

УДК: 347.763:656
656.96(497.11:4-672EU)
Biblid 1451-3188, 15 (2016)
Год XV, бр. 55, стр. 95-115
Изворни научни рад

Сања МАКСИМОВИЋ¹

МЕЂУНАРОДНА ШПЕДИЦИЈА И ХАРМОНИЗАЦИЈА ДОМАЋЕГ ПРАВА СА ПРАВОМ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

ABSTRACT

In contemporary conditions of business, international freight forwarding represents significant economic activity, in other words, it is a set of complex relations of great number of participants. Therefore, its juridical regulation is of great importance and presents an important role because its aim is to balance the interests of all participants. In order to adequately present the complexity of international freight forwarding activities, this paper will briefly present its development, which follows the progress of trade since the ages when rich Venetian merchants authorized the delivery of goods to agents, who were paid for the service. During the 19th century, international freight forwarding became an independent activity and still continues with significant contribution to the development of international trade. The purpose of this paper is to show the progress of juridical regulation which follows the dynamics of freight forwarding development, and particular emphasis will be on expressions like "freight forwarder" and "freight forwarding contract". Regarding the facts that the Republic of Serbia tends to become the member of the European Union and that it is currently focused on harmonization of documents in order to reach the above-mentioned aims, it will therefore effect the purpose of this paper as an analysis of the efforts Republic of Serbia is making in order to reconcile the documents concerning the field of international freight forwarding as well. This paper will pay attention to the international freight forwarding association (FIATA) too, and its most important documents because of the fact that they are relevant when the matter of international freight forwarding is analyzed.

Key words: international freight forwarding, freight forwarder, freight forwarding contract, European Union, harmonization of documents, FIATA.

¹ Правни факултет за привреду и правосуђе, Универзитета Привредна академија, Нови Сад, Е-маил: sanja.m03@gmail.com.

1) НАСТАНАК И РАЗВОЈ МЕЂУНАРОДНЕ ШПЕДИЦИЈЕ

Шпедиција је уско повезана са развојем међународне трговине. Неки аутори сматрају да су њени зачеци у XIII веку, у време када је Венеција била апсолутни господар главних прометних путева на мору. Поред тога, она је играла и најважнију улогу у трговини са суседним земљама. У трговини са алпским земљама њени трговци су сами организовали отпремање робе, док су у трговини са прекоалпским земљама користили посреднике који су се бринули за уредан и сигуран превоз робе која је у Венецију долазила морем. На робу се давала писмена изјава, нека врста признанице, по којој се роба на одредишту предавала примаоцу.² У XVI веку посредник (возар) је почео организовати превозе за свој рачун тако што је наплаћивао возарину и издавао превозне исправе.³ С друге стране, Царић и сар. наводе да шпедиција као самостална привредна делатност није постојала у старом и средњем веку, а као разлог наводе то што тада није постојала довољно развијена организација привреде, а нарочито не саобраћајна привреда.⁴ Саобраћало се на краћим удаљеностима уз пратњу трговца или његовог представника који је власник робе, што значи да је трговац обављао транспорт својих добара. Такође наводе да се о поступку шпедиције може говорити тек онда када се транспортна делатност у потпуности одвојила од трговачке делатности. Шпедиција се појављује крајем средњег века, а у XVIII веку је постала значајна привредна делатност. Трговци су се тада све више ослањали на шпедитере, као посебне специјалне посреднике у избору превозног пута, у унајмљивању превозног средства, стручном савету за превоз робе итд. Наиме, шпедитери су својом организацијом отпремања и допремања робе повезивали произвођаче, трговце и превознике. У XIX веку развија се шпедиција какву познајемо и данас. Она се доводи у везу са модернизацијом других облика превозних средстава и интензивнијим развојем трговине.⁵ Са открићем парне локомотиве и пароброда долази до процвата саобраћаја и развоја трговине на ширим географским подручјима, што утиче на то да улога међународне шпедиције постане значајна, па и незаменљива.⁶ Новом замаху

² Ове признанице се сматрају првим транспортним пријавама.

³ Ante Turina, *Међународна шпедиција*. Виша поморска школа, Ријека, 1965, стр. 18.

⁴ Славко Царић, Јелена Вилус, Душанка Ђурђевић, Драго Дивљак, *Међународно пословно право*. Универзитет Привредна академија – Правни факултет, Нови Сад, 2007, стр. 428.

⁵ Slobodan Marković, Ratko Zelenika, *Logistika savremenog biznisa*. Fakultet za pravne i poslovne studije i Prometej, Novi Sad, 2009, str. 149.

⁶ Борис Маровић, *Осигурање и шпедиција*. Стулос, Нови Сад 2001, стр. 332.

трговачке али и транспортне делатности свакако доприноси појава железнице, када се положија шпедитера снажно афирмисао и учврстио.⁷

2) РЕГУЛИСАЊЕ ШПЕДИЦИЈЕ У СВЕТУ

Економске функције шпедиције су тек у XIX веку почели пратити и одговарајући прописи. Капиталистичке земље почињу у оквиру трговачких закона доносити и посебне одредбе о шпедицији као посебном облику трговачке делатности и тиме давати шпедитерској делатности потребну подлогу. Веома је значајно регулисање шпедиције у француском *Code de Commerce* из 1807. године. Наиме, овај закон је имао огроман значај и утицај на стварање трговачког законодавства у многим државама света. По узору на *Code de Commerce*, своје трговачко законодавство изградиле су следеће државе: Шпанија 1829. године, Грчка 1835. године, Холандија 1838. године, Италија 1865. године итд. У Швајцарској је шпедиција први пут регулисана у закону кантона *Zürich* 1855. године, док је у Немачкој 1861. године донет Општи трговачки закон (нем. *Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch*). Немачки законик је такође имао велики утицај на развој трговинског законодавства у многим државама света. Под утицајем овог законика били су израђени трговачки законици Аустрије 1862. године, Јапана 1899. године, нови италијански трговачки закон 1882. године, нови турски трговачки закон 1926. године итд.⁸

Шпедитерска делатност у законодавствима појединих земаља обухваћена је трговачким законским одредбама. Међутим, донете одредбе које регулишу права и дужности налогодаваца са једне стране и међународних шпедитера са друге стране, као и одговорност истих – прилично су оскудне. Поред закона и законских прописа, шпедитерска делатност у свету а и код нас регулисана је обичајима, узансама и судском праксом. Правна природа посла шпедиције је спорна у законодавству и правној теорији по питању тога да ли је посао шпедиције самосталан посао привредног односа трговинског права или је реч о подврсти комисионог

⁷ Већ у XVIII веку у Енглеској и Немачкој роба се превозила железницом, али уз коњску вучу вагона. Прва парна локомотива пуштена је у погон 27. септембра 1825. године на прузи Стоцктон–Дарлингтон (41 км). До 1869. године, када је прорадила прва железничка пруга у Грчкој, железничке пруге су биле отворене у свим европским земљама. Такође, железнице су се нагло почеле развијати и у ваневропским земљама, као нпр. у САД (1829), Индији (1853), Уругвају (1869), Јапану и Тунису (1872), Кини (1876) итд. Прва железничка пруга на нашем државном подручју отворена је 1849. године.

⁸ Владимир Јовановић, *Привредно право: привредне организације*. Завод за издавање уџбеника Народне Републике Србије, Београд, 1961, стр. 51–53.

посла. У вези са овим питањем у страном праву разликују се углавном три система: англосаксонски – који третира шпедицију као посебну врсту агентуре, француски – по којем је шпедиција врста комисионог посла и немачки – систем у којем је шпедиција самосталан посао.⁹

3) РЕГУЛИСАЊЕ ШПЕДИЦИЈЕ У ДОМАЋЕМ ЗАКОНОДАВСТВУ

Имајући у виду да се шпедитерска делатност у предратној Југославији третира као посебна врста трговинске делатности, она је била нормирана трговачким законима који су важили на просторима предратне Југославије. Таквих закона је било пет, с обзиром на то да је и сама држава била подељена на пет трговинско-правних подручја:

1. Подручје Србије и Македоније – на подручју Србије важио је Српски трговачки закон из 1860. године чије се важење након балканских ратова проширило и на Македонију. Закон је био под јаким утицајем француског закона *Code de Commerce* и представљао је скраћени извод тог закона.
2. Подручје Словеније и Далмације – на овом подручју важило је аустријско трговачко право, на челу са аустријским трговачким законом *Allgemeins Handelsgesetzbuch* из 1862. године.¹⁰
3. Подручје Хрватске, Славоније и Војводине – на овом подручју важио је хрватско-мађарски закон из 1875. године, израђен по узору на аустријски, односно стари немачки закон.
4. Подручје Босне и Херцеговине – на овом подручју важио је босанско-херцеговачки закон из 1883. године, израђен према истом извору као и хрватски закон.
5. Подручје Црне Горе – на овом подручју важио је Трговачки закон Црне Горе из 1910. године који је био израђен по угледу на француски *Code de Commerce*.

У циљу унификације и модернизације трговачког права 1937. године донет је први трговачки закон који је требало да важи на подручју читаве Југославије. Закон је предвиђао да ће се његово ступање на снагу одредити посебним законом, али како тај закон није био донет, ни сам трговачки закон никада није ступио на снагу. Наиме, Преднацрт посебног закона о шпедицији израђен је 1955. године. Рад на доношењу овог закона потпуно је престао, а

⁹ Владимир Капор, Славко Царић, *Уговори робног промета*. Научна књига, Београд, 1990, стр. 231.

¹⁰ Овај аустријски закон идентичан је старом немачком трговачком закону из 1861. године *Allgemeins Deutsches Handelsgesetzbuch*.

обновљен је половином 1960. године, када је изабрана посебна комисија за обнову рада на изради тог преднацрта. Након дужих расправа комисија је израдила коначну редакцију Преднацрта Закона о шпедицији, али њен рад није дао резултате.¹¹ У нашој држави ни данас не постоји посебан закон који би на свеобухватан начин регулисао односе у шпедицији. Међутим, постоји низ закона привредног карактера који садрже правна правила о привредним, а самим тим и о шпедитерским организацијама. Они чине основицу нашег привредног система, а садрже прописе о правном положају привредних организација и државних органа, о међусобним односима у које ступају привредне организације при вршењу своје пословне делатности и о организацији и пословању привредних организација. Одређен број националних прописа (закон, одлука, билатералних споразума, уредби, решења итд), регулише проблематику која се односи на међународну шпедицију, а укључује и проблематику међународног друмског транспорта. Тако се могу навести следећи закони којим су регулисани односи међународне шпедиције:

1. Царински закон – *Сл. гласник РС*, бр. 18/10, 111/12 и 29/15.
2. Закон о превозу у друмском саобраћају – *Сл. гласник РС*, бр. 46/95, 66/01, 61/05, 91/05, 62/06, 31/11 и 68/15 - др. закони.
3. Закон о безбедности саобраћаја на путевима – *Сл. гласник РС*, бр. 41/09, 53/10, 101/11, 32/13 - одлука УС и 55/14.
4. Закон о јавним путевима – *Сл. гласник РС*, бр. 101/05, 123/07, 101/11, 93/12 и 104/13.
5. Закон о транспорту опасног терета – *Сл. гласник РС*, бр. 88/10.
6. Закон о заштити животне средине – *Сл. гласник РС*, бр. 135/04, 36/09, 36/09 - др. закон, 72/09 - др. закон и 43/11 - одлука УС.
7. Закон о порезу на додату вредност – *Сл. гласник РС*, бр. 84/04, 86/04 - испр., 61/05, 61/07 и 93/12.
8. Закон о девизном пословању – *Сл. гласник РС*, бр. 62/06, 31/11, 119/12 и 139/14.
9. Закон о спољнотрговинском пословању – *Сл. гласник РС*, бр. 36/09, 36/11 - др. закон, 88/11 и 89/15 - др. закон.
10. Закон о раду – *Сл. гласник РС*, бр. 24/05, 61/05, 54/09, 32/13 и 75/14 и
11. Закон о порезу на добит друштава – *Сл. гласник РС*, бр. 25/01, 80/02, 80/02 - др. закон, 43/03, 84/04, 18/10, 101/11, 119/12, 47/13, 108/13, 68/14 - др. закон и 142/14.

¹¹ Ante Turina, *Међународна шпедиција*, op.cit., str. 53.

4) УНУТРАШЊА И МЕЂУНАРОДНА ШПЕДИЦИЈА

У основи делатности шпедиције налази се транспорт. Транспорт представља самосталну привредну делатност која се бави преносом материјалних добара, људи, вести, са једног на друго место, имајући притом у виду задовољење људских потреба, како у сфери материјалне производње тако и у свакодневном животу.¹² Маровић наводи да је шпедиција стручно организовање транспорта робе од стране шпедитера у своје име и за рачун комитента уз награду.¹³ Марковић и Зеленика сматрају да као активност, шпедиција представља „скуп специфичних функција, правила, послова, активности и вештина које делотворно омогућују отпрему, допрему и превоз материјалних добара свим превозним средствима, свим превозним путевима, у конвенционалном, комбинованом и мултимодалном транспорту.“¹⁴ За разлику од шпедиције уопште, међународна шпедиција представља скуп специфичних функција, послова, операција и правила која делотворно омогућавају отпремање робе из властите у стране државе, као и допремање робе из страних у властиту државу, па и превоз робе између страних држава преко властите државе. Стога је међународна шпедиција посредник између домаћих и иностраних увозника, односно извозника – с једне стране произвођача и крајњих корисника, а са друге стране – превозника, тј. других учесника у превозу робе.¹⁵ У нашем позитивном праву постоји дуалитет приликом дефинисања унутрашње и међународне шпедиције. Међународну шпедицију је потребно разликовати од унутрашње зато што се у посебном правном положају налазе предузећа која обављају спољнотрговинске послове, а међународна шпедиција спада у спољнотрговинске послове. Међутим, за суштину појма шпедиције ово разликовање је небитно.¹⁶ Међународну шпедицију треба одређивати према карактеру транспорта. Наиме, када се ради о организацији отпреме у међународном транспорту, у питању је међународна шпедиција. Да ли се у конкретном случају ради о међународном транспорту робе треба одређивати према прописима за поједине гране саобраћаја о којима се у конкретном

¹² Александра Бајић, Бранислав Неранчић, „Значај и улога шпедиције у међународном пословању“. *Зборник радова Факултета техничких наука*, vol. 25, бр. 20, 2010, стр. 4286.

¹³ Борис Маровић, *Осигурање и шпедиција*, op.cit., стр. 331.

¹⁴ Slobodan Marković, Ratko Zelenika, *Logistika savremenog biznisa*, op.cit., str. 149.

¹⁵ Иван Аћимовић, „Шпедитерски послови увоза у трговинско шпедитерском предузећу ‘Прва петролетка-промет’ АД“ . *Зборник радова Факултета техничких наука*, вол. 29, бр. 1, 2014, стр. 196.

¹⁶ Вук Раичевић, Констанса Гушић, „Међународна шпедиција: појам, значај и међународни акти регулисања.“ *Право – теорија и пракса*, vol. 25, бр. 7–8, 2008, стр. 35.

случају ради.¹⁷ Иако је међународна шпедиција новијег датума у односу на унутрашњу, важно је нагласити да она има велики трговачки значај, односно да шпедиција углавном има међународни карактер, што произилази из чињенице да се у појединим земљама преко 96% целокупног увоза и извоза одвија преко међународне шпедиције. Међународна шпедиција се развила у готово свим земљама света, а њен систем координира и усклађује оптимално функционисање готово свих система у систему размене. Ти системи – као битни елементи система размене и система друштвене репродукције – активно учествују у организовању отпреме и допреме робе од произвођача до потрошача. Релевантно је нагласити да је Европа била и остала колевка праве класичне шпедиције. Ипак, класична шпедиција и у најразвијенијим земљама постаје ствар прошлости, а као разлог се наводи чињеница прерастања мегашпедитерских предузећа у својеврсне логистичке операторе, који све више као произвођачи логистичких услуга организују, координирају и/или извршавају све активности у логистичким процесима.¹⁸ Међународна шпедиција се дели на три главне врсте:

- лучку или поморску – подразумева шпедицију која се углавном бави организовањем отпреме и допреме робе поморским превозним средствима,
- континенталну шпедицију – бави се организовањем отпреме и допреме робе копненим превозним средствима и,
- граничну шпедицију – бави се царинским пословима отпреме извозне робе, допреме увозне робе, транзита робе и другим пословима који су у вези са прелазом робе преко царинске границе.¹⁹

¹⁷ Славко Царић, Јелена Вилус, Душанка Ђурђевић, Драго Дивљак, *Међународно пословно право*, op.cit., стр. 433.

¹⁸ Зеленика, Пуповац и Рудић на основу данашњег нивоа развоја науке, производних снага, производних и друштвених односа дефинишу шпедитерску активност као скуп планираних, регулисаних, координисаних и контролисаних нематеријалних активности (функција, послова, операција, мера итд.) којима се у партнерским односима активно и функционално повезују сви процеси у циљу савладавања временских и просторних удаљености, сигурних и рационалних трансформација материјала, ствари, добара, полупроизвода итд. у оптималне логистичке процесе, токове и протоке материјала, терета, добара итд., од тачке испоруке – по правилу у једној држави, до тачке пријема – по правилу у другој држави, укључујући и припадајуће токове информација, а да се притом максимално задовоље захтеви и потребе активних учесника у логистичким ланцима. Ratko Zelenika, Drago Pupovac, Dušan Rudić, „Špediter u funkciji logističkog operatora.” *Pomorski zbornik*, vol. 37, br. 1, 2000, str. 144.

¹⁹ Slobodan Marković, Ratko Zelenika, *Logistika savremenog biznisa*. op. cit., str. 170.

Од свих радњи које шпедитер треба да обави када је у питању уговор о међународном отпремању, царинске радње заузимају посебно место, те веома често управо из тих разлога привредни субјекти редовно користе услуге шпедитера, те се стога може закључити да је улога шпедитера веома значајна, па чак и незаобилазна.

Појам шпедиције и шпедитера

Сама реч „шпедиција“ вуче корене из латинске речи *expedire*, односно *expeditio*, што у преводу значи слање, одашиљање, отправљање, отпремање.²⁰ Овај израз је у новије време нашао примену у многим језицима и бројним научним дисциплинама. Тако речи „шпедиција“ и „шпедитер“ имају сличан назив у неким европским језицима. На пример, у италијанском језику употребљавају се називи *spedizione* – у преводу значи слање, одашиљање, отправљање, отпрема, отпремништво и *spedizioniere* – у преводу значи шпедитер-отпремник. У немачком језику употребљавају се називи *Spedition* – у преводу значи шпедиција, слање и *Spediteur* – у преводу значи шпедитер, пошиљалац, док су у француском језику у употреби називи *expéditionnaire* или *commissionnaire, expediteur* који у преводу значе шпедитер-пошиљалац. Такође у француском језику, за израз „отпрема“ употребљава се реч *expedition*, а за израз „шпедиција“ или „отпремништво“ употребљавају се речи *maison* или *bureau* или *agence* или *d'expedition*. Енглески језик не познаје одговарајући назив. Наиме, за шпедитера се у енглеском језику употребљавају изрази *forwarding agent* и *freight forwarder*. Почетком XX века шпедиција је веома развијена као логистички сервис савременог бизниса, а шпедитери добијају на значају због изванредног познавања прилика на тржишту услуга, превоза, осигурања и свих осталих услуга које прате отпрему робе. Такође, шпедитери су и веома добри познаваоци царинских и других прописа који су од значаја за обављање послова међународне трговине. Послови којима се може описати шпедиција јесу послови отпремања робе у границама властите земље, из властите у страну земљу (извозна шпедиција), затим послови допремања робе из страних у властиту земљу (увозна шпедиција) и послови превоза робе између страних земаља преко властите земље (превозна шпедиција), као и други послови које шпедитери обављају. Шпедицију обавља шпедитер. Сам појам „шпедитер“ односи се на физичко или правно лице које у пословању са трећим лицима наступа као посредник, у облику сталног занимања закључује и у своје име и за туђи рачун (као комисионар), у туђе име и за туђи рачун (као агент) и у своје име и за свој рачун уговоре који су потребни приликом организовања извоза, увоза и превоза робе својих налогодаваца. Такође,

²⁰ Милан Вујаклија, *Лексикон страних речи и израза*. Просвета, Београд, 1980, стр. 263.

шпедитер обавља и друге прописане или уобичајене специјалне послове и радње у вези са отпремањем, допремањем и превозом робе. Разликују се термини „међушпедитер“ – шпедитер на којег је главни шпедитер делимично пренео извршење шпедитерског посла и „подшпедитер“ – шпедитер на којег је главни шпедитер у целини пренео извршење шпедитерског посла.²¹ Произилази да шпедитер ничим не тргује него употребљава своје организаторске способности (познавајући прописе, превозна средства и режиме превоза) у циљу ефикаснијег обављања својих послова. Реч „шпедитер“ се у свакодневном животу често употребљава погрешно. Најчешће се меша са „возарем“ и то нарочито градским возарем. Погрешна употреба термина може да доведе до нежељених последица у привредној пракси. Наиме, шпедитер организује транспортовање ствари, али сам не превози ствари. Превоз ствари обављају возари, а шпедитер се брине о благовременом обављању свих потребних радњи у вези са транспортовањем робе и у том циљу ангажује и превозиоца робе.²²

Појам и значај уговора о шпедицији

Уговор о шпедицији је такав уговор привредног права који обавезује једну уговорну страну да организује отпрему ствари у своје име а по налогу и за рачун друге уговорне стране, уз награду. Основни извор права код нас у овој области јесте Закон о облигационим односима.²³ До закључења уговора о шпедицији долази у оном тренутку када се шпедитер и комитент сагласе о битним елементима посла шпедиције. У нашем праву посао шпедиције могу да обављају само организације које испуњавају законске услове за обављање посла шпедиције и које су ову своју делатност регистровале код надлежног суда, док је комитент организација или физичко лице. Уговор у шпедицији у нашем праву је неформалан уговор. Исто решење имамо у мађарском, немачком, пољском, швајцарском, англосаксонском праву итд. Обавезна писмена форма за закључење уговора о шпедицији захтева се у француском, совјетском и белгијском праву. Важно је истаћи да се у пракси уговор о шпедицији често закључује у писменој форми и да на писменој форми инсистира већина националних општих услова пословања шпедитера.²⁴

²¹ Slobodan Marković, Ratko Zelenika, *Logistika savremenog biznisa*. op. cit., str. 150–152.

²² Славко Царић, Вуксан Лакићевић, „Појам и привредне функције шпедиције у савременом робном промету.“ *Правна ријеч*, вол. 2, бр. 5, 2005, стр. 333.

²³ *Сл. лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – одлука УСЈ и 57/89, *Сл. лист СРЈ*, бр. 31/93 и *Сл. лист СЦГ*, бр. 1/2003 – Уставна повеља.

²⁴ Славко Царић, Вуксан Лакићевић, „Појам и привредне функције шпедиције у савременом робном промету, op.cit., стр. 338.

Уговор о шпедицији је у нашем праву двострано обавезујући и теретан. Понуду за закључење таквог уговора по правилу даје лице које је заинтересовано да шпедитер организује превоз одређених ствари. Уговор ће се сматрати закљученим и ако шпедитер такву понуду одмах не одбије. Уговор о шпедицији има доста специфичности због којих је издвојен у засебни именовани уговор.²⁵ На основу уговора о шпедицији шпедитер може закључити уговор о превозу и предузимати друге правне радње у име и за рачун налогодавца. У таквом случају шпедитер је заступник налогодавца у погледу правних послова које треба обавити ради превоза робе на коју се односи уговор. Обавезе шпедитера које произилазе из уговора о шпедицији јесу: обавеза да послује као савестан и добар привредник, обавеза пријема и чувања ствари, обавеза избора превозног пута и врсте транспорта, као и закључење потребних уговора и полагање рачуна.²⁶ Свакако су незаобилазне и саветодавне и контролне улоге шпедитера које произилазе из уговора о шпедицији. Контрола (фр. *controle*, engl. *supervision*) или надгледање као обавеза шпедитера директно се може извести из опште обавезе заштите обавезе комитента и обавезе поступања пажњом доброг привредника. Иако не одговара за нетачно обрачунате возарине (члан 38 Општих услова пословања међународних логистичара и шпедитера Србије), шпедитер ипак као заштитник комитентових интереса мора да контролише исправност свих докумената, обрачун превозних трошкова, трошкова царине, осигурања робе итд. Стога се може рећи да се контролна функција шпедитера огледа у контроли диспозиције комитента, у контроли исправности докумената, контроли обрачуна и наплати возарине, контроли обрачуна и наплати царине, и контроли рада трећих лица. Поред наведених контролних функција шпедитера, он има обавезу и да осигура ствари комитента уколико је то уговорено. Правни положај шпедитера приликом спровођења транспортног осигурања је специфичан, али на основу свог искуства приликом организовања превоза великог броја пошиљки шпедитер је веома добро упознат са опасностима којима су изложене ствари на одређеном превозном путу, што му даје за право да саветује комитента приликом осигурања робе. Како би шпедитер могао да пружи праве информације, неопходно је да познаје и право транспортног осигурања, стандардне институтске клаузуле за осигурање транспортних ризика (А, Б, Ц итд.), као и транспортне клаузуле *INCOTERMS* (енгл. *International Commercial Terms*) којима се регулише питање преласка ризика са продавца на купца, као и сношење одговарајућих

²⁵ Славољуб Вукићевић, *Привредни уговори*. Копи комерц, Београд, 2011, стр. 123.

²⁶ Више о уговору о шпедицији видети у: Слободан Перовић, *Коментар Закона о облигационим односима: књ. II*, Савремена администрација, Београд, 1995, стр. 1371-1410.

трошкова отпреме.²⁷ Право шпедитера из уговора о шпедицији је и право на награду (провизију). Шпедитер има право на награду (провизију) и онда када то није уговорено. Као спорно се намеће питање у ком тренутку шпедитер стиче право на провизију. По једном схватању битан је моменат предаје ствари примаоцу, док је по другом схватању битан моменат предаје ствари транспортеру. По нашем Закону о облигационим односима, у члану 840, предвиђено је да шпедитер може захтевати провизију (награду) у тренутку када изврши своје обавезе из уговора о шпедицији. Шпедитер има право да захтева од комитента предујмове (авансе) за очекиване будуће трошкове за рачун комитента. У смислу става 3, члана 841 Закона о облигационим односима, комитент има обавезу да на захтев шпедитера исплати захтеване предујмове за трошкове који се нормално могу очекивати приликом извршења комитентовог налога. Шпедитер има законско право на робу и право ретенције ради обезбеђења свих уговорних захтева. Ова шпедитерова права се не могу уговором искључити.²⁸ Уговор о шпедицији престаје испуњењем, немогућношћу испуњења, стечајем комитента или шпедитера, опозивом налога од стране комитента, као и отказом налога од стране шпедитера. У члану 828 Закона о облигационим односима предвиђено је да шпедитеров комитент може увек одустати од уговора о шпедицији, али је у том случају дужан да надокнади шпедитеру све трошкове које је шпедитер имао и да му исплати сразмерни део провизије у оном обиму у којем је шпедитер већ испунио комитентов налог. Ово правило је предвиђено у нашем позитивном праву због тога што се односи између шпедитера и комитента заснивају на узајамном поверењу. Међутим, уколико комитент изгуби поверење у свог шпедитера може одустати од уговора о шпедицији, али је дужан да исплати шпедитеру поред накнаде учињених и корисних трошкова и провизију с обзиром на то у којој мери је комитентов налог испуњен.

5) ХАРМОНИЗАЦИЈА УНУТРАШЊЕГ ЗАКОНОДАВСТВА О ШПЕДИЦИЈИ СА ПРАВОМ ЕВРОПСКЕ УНИЈЕ

На путу ка Европској унији неопходно је да Република Србија прилагоди привредни систем условима пословања на тржишту Европске уније, што

²⁷ Слободан Јовановић, Контролне и саветодавне обавезе шпедитера из уговора о шпедицији. *Право – теорија и пракса*, вол. 18, бр. 9, 2001, стр. 10–22.

²⁸ Ова средства обезбеђења шпедитера су иста као и одговарајућа права комисионара с том разликом да шпедитер има законско заложно право на робу само за тзв. конексне захтеве из конкретног уговора о шпедицији на основу кога је шпедитер дошао до државине робе, а не и ради обезбеђења шпедитерових захтева из ранијих шпедиционих послова са истим комитентом. Законско заложно право шпедитера је изричито предвиђено у нашем позитивном праву чланом 846 Закона о облигационим односима.

подразумева усклађивање законских и подзаконских аката са актима ЕУ. Сва предузећа која су међународно оријентисана, односно која желе да извоје своје производе у земље ЕУ морају да испуне низ услова. Неки од тих услова јесу функционалност, изглед, повољна цена, рок испоруке, неопходан квалитет за категоризацију производа. Иако наведени услови нису законски обавезујући, већина предузећа их мора испунити како би осигурала свој удео на тржишту. С друге стране, заступљени су и обавезујући услови, законом дефинисани, који се тичу пласмана производа на унутрашње тржиште ЕУ и то са аспекта заштите здравља и сигурности грађана. У законодавству ЕУ прецизно је разрађен доследан модуларни приступ којим се оцењивање усклађености дели на одређен број операција: интерна контрола (модул А), испитивање типа (модул Б), усклађеност са типом (модул Ц), осигурање квалитета производа (модул Е), верификација производа (модул Ф), појединачна верификација (модул Г) и потпуно осигурање квалитета (модул Х). Како би се делотворно стандардизовао процес усклађености уводе се европски стандарди који се односе на осигурање квалитета (ЕН ИСО 9001 и 2000). Као пример, може се навести усвајање термина „ЦЕ марк“ (Директива 93/68ЕЕЦ) што значи да је сваки производ са овом ознаком усклађен са свим захтевима директива ЕУ. Поред наведеног стандарда, односно критеријума којим се захтева и дефинише квалитет, заступљени су и *Eco-Label*, *Energy-star*, *Keurmark*, *TÜV (TIF)*, „e“.²⁹ Такође, када говоримо о извозу прехранбених производа на тржиште ЕУ, незаобилазан је и *HACCP* стандард, а обухвата и прилагођен је свим врстама прехранбених производа, свим фазама производње и по Директиви 93/43/ЕЕЦ у ЕУ је обавезан.³⁰ Република Србија такође увиђа велики значај стандардизације, што се може закључити и по томе што је у Србији оформљено национално тело за стандардизацију под

²⁹ *Eco-label* програм омогућава европским потрошачима, јавним и приватним купцима да лако идентификују признате зелене производе у оквиру Европске уније, Норвешке, Лихтенштајна и Исланда. *Energy-star* ознака на производима указује да ти производи задовољавају спецификације програма за штедњу енергије и на тај начин се, без обзира на њихову цену, потрошачима указује на предности таквих производа у очувању животне средине са становишта штедње енергије. *Keurmark* ознака се користи као доказ да је производ усклађен са стандардима Европске уније у погледу квалитета, безбедности и екологије. *TÜV (TIF)* је немачки знак квалитета који се издваја од осталих зато што садржи строге критеријуме којима се штите потрошачи (конзументи) од некавалитетне робе која може да доведе до нарушавања здравља, па и до материјалне штете. Знаком „e“ произвођач (дистрибутер и увозник) гарантује да се у одређеном паковању налази количина која је назначена на паковању.

³⁰ Бојан Ђорђевић, „Сертификација и међународна конкурентност: маркетинг димензије српских извозних производа.“ *Маркетинг*, вол. 38, бр. 1–2, 2007, стр. 9–19.

називом Институт за стандардизацију Србије, чија је делатност утврђена Законом о стандардизацији (Сл. гласник РС, бр. 36/09), Одлуком о изменама и допунама оснивачког акта Института за стандардизацију Србије (Сл. гласник РС, бр. 88/09) и Статутом Института за стандардизацију Србије (Сл. гласник РС, бр. 6/11). Стандарди и обавезе која предузећа морају да испоштују како би обезбедила тржиште у земљама ЕУ наведени су са циљем да се укаже да је пре усклађености докумената који се односе на шпедицију неопходно ускладити не само документа него и систем производње којима би се обезбедио квалитет производа. У оквиру пројекта Смернице за пословање са Европском унијом³¹ публикована су референтна документа која олакшавају приступ јединственим стандардима и нормама Европске уније чија је примена неопходна приликом пословања на тржишту ЕУ. С обзиром на то да је превоз одлучујући фактор у модерној привреди, транспортни систем мора да буде тако подешен да задовољи потребе ширег одрживог развоја. Неопходно је да буде одржив и са социјалног и са економског, али и са аспекта заштите животне средине. Стога су због његове одлучујуће улоге у економском развоју аутори Римске декларације унели одредбу о политици комбинованог транспорта који функционише по посебним правилима. Затим су декларацијом из Мадрихта ојачани институционални, политички и финансијски темељи транспортне политике. Прва Бела књига о заједничком и будућем развоју политике транспорта садржала је принцип отварања транспортног тржишта. Тако данас камиони не морају више да се враћају празни када обаве истовар у иностраној земљи. Могу чак да преузму товар и истоваре га унутар неке земље чланице, а да то не буде земља из које долазе. Одређене директиве ЕУ везане су за међународну шпедицију, али су и у уској вези са многим директивама које су у обавези да примењују правну регулативу у вези са другим областима, као на пример: посебне одредбе слободног кретања робе, специфична царинска правила у вези са кретањем робе, баријере у трговини, унутрашње обраде, узајамне помоћи и друго. Тако је нпр. у друмском транспорту донет велик број Директива које обавезују Републику Србију у смислу изналажења и примене техничких решења наплате путарине, заштите, обрачуна трошкова итд. Неке од њих су:

1. Директива 62/99/ЕЦ односи се на "Eurovinjete", систем наплате путарине.
2. Директива 96/49/ЕЦ регулише превоз опасних материја друмом
3. Директива 1999/62/ЕЦ односи се на зарачунавање путарине тешким друмским возилима при употреби одређене инфраструктуре (питање реципроцитета)

³¹ Смернице за пословање са Европском унијом: трговина. Фонд за европске интеграције и Привредна комора Србије, Београд, 2006.

4. Директива 2002/15/ЕЦ односи се на дефинисање минималних стандарда заштите здравља и безбедности радника на путевима, спречавање нелојалне конкуренције унутар ЕУ и повећање безбедности на путевима
5. Директива 98/70/ЕЦ односи се на квалитет бензина и дизел горива
6. Директива 2002/15/ЕЦ односи се на дефинисање минималних стандарда заштите здравља и безбедности радника на путевима, спречавање нелојалне конкуренције унутар ЕУ и повећање безбедности на путевима итд.

Поред наведених директива, многобројни међународни споразуми и конвенције обезбеђују законски и технички оквир за развој транспорта у региону. Циљ транспортне политике земаља чланица ЕУ јесте либерализација тржишта, односно формирање заједничког транспортног система. Међутим, либерализација представља веома комплексан процес, те захтева дуготрајну имплементацију.³² С обзиром на чињеницу да су шпедитерска предузећа транзитних држава под веома снажним утицајем процеса глобализације, али и владајуће политике Европске уније, Зеленика, Пуповац и Рудић³³ закључују да је потребно да шпедитерска предузећа приликом детерминисања својих пословних политика узму у обзир доношење логистичких стратегија, те предлажу националне, међународне, транзитне, прекоморске и партнерске логистичке стратегије. Доношење наведених стратегија утицало би на то да се шпедитерска предузећа активно укључе у токове робне размене Европске уније. С тим у вези може се рећи да је Република Србија на правом путу јер је 2010. године усвојена Стратегија Европске уније за Дунавски регион, позната под називом Дунавска стратегија. Она се реализује у 14 земаља, са циљем да омогући нови модел европског комуницирања и повезивања свих земаља које се налазе на дунавском простору, како земаља чланица ЕУ, тако и кандидата за пријем у ЕУ, али и оних које то још нису. Овом стратегијом су утврђене и приоритетне активности у области транспорта Дунавом, што свакако утиче и на квалитетнију реализацију међународне шпедиције.³⁴

Поред наведене стратегије, у Републици Србији је 2008. године донет подзаконски акт Општи услови пословања међународних логистичара и шпедитера Србије,³⁵ а заснива се на обимној законској регулативи као што

³² Бранко Давидовић, *Међународни транспорт и шпедиција*. Висока техничка школа, Београд, 2012, стр. 18–20.

³³ Ratko Zelenika, Drago Pupovac, Dušan Rudić, „Špediter u funkciji logističkog operatora” *op. cit.*, стр. 155.

³⁴ Слободанка Зарић Вујичић *Река Дунав и Дунавска стратегија: истраживање*. Сектор за законодавство Библиотеке Народне скупштине, Београд, 2012.

³⁵ *Општи услови пословања међународних логистичара и шпедитера Србије*. Привредна комора, Београд Србије. 2009.

су закони који уређују саобраћај, Закон о облигационим односима и Царински закон. Потреба за доношењем Општих услова пословања налази своје оправдање у чињеници да су дуго били у примени Општи услови пословања међународних шпедитера из 1970. године, које је донела Савезна привредна комора и да је у међувремену дошло до великих измена услова и начина пословања и законодавног оквира у овој области. Такође, овај подзаконски акт је донет са циљем да подстакне спремност привредних субјеката – у конкретном случају шпедитерских логистичких друштава – да преузму иницијативу доприносећи побољшању свог положаја и делатности како би се припремили за предстојеће усаглашавање са европским стандардима и конкуренцијом. Значајна је и Уредба о класификацији делатности којом су услуге организовања превоза ствари сврстане у Сектор Х: Саобраћај и складиштење.³⁶ Прецизније, шифра делатности је 52.29 – Остале пратеће делатности у саобраћају у које спадају послови шпедиције, организовање превоза железничким, друмским, поморским или ваздушним путевима, организовање групних и индивидуалних пошилики (укључујући преузимање и испоручивање, као и груписање пошилики), издавање и прибављање транспортних докумената и товарних листова, послови царинских заступника, послови поморских шпедитера и авио-шпедитера, брокерски послове за бродски и авионски простор, руковање теретом, нпр. привремено паковање само у сврхе заштите робе током транзита, препакивање, узимање узорака и мерење тежине робе. У пракси наведене послове обављају шпедитери на основу уговора о шпедицији који закључују налогодавац, односно наручилац посла и шпедитер као извршилац посла. Када је у питању организовање отпреме робе из земље у иностранство или допрема робе из иностранства у земљу, као и организовање превоза преко територије одређене државе (робе у транзиту) – другим речима, када је у питању уговор о организовању превоза робе у међународном саобраћају – спровођење потребних царинских радњи заузима посебно место.³⁷ Република Србија се прилагођава читавом низу директива, међународних конвенција, мултилатералних и билатералних споразума, али и других договора како би била што спремнија приликом прикључивања Европској унији. Наиме, у оквиру међународног саобраћаја све конвенције и споразуми које је Република Србија ратификовала интегрисани су у наш правни систем и практично се примењују. Изучавајући материју шпедиције неизоставна је

³⁶ „Уредба о класификацији делатности“, *Сл. гласник РС*, бр. 54/10.

³⁷ Више у: Зоран Миладиновић, (2015). Отпремник-шпедитер као давалац услуга заступања у царинском поступку. У: М. Мићовић (ур.), *Услуге и заштита корисника*. Правни факултет Универзитета и Институт за правне и друштвене науке, Крагујевац, (стр. 89–112), 2015.

свакако функција Међународног савеза шпедитерских удружења, те јој је из тог разлога и посвећено следеће поглавље.

6) МЕЂУНАРОДНИ САВЕЗ ШПЕДИТЕРСКИХ УДРУЖЕЊА — FIATA

Међународни савез шпедитерских удружења *FIATA* (фр. *Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*, енгл. *International Federation of Freight Forwarders Associations*) основали су међународни шпедитери 31. маја 1926. године. Савез је основан у Бечу од стране 19 земаља, а престоница Швајцарске – Берн, одређена је за седиште. То је невладина организација која у овом тренутку обухвата око 40.000 шпедитерских и логистичких предузећа, и око 10 милиона шпедитерско-логистичких стручњака у преко 150 држава. Удруживање се врши и на националном и на међународном нивоу са циљем међусобне сарадње, заштите интереса и унапређења делатности. За време Другог светског рата делатност савеза је замрла, а обновљена је тек 1949. године, на Генералној скупштини *FIATA* у Паризу, где је након тога неко време било и седиште председништва, а онда је опет премештено у Берн, затим у Антверпен (до 1965. године), па у Копенхаген, а сада је у Цириху. Наша земља, односно Подсекција за међународну шпедицију бивше Савезне спољнотрговинске коморе примљена је у чланство *FIATA* на VI конгресу 1959. године у Паризу и изванредан број наших представника ушао је након тога у разне органе и комисије *FIATA*.³⁸ Основни задатак *FIATA*³⁹ организације јесте унапређење шпедитерских делатности у међународним размерама што се постиже разменом искустава о свим питањима која су значајна за несметано функционисање шпедитерске, транспортне и спољнотрговинске делатности. Највећи допринос јесте то што је *FIATA* унифицирала обрасце који се у обављању шпедитерских послова најчешће користе. Једнообразност ових образаца у великој мери поједностављује комуницирање пословних партнера и обезбеђује сигурност приликом обављања транспортних послова. У наставку ће о сваком документу бити више речи. Сваки од доленаведених докумената штампа се на немачком, енглеском и српском језику, а састоји се од оригинала и четири копије. *FCR (Forwarders Certificate of Receipt)* – шпедитерска потврда уведена 1955. године. Овом потврдом шпедитер потврђује да је робу преузео са неопозивим налогом да је отпреми или стави на располагање примаоцу који је наведен на потврди. Једино ако се шпедитеру врати оригинал потврде и ако је шпедитер у стању да да

³⁸ Ratko Zelenika, *Međunarodna špedicija*. Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996, str. 72

³⁹ Више о активностима Међународног савеза шпедитерских удружења *FIATA* погледати на Интернету: <http://fiata.com/>

опозив, налог се може опозвати. Овај формулар је зелене боје, а на полеђини су одштампани Општи услови пословања међународних логистичара и шпедитера Србије.

FCT (Forwarders Certificate of Transport) – транспортна потврда уведена 1959. године. Ова потврда служи шпедитеру као доказ да може да потврди да је преузео тачно описану пошиљку како би је испоручио у складу са инструкцијама пошиљаоца, како је у документу и наведено. Ова потврда је преносива и неопходно је да садржи одређене специфичности као што су име примаоца, начин примања, место испоруке и докле су плаћени транспортни и други трошкови. Шпедитер издаје ову потврду тек када је сасвим сигуран да је роба прошла све процедуре и да је предата на превоз одређеном возару, односно уколико је закључио уговор са тим возарем. Када прими робу примаоца је дужан да врати индосирани оригинал ове потврде која је жуте боје.

FBL (FIATA Bill of Lading) – теретница за комбиновани превоз уведена 1971. године. Њоме шпедитер преузима обавезу, односно одговорност за робу као и за обављање транспорта. Када шпедитер преузме ову теретницу одговара не само за испоруку робе на одредиште него и за све возаре, али и за трећа лица која је укључио ради обављања укупног превоза. Ова теретница је плаве боје.

FWR (FIATA Warehouse Receipt) – складишна потврда уведена 1975. године. Потврда о ускладиштењу јесте писмена исправа коју издаје јавно складиште којом оно потврђује да је од оставодавца примио на чување одређена материјална добра (ствари) која су означена на њој. Представља хартију од вредности и може да гласи на име, по наредби и на доносиоца. Састоји се од признанице и заложнице, наранџасте је боје и издаје се само у једном примерку.

SDT (Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods) – потврда пошиљаоца за превоз опасне робе уведена 1977. године. Овај документ служи да налогодавац потврди шпедитеру да роба коју шпедитер треба да отпреми у потпуности одговара прописима и правилима за превоз опасне ствари, као и да је прописно пакована.⁴⁰

Поред наведених постоје још три: *FWB (Forwarder's Waybill)* – транспортна потврда за мултимодални транспорт, која је по садржини и намени веома слична *FBL* теретници; *SIC (Shippers Intermodal Weight Certification)* – потврда пошиљаоца о тежини терета у интермодалном транспорту, која се издаје као доказ о бруто тежини терета у контејнерима или полуприколицама; *FFI (FIATA Forwarding Instructions)* – шпедитерска упутства. Ова упутства у ствари представљају образац који садржи 21 рубрику које комитент попуњава

⁴⁰ Борис Маровић, *Осигурање и шпедиција*, *op.cit.*, стр. 347–348.

уписујући све релевантне упуте и инструкције које су шпедитеру неопходне за квалитетно обављање конкретног посла.⁴¹

FIATA је своју делатност од самог настанка усмерила на остваривање једног од главних циљева, а то је – уједначено међународно регулисање шпедиције. Међународни институт за унификацију привредног права у Риму израдио је неколико преднацрта конвенција о шпедицији, али ниједна од њих није била прихваћена од стране националних шпедитерских организација. Наиме, шпедиција у оквиру своје делатности обухвата различите врсте транспорта у различитим гранама саобраћаја, али и читав низ различитих послова који су у вези са транспортом робе, што је утицало на то да нацрти конвенција нису могли да на адекватан начин обухвате целокупне послове шпедиције и стога нису испуњавали првобитан циљ. Деловање Међународног савеза шпедитерских удружења најоучљивије је кроз документе и обрасце који су донети са сврхом поједностављивања руковања робом за време превозног процеса и извршења допреме робе до крајњег одредишта. У ту сврху донети су и инкотерми – службена међународна правила и термини који уређују правно-економске односе између купаца и продаваца у међународној трговини око преноса, ризика и трошкова приликом испоруке робе с једне на другу страну. Прецизније, инкотерми имају за циљ да обезбеде скуп међународних правила тумачења термина који се најчешће употребљавају у спољној трговини. На тај начин се избегава или бар знатно умањује могућност ризичног тумачења ових термина у различитим земљама. Ова правила су ограничена на питања која се односе на права и обавезе потписница купопродајног уговора у вези са испоруком продате робе у смислу материјалних производа, а не и нематеријалних, као што је на пример, компјутерски софтвер. Правила је објавила Међународна трговинска комора (енгл. *ICC – International Chamber of Commerce*) 1936. године под називом *INCOTERMS*.⁴² Са развојем међународне трговине, инкотерми су у више наврата прилагођавани и то 1953, 1967, 1980, 1990, 1999, 2000, а последње издање је ступило на снагу 2010. године под називом *INCOTERMS 2010* и у употреби је до данас. Главни разлог за узастопну ревизију инкотерма јесте потреба за њиховим прилагођавањем савременој трговачкој пракси. Сагласност уговорних страна да употребљавају одређени инкотерм нужно подразумева и остале уговоре. Тако нпр. продавац који је закључио уговор са клаузулом *CFR*⁴³ може тај уговор извршити само поморским превозом, зато што је дужан да купцу поднесе коносман или други поморски документ, што је немогуће уколико се користи друга врста

⁴¹ *FIATA*. Доступно на Интернету: <http://www.prometna-zona.com/fiata/>

⁴² Slobodan Marković, Ratko Zelenika, *Logistika savremenog biznisa*. op. cit., str. 173.

⁴³ Ова клаузула може да се користи само за поморски и речни транспорт.

превоза.⁴⁴ Из наведених разлога неопходно је да шпедитер познаје ова правила јер она утичу на токове међународне шпедиције.

7) ИЗВОРИ

- Аћимовић, М., „Шпедитерски послови увоза у трговинско шпедитерском предузећу ‘Прва петролетка-промет’ АД.“ *Зборник радова Факултета техничких наука*, вол. 29, бр. 1, 2014.
- Бајић, А., Неранџић, б., „Значај и улога шпедиције у међународном пословању“ *Зборник радова Факултета техничких наука*, вол. 25, бр. 20, 2010.
- Царић, С., Лакићевић, В., „Појам и привредне функције шпедиције у савременом робном промету“ *Правна ријеч*, вол. 2, бр. 5, 2005.
- *Смернице за пословање са Европском унијом: трговина*. Фонд за европске интеграције и Привредна комора Србије, Београд, 2006
- Царић, С., Вилус, Ј., Бурђевић, Д., Дивљак, Д., *Међународно пословно право*. Универзитет Привредна академија – Правни факултет, Нови Сад, 2007.
- Давидовић, Б., *Међународни транспорт и шпедиција*. Висока техничка школа, Београд, 2012.
- Ђорђевић, Б., „Сертификација и међународна конкурентност: маркетинг димензије српских извозних производа“ *Маркетинг*, вол. 38, бр. 1-2, 2007.
- Јовановић, В., *Привредно право: привредне организације*. Завод за издавање уџбеника Народне Републике Србије, Београд, 1961.
- Јовановић, С., „Контролне и саветодавне обавезе шпедитера из уговора о шпедицији“ *Право – теорија и пракса*, вол. 18, бр. 9, 2001.
- Капор, В., Царић, С., *Уговори робног промета*. Научна књига, Београд, 1990.
- Маровић, Б., *Осигурање и шпедиција*. Стулос, Нови Сад, 2001.
- Марковић, С., Зеленика, Р., *Логистика савременог бизниса*. Факултет за правне и пословне студије и Прометеј, Нови Сад, 2009.
- Миладиновић, З., „Отпремник-шпедитер као давалац услуга заступања у царинском поступку“ У: М. Мићовић (ур.), *Услуге и заштита корисника*. Правни факултет Универзитета и Институт за правне и друштвене науке, Крагујевац, 2015.
- *Општи услови пословања међународних логистичара и шпедитера Србије*. (2009). Београд: Привредна комора Србије.

⁴⁴ Станислава Ацин Сигулински, *Међународно пословање*. Пигмалион, Нови Сад, 2008, стр. 188.

- Перовић, С., *Коментар Закона о облигационим односима: књ. II: Савремена администрација*, Београд, 1995.
- Раичевић, В., Гушић, К., „Међународна шпедиција: појам, значај и међународни акти регулисања.“ *Право – теорија и пракса*, вол. 25, бр. 7–8, 2008.
- Сигулински, С.А., *Међународно пословање*. Пигмалион, Нови Сад, 2008.
- Turina, A., *Međunarodna špedicija*. Viša pomorska škola, Rijeka, 1965.
- „Уредба о класификацији делатности“, *Сл. гласник РС*, бр. 54/10.
- Вујаклија, М., *Лексикон страних речи и израза*. Просвета, Београд, 1980.
- Вукићевић, С., *Привредни уговори*, Копи комерц, Београд, 2011.
- Zelenika, R., *Međunarodna špedicija*. Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.
- Zelenika, R., Pupovac, D., Rudić, D., „Špediter u funkciji logističkog operatora“. *Pomorski zbornik*, vol. 37, br. 1, 2000.
- Зарић Вујичић, С., *Река Дунав и Дунавска стратегија: истраживање*, Сектор за законодавство Библиотеке Народне скупштине, Београд, 2012.
- „Закон о облигационим односима“, *Сл. лист СФРЈ*, бр. 29/78, 39/85, 45/89 – одлука УСЈ и 57/89, *Сл. лист СРЈ*, бр. 31/93 и *Сл. лист СЦГ*, бр. 1/2003 – Уставна повеља,

8) ЗНАЧАЈ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

Шпедиција је привредна делатност која се састоји у организовању отпремања робе. Под међународном шпедицијом се подразумева шпедиција која за предмет има организовање или отпремање робе или допремање робе ван граница једне земље. Као релевантан критеријум код међународне шпедиције користи се територијални делокруг пословања. Основни и примарни задатак међународног шпедитера јесте да свог комитента ослободи целокупне бриге око отпремања робе. Правни односи који настају поводом отпремања робе регулишу се уговором о шпедицији. Овим уговором се једна уговорна страна – шпедитер, обавезује да у своје име, а по налогу и за рачун друге уговорне стране организује отпрему робе, а друга уговорна страна – комитент, обавезује се да за извршену услугу плати уговорену накнаду. У савременој привредној делатности међународна шпедиција се интензивно мења и развија у погледу разноврсности и обима, али и у погледу специјализације шпедитерских предузећа, те је из наведених разлога потребно константно праћење ове делатности у виду актуелне правне регулативе која ће адекватно избалансирати интересе свих учесника. Из тог разлога је потребно истаћи да важну улогу имају европски стандарди који, може се рећи, прогресивно замењују националне, што свакако олакшава слободан ток робе и привредни раст. Хармонизовани стандарди се спроводе

на униформан начин у свим земљама чланицама ЕУ, а њихова сврха јесте да помогне произвођачима да осигурају претпоставку о усаглашености са суштинским захтевима који су наведени у директивама. Анализом делатности међународне шпедиције долази се до закључка да је важно познавати законе, правила, норме, конвенције, директиве и стандарде како би се ова делатност успешно обављала и у Републици Србији. Улога шпедитера је веома важна, нарочито за послове међународне шпедиције, јер да би шпедитер могао успешно да обавља своју делатност, неопходно је да познаје и друге законе који су од важности за његову свакодневну праксу. Наиме, међународна шпедиција подразумева веома сложен динамички систем повезаних фактора и стога захтева познавање закона земаља кроз које се врши услуга, као и технике међународне трговине, међународне транспортне прописе, банкарске, осигуравајуће, трговачке и царинске прописе. У том смислу, улога Међународног савеза шпедитерских удружења (*FIATA*) је веома важна, а најочљивија је кроз документе и обрасце које је донела у циљу поједностављивања руковања робом за време превозног процеса и извршења допреме робе до крајњег одредишта.