnoj prodaji s gledišta transporta, osiguranja, carinskih manipulacija i sl.;
- iznalaženje najpovoljnijih prevoznih puteva i klauzula koje treba primeniti u međunarodnoj prodaji i međunarodnom transportu stvari, radi zaštite interesa nalogodavca;
- osiguranje povlastica, refakcija i drugih pogodnosti od stranih do domaćih prevoznika i drugih učesnika;
- organizovanje zbirnog prometa;
- organizovanje multimodalnog i integralnog transporta stvari i fizičke distribucije stvari po sistemu “od vrata do vrata”;
- zaključivanje ugovora o prevozu u svim granama transporta;
- zaključivanje ugovora o utovaru, istovaru, pretovaru, sortiranju, pakovanju, odnosno vršenju ovih i sličnih usluga;
- zaključivanje ugovora o uskladištenju stvari;
- zaključenje ugovora o osiguranju stvari;
- zastupanje i obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem stvari (carinsko zastupništvo);
- uzimanje uzoraka, utvrđivanje količine stvari bez izdavanja sertifikata;
- učestvovanje u naplati isporučenih stvari;
- izdavanje špeditorske potvrde kao instrumenta plaćanja u spoljnotrgovinskom prometu stvari, te izdavanje ostalih FIATA dokumenata;
- ispostavljanje i pribavljanje transportnih dokumenata, te obračuna transportnih i drugih troškova;
- preduzimanje mera za obeštećenje u slučajevima gubitka, oštećenja ili zakašnjenja isporuke stvari;
- pribavljanje tranzitnih dozvola i ostalih dokumenata;
- organizovanje doleđivanja, te hranjenja i pojenja životinja;
- obnavljanje usluga na međunarodnim sajmovima, samostalnim i specijalnim izložbama i sličnim priredbama u zemlji i inostranstvu;

⁸ Isto, str. 513.

⁹ Carić, S., *Nove pojave u pravnom regulisanju robnog prometa*, Naučna knjiga, Beograd, 1987.

- unutrašnja špedicija;
- ostali poslovi uobičajeni u međunarodnoj špediciji.¹⁰

FIATA i njeni dokumenti

Nagli porast značaja špedicije u savremenom saobraćaju doveo je do stvaranja prvih stručnih udruženja špeditera početkom XX veka. Ona su prvobitno imala lokalni značaj, da bi se vremenom taj značaj proširio na nacionalni nivo i doveo do stvaranja nacionalnih stručnih udruženja. Njihov osnovni zadatak bio je proučavanje problema i stvaranje uslova za dalji razvoj špedicije, kao i stvaranje nacionalnih opštih uslova poslovanja špeditera.¹¹

31. maja 1926. godine dolazi do osnivanja prve svetske organizacije špeditera pod nazivom FIATA¹² sa sedištem u Cirihi. Danas ona predstavlja najveću nevladinu organizaciju u oblasti transporta sa širokim uticajem u celom svetu, čiji su članovi nacionalna stručna udruženja špeditera. Predstavlja industriju koja pokriva otprilike 40,000 špediterskih i logističkih organizacija, poznatih pod nazivom „Arhitekta transporta”, a koje zapošljavaju od 8 do 10 miliona ljudi u 150 zemalja. FIATA ima konsultativni status pri Ekonomskom i socijalnom savetu (ECOSOC), Konferenciji UN za trgovinu i razvoj (UNCTAD) i Komisiji UN za međunarodno trgovinsko pravo (UNCITRAL).¹³

Glavni organi ovog međunarodnog udruženja su Upravni odbor i Generalna skupština. Upravni odbor sačinjavaju delegati svih redovnih članica. On saziva svake druge godine Generalnu skupštinu. Skupština bira iz svojih redova 6 ili više potpredsednika koji zajedno sa predsednikom, generalnim sekretarom i blagajnikom čine Predsedništvo FIATA-e. Da bi mogla da rešava veliki broj problema sa kojima se susreće špediterska struka, FIATA raspolaže sa 9 tehničkih komisija koje su u mogućnosti da se bave tehničkim pitanjima sa područja pomorskog i kombinovanog transporta, železničkog i drumskog transporta, carinskim problemima, pravnim problemima, pitanjima osiguranja i dokumentata, te stručnim izborom kadrova.¹⁴

Na nedavno održanom Svetskom kongresu ove organizacije (18-22. oktobar 2007. godine, Dubai) prisustvovalo je 1152 učesnika iz 93 zemlje. Jedna od glavnih tema ovogodišnjeg Kongresa bila je tema pod nazivom „100% transportne sigurnosti- mit ili realnost?”, sa govornicima iz Odeljenja za nacionalnu bezbednost Sjedinjenih država, Generalnog direktorata za energiju i transport Evropske unije, kao i niza međunarodnih i lokalnih špediterskih i logističkih organizacija. Sledeći Svetski kongres biće održan u Banokku, 2010. godine.¹⁵

Osnovni i glavni ciljevi organizacije FIATA su da:

- ujedinjuje špediterske industrije širom sveta;
- predstavlja, promoviše i štiti interese ove privredne grane kroz učešće, u statusu savetnika ili eksperta, u sastancima međunarodnih tela koja se bave pitanjima transporta;

¹⁰ Marović, B., *Osiguranje i špedicija*, Novi Sad, 1999.

¹¹ S., Carić, S., et al., *Međunarodno poslovno pravo*, Novi Sad, 2007.

¹² Na engleskom “International Federation of Freight Forwarders Associations”, na francuskom “Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés”, na nemačkom “Internationale Föderation der Spediteurorganisationen”.

¹³ “Who is FIATA?”, www.fiata.com

¹⁴ Marović, B., *Osiguranje i špedicija*, Novi Sad, 1999.

¹⁵ „Record number of countries represented at the FIATA World Congress 2007 in Dubai”, www.fiata.com

- upozna trgovinu i privredu uopšte, kao i širu javnost, sa uslugama koje pružaju špediteri, kroz distribuciju publikacija i informacija;
- unapredi kvalitet usluga koje pružaju špediteri razvijajući i promovišući uniformna špediterska dokumenta, standardne uslove trgovine i tome slično;
- pruža pomoć špediterima kroz stručna usavršavanja i obuke, pomoć po pitanju problema u vezi sa osiguranjem, pomoć po pitanju instrumenata za elektronsku trgovinu, naročito elektronsku razmenu podataka¹⁶ i bar kod.¹⁷

Glavni rezultati FIATA-e u poslednjim godinama su stvaranje špediterskih dokumenata priznatih u celom svetu. Njena dokumentacija zauzima posebno mesto u poslovanju međunarodne špedicije. Recimo, najpre, nekoliko reči o svakom od njih.

FIATA FCR (Forwarders Certificate of Receipt) je špediterska potvrda koja služi kao potvrda o prijemu robe kojom špediter potvrđuje prijem robe shodno kupoprodajnom ugovoru. Ovom potvrdom potvrđuje se da je roba od komitenta uredno i u ispravnom stanju primljena i takva se mora predati na određenom mestu legitimnoj ličnosti. FCR je za špediterovog nalogodavca neopoziva potvrda.

FIATA FCT (Forwarders Certificate of Transport) je špediterska transportna potvrda koja služi kao dokaz da je špediter od određenog nalogodavca primio robu u dobrom stanju radi otpreme određenim putem i sredstvom. Ova potvrda, za razliku od prethodne FCR potvrde, je negocijabilna (prenosiva) i mora da sadrži određene specifičnosti. Između ostalog, u potvrdu se unosi ime primaoca i način primanja, odnosno mesto isporuke, kao i dokle su plaćeni transportni i drugi troškovi. Primalac je dužan kada primi robu da vrati indosirani original FCR. Izvoznik koristi ovu potvrdu kao dokaz o izvršenoj obavezi iz kupoprodajnog ugovora.

FIATA FBL (Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) dokument je, zapravo, teretnica za kombinovani transport i njom špediter preuzima obavezu da će prevesti robu ili osigurati odgovarajući ugovor sa važarinom o prevozu robe. Kada preuzme ovu teretnicu, špediter preuzima i svu odgovornost za propuste za vreme kombinovanog prevoza robe, kao i izbora najboljeg puta.

FIATA FWR (FIATA Warehouse Receipt) je skladišna potvrda koja se upotrebljava kao standardna u granicama zemlje i njoj su utvrđeni prava, obaveze i odgovornosti izdavaoca.

FIATA SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) je potvrda, kao što joj samo ime kaže, za prevoz opasne robe. Služi tome da komitent potvrdi špediteru da roba u potpunosti odgovara pravilima za prevoz opasne robe i da je propisno pakovana u skladu sa domaćim propisima i međunarodnim konvencijama.¹⁸

Pored ovih dokumenata, postoje još tri: FWB (Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill), FIATA SIC (Shippers Intermodal Weight Certificate), FFI (FIATA Forwarding Instructions). Međutim, najznačajnija dokumenta su FCR, FCT i FBL jer su ona priznata od strane Međunarodne trgovinske komore u Parizu. Zbog toga stranke mogu da ih koriste u svom akreditivnom poslovanju, ukoliko tu obavezu utvrde ugovorom.¹⁹ Iz tog razloga, dakle, značaja ovih dokumenata, posvetićemo im nešto više pažnje u okvirima ovoga rada.

U regulisanju špedicije veliki značaj imaju međunarodni poslovni običaji. Međutim, oni se stvaraju postepeno i dosta sporije u odnosu na veoma brz razvoj same špedi-

¹⁶ Electronic Data Interchange (EDI)

¹⁷ „Objectives“, www.fiata.com

¹⁸ Marović, B., *Osiguranje i špedicija*, Novi Sad, 1999.

terske delatnosti. Iz tog razloga postoji nesumnjiva potreba za svesnim i aktivnim stvaranjem međunarodnih konvencija, kodifikacija međunarodnih poslovnih običaja i ujednačavanja poslovnih formulara špeditera.

Svoju delatnost FIATA je od samog nastanka intenzivno usmerila na ostvarivanje jednog od svojih glavnih ciljeva a to je ujednačeno međunarodnopravno regulisanje špedicije. U vezi sa tim, nastalo je nekoliko prednacrtu konvencija o špediciji, koje je izradio Međunarodni institut za unifikaciju privrednog prava u Rimu. Nažalost, nijedan od ovih nacrtu nije bio prihvaćen od strane nacionalnih špediterskih organizacija i to ne bez razloga. Špedicija u svojoj delatnosti obuhvata različite vrste transporta, koje pripadaju različitim granama saobraćaja. Takođe, s druge strane, špedicija nije isključivo transportna delatnost već uključuje čitav niz različitih poslova u vezi sa transportom robe, kao što je ranije već navedeno, dok je tako tretirana u nacrtima konvencija.²⁰ Zbog toga, nacrti ovih konvencija nisu ispunjavali ono što je bio njihov prvobitni cilj.

Postoje značajne poteškoće u pokušajima da se pronađu ista pravna rešenja za sve grane međunarodnog transporta robe. Pojedine grane saobraćaja su vrlo različito pravno regulisane i te razlike postoje iz dva osnovna razloga. S jedne strane, razlike su posledica drugačijeg istorijskog razvoja i uticaja tradicije u pojedinim granama saobraćaja. Dok, s druge strane, postoji neophodnost različitog pravnog regulisanja usled specifičnosti pojedinih oblika međunarodnog prevoza robe. Ako bismo takve specifičnosti zanemarili, to bi, svakako, imalo negativne posledice po dalji razvoj međunarodnog transporta robe. Poteškoće u ujednačavanju pravne regulative u ovoj oblasti potiču i od činjenice da međunarodne konvencije koje se odnose na pojedine grane saobraćaja, uglavnom nisu potpune, odnosno, da ne regulišu sve odnose prilikom realizacije međunarodnog transporta robe. Takođe, postoji veliki uticaj ovih konvencija na nacionalna saobraćajna zakonodavstva koja su izrađena tako da se oslanjaju u velikoj meri na rešenja iz konvencija. Ovakva situacija dovodi do pojave koja odstupa od opšteg pravila da se međunarodne konvencije stvaraju na osnovu kompromisnih rešenja u pogledu razlika koje postoje u nacionalnim zakonodavstvima. I na kraju, problemi proističu i iz različitog tretiranja transportnih dokumenata u pojedinim granama saobraćaja u odgovarajućim međunarodnim konvencijama. U pojedinim granama saobraćaja, transportni dokumenti predstavljaju hartije od vrednosti, dok u drugim oni predstavljaju samo dokazna sredstva u internim odnosima između ugovornih strana.²¹

Upravo sa ovakvim složenim problemima se suočava FIATA u svojim pokušajima da stvori međunarodnu konvenciju o međunarodnoj špediciji. Zbog bezuspešnosti ovih pokušaja, FIATA je svoju aktivnost usmerila ka izradi ujednačenih špediterskih potvrda za svoje članove, što je dovelo do unifikacije dve špediterske potvrde: FCR (Forwarding Agents Certificate of Receipt) koja je u upotrebi od 1955. godine i FCT (Forwarding Agents Certificate of Transport) koja je u upotrebi od 1959. godine. Ove potvrde su predstavljale značajan napredak u pogledu jednoobraznog regulisanja međunarodne špedicije.

FCR i FCT su autorizovani tekstovi FIATA-e i ona na svoje članove prenosi pravo njihovog štampanja, ali bez izmena i dopunjavanja, sa ciljem da se obezbedi autoritet ovih dokumenata. FCR je neopoziva špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je od određenog nalogodavca u određenom mestu primio navedenu pošiljku radi otpreme do određenog mesta, sa nalogom da u mestu opredeljenja stavi robu na rapolaganje od-

¹⁹ Isto, str. 584.

²⁰ Carić, S., et al., *Međunarodno poslovno pravo*, Novi Sad, 2007.

²¹ Carić, S., *Nove pojave u pravnom regulisanju robnog prometa*, Naučna knjiga, Beograd, 1987.

ređenom licu. FCT, koja sve češće ima osobine hartije od vrednosti, je potvrda kojom špediter potvrđuje da je primio robu u dobrom spoljnom stanju radi otpreme do određenog mesta opredeljenja, određenim prevoznim putem i određenim prevoznim sredstvom. Ova potvrda se izdaje u kasnijoj fazi izvršenja ugovora o špediciji, nakon zaključenog ugovora o prevozu od strane špeditera, za razliku od FCR potvrde koja se izdaje odmah nakon zaključenog ugovora o špediciji.²²

Međutim, ove dve potvrde, pored svog značaja i doprinosa u ujednačavanju regulative u vezi sa međunarodnom špedicijom, imaju i niz nedostataka. Interesi kupca nisu u dovoljnoj meri zaštićeni prezentacijom ovih dokumenata banci kod robnog akreditiva jer one nisu hartije od vrednosti i ne mogu da predstavljaju robu koja je na njima označena. Takođe, kupčevi i prodavčevi interesi nisu dovoljno zaštićeni zbog toga što špediter odgovara jedino za uredno organizovanje međunarodnog transporta robe. Odgovornost međunarodnog špeditera je naročito ograničena usled primene nacionalnih opštih uslova poslovanja čija je primena ugovorena preko ovih potvrda. FCR i FCT su neopozive potvrde, iako špediter, na osnovu transportnih dokumenata, može da raspolaže robom u toku prevoza. Primalac robe može jedino da se legitimise prema poslednjem transporteru u mestu opredeljenja na osnovu špediterskih potvrda, ali ne stiče nikakva šira ovlašćenja. Sve ovo dovodi do situacije da u slučaju kolizije imalaca transportnih dokumenata i imalaca špediterskih potvrda, preče pravo imaju imao ci transportnih dokumenata. FCR i FCT, zapravo, ne doprinose dovoljno ujednačavanju pravnog regulisanja kada je u pitanju kombinovani međunarodni prevoz robe, niti utiču na izdavanje manjeg broja transportnih dokumenata. One, doduše, olakšavaju poslovnu operativnost špediterovog komitenta, ali nedovoljno imajući u vidu potrebe savremenih spoljnotrgovinskih odnosa.²³

Nadostaci FCR i FCT potvrda imali su uticaj na to da FIATA nastavi sa svojim radom na pronalaženju boljih ujednačenih pravila za regulisanje odnosa u kombinovanom međunarodnom transportu robe. Ova delatnost olakšana je sve učestalijom upotrebom kontejnera i paleta. Kontejneri su specijalno izrađeni čvrsti sanduci od raznog materijala, obično od materijala koji se može hermetički zatvoriti; predstavljaju homogene transportne jedinice u transportu robe od mesta proizvodnje do mesta potrošnje. Pod paletizacijom se podrazumeva skup organizovanih prevoznih tehničkih sredstava i postupaka za mehanizovano manipulisanje okrupnjenim jedinicama proizvoda u svim fazama obrade i transporta. Paleta, kao sastavni deo ambalaže, služi tome da zaštiti robu od kvara, oštećenja, rasturanja i sl. prilikom pakovanja, utovara, istovara ili skladištenja.²⁴ Ovakav napredak u tehničkom manipulisanju robom stvorio je nove mogućnosti za regulisanje međunarodnog kombinovanog transporta robe. S obzirom na to da upotreba kontejnera i paleta skoro u potpunosti otklanja opasnost oštećenja robe u toku transporta, stvorile su se mogućnosti da špediteri preuzmu strožije obaveze i odgovornosti, ne samo za organizovanje nego i za realizaciju konkretnog međunarodnog transporta robe, što znači da postoji odgovornost za delatnost međunarodnih transportera koje ugovornim putem angažuju. Ova pojava dovela je do stvaranja novog dokumenta od strane FIATA-e. U pitanju je konosman za kombinovani transport koji je donet 1970. godine pod nazivom FBL (Fiata Combined Transport Bill of Lading). On je predstavljao novu mogućnost u poslovanju između ugovornih strana, pored već postojećih FCR i FCT potvrda, koje su i dalje nastavile da važe. Međutim, za razliku od njih, konosman FBL predstavlja hartiju od

²² Carić, S., et al., *Međunarodno poslovno pravo*, Novi Sad, 2007.

²³ Carić, S., *Nove pojave u pravnom regulisanju robnog prometa*, Naučna knjiga, Beograd, 1987.

²⁴ Marović, B., *Osiguranje i špedicija*, Novi Sad, 1999.

vrednosti, što je veliki napredak. Predviđena je pooštrena odgovornost međunarodnog špeditera koji je izdao konosman FBL, što znači da on odgovara ne samo za svoje radnje i propuste prilikom organizovanja međunarodnog transporta robe već i za radnje i propuste svih međunarodnih transportera i drugih učesnika u transportu robe koje je ugovornim putem angažovao. Konosman sadrži pravilo da mu se mora priložiti polisa zaključenog transportnog osiguranja. Ova klauzula zapravo znači da se na konosmanu FBL mora konstatovati da li je bilo ili nije bilo zaključeno transportno osiguranje. Ako je bilo zaključeno, zahtev je da se konosmanu priloži polisa osiguranja. Međutim, konosman FBL je punovažan u svakom slučaju – bilo da je transportno osiguranje zaključeno ili ne, bilo da je polisa osiguranja priložena ili ne. Podatke o robi u konosman FBL unosi međunarodni špediter na osnovu komitentove deklaracije. Kao izdavalac konosmana, međunarodni špediter garantuje legitimisanom imaoocu konosmana FBL u mestu opredeljenja da je robu primio u prividno dobrom redu i stanju. On je odgovoran i za tačnost ovih podataka prema savesnom imaoocu konosmana, ali ima mogućnost pozivanja na odgovornost svog komitenta u regresnom postupku.²⁵

Značajan napredak, kada je konosman FBL u pitanju, u odnosu na FCR i FCT potvrde, predstavljaju Standardni uslovi koji se smatraju sastavnim delom ove isprave. Oni su odštampani na poleđini i predstavljaju uslove pod kojima se konosman primenjuje bez obzira u kojoj državi je izdat. Oni su izrađeni pod uticajem Tokijskih pravila o konvenciji i kombinovanom transportu.²⁶ U standardnim uslovima postoje odredbe o odgovornosti međunarodnog špeditera. Naime, međunarodni špediter se može osloboditi odgovornosti za gubitak i štetu na robi ako dokaže da je šteta ili gubitak mogao nastupiti usled nekog od sledećih uzroka:

- zbog nezakonite radnje ili propusta pošiljaoca ili primaoca;
- zbog izvršavanja uputstva o instrukciji lica koja su ovlašćena da ih izdaju;
- usled nedostataka ili neispravnog stanja ambalaže kada se radi o robi koja je podložna rasturu ili oštećenju pa roba nije uopšte ili nije ispravno upakovana;
- radnji ukrcaja, slaganja ili iskrcaja od strane pošiljaoca ili primaoca ili od njih ovlašćenih lica;
- usled prirodnih nedostataka robe;
- usled nedovoljnih ili neadekvatnih oznaka na robi i ambalaži;
- usled štrajkova, lokauta ili opšteg ili delimičnog smanjenja rada iz bilo kojeg razloga;
- iz bilo kog drugog uzroka ili razloga koji se nisu mogli izbeći razumnom pažnjom.

Imalac prava, s druge strane, može dokazati da šteta nije nastala iz ovih razloga i da se samim tim špediter ne može osloboditi odgovornosti.²⁷

U slučaju neopravdanog odbijanja primaoca da primi robu, međunarodni špediter ima pravo da je uskladišti o trošku imoca prava. Imalac prava ima obavezu da špediteru plati sve troškove koji terete robu. Takođe, postoji pravo špeditera da naplati sve troškove koji su prouzrokovani zbog skretanja ili zadržavanja i druge troškove koji su izazvani ratom, ratnim operacijama, epidemijama, štrajkovima, odlukama vlade ili višom silom. Za obezbeđenje svih svojih potraživanja špediter ima pravo zaloge.²⁸

²⁵ Carić, S., *Nove pojave u pravnom regulisanju robnog prometa*, Naučna knjiga, Beograd, 1987.

²⁶ Tokyo rules, 1969.

²⁷ *Isto*, str. 88-89.

²⁸ *Isto*, str. 89.

Zaključak

Dokumenti FCR, FCT i FBL predstavljaju značajan i konkretan doprinos dugogodišnjim naporima da se regulišu pravni odnosi u međunarodnom kombinovanom transportu robe i delatnosti međunarodnih špeditera. U savremenim uslovima, špediterska delatnost se intenzivno menja i razvija, kako u pogledu obima i raznovrsnosti, tako i u pogledu specijalizacije špediterskih preduzeća. Ovakvi novi pravci u razvoju špedicije moraju se uzimati u obzir prilikom usavršavanja postojećih i donošenja novih dokumenata koji regulišu ovu oblast. Značaj špedicije u savremenoj privrednoj delatnosti je ogroman, i iz tog razloga zasluhuje nesmanjenu pažnju u pogledu konstantnog praćenja ove delatnosti u vidu aktuelne pravne regulative koja će na pravi način izbalansirati interese svih učesnika.

Assoc. prof. Vuk Raičević, Ph.D., Konstanca Gušić

International forwarding: notion, important and regulating international documents

A b s t r a c t

Documents FCR, FCT and FBL represent important and concrete contribution to efforts dating back many years to regulate legal relations in international combine transport of goods and business of international forwarding agents. In contemporary conditions, the forwarding business is being intensively changed and developed, both in terms of scope and variety as well as in terms of specialization of forwarding companies. Such new lines in development of forwarding must be taken into account at the occasion of improving the existing and adopting the new documents regulating this field. The importance of forwarding in contemporary economic activity is great, and for this reason it merits unreduced attention in context of continuing monitoring of this activity through updated legal regulations, which would balance the interest of all participants in the right manner.

Key words: international forwarding, FIATA, FIATA FCR, FIATA FCT, FIATA FBL

Literatura

1. Carić, S., Vilus, J., Đurđev, D., Divljak, D., *Međunarodno poslovno pravo*, Novi Sad, 2007.
2. Marović, B., *Osiguranje i špedicija*, Novi Sad, 1999.
3. Carić, S., *Nove pojave u pravnom regulisanju robnog prometa*, Naučna knjiga, Beograd, 1987.
4. Carić, S., *Međunarodni transport robe, međunarodna špedicija, transportno osiguranje, carine*, Novi Sad, 1977.
5. Carić, S., Trajković, M., Jankovec, I., Đurđev, D., *Saobraćajno pravo*, Privredna akademija, Novi Sad, 2006. "Who is FIATA?", www.fiata.com
7. „Record number of countries represented at the FIATA World Congress 2007 in Dubai”, www.fiata.com
8. „Objectives”, www.fiata.com