

## ЗБИРНА ШПЕДИЦИЈА

Последњих 40 година посао шпедиције се нагло развио. Шпедитерска предузећа обављају веома разноврсну и сложуену делатност. Уопштено речено, шпедитерска предузећа обављају све оне послове који се морају обавити да би се омогућио и реализовао транспорт робе од стране транспортера.

На основу захтева савремене привреде економски није оправдано да свако шпедитерско предузеће обавља све делатности шпедиције. Шпедитерска предузећа се, не само унутар појединих земаља него и на међународном плану, све више специјализују за поједине врсте шпедитерских делатности на основу разноврсних критеријума. Поједина шпедитерска предузећа се специјализују за поморски, друмски, железнички, речни, ваздухопловни транспорт, нека шпедитерска предузећа се специјализују за организовање транспорта одређене врсте робе, за одређене транспортне правце, за поједине фазе организовања транспорта робе итд.

I. — Посебну специјализацију за поједина шпедитерска предузећа представљају тзв. збирна (скупна) шпедиција. Ова врста шпедиције је веома развијена у земљама Западне Европе а ређе се, по правилу, појављује у социјалистичким земљама Источне Европе. Збирна (скупна) шпедиција се код нас нагло развија не само у организовању међународног него и унутрашњег транспорта робе.

Код збирне шпедиције шпедитер истовремено отпрема робу више разних комитената у једној збирној (скупној) пошиљци. (1)

Збирна шпедиција се прво појавила у железничком транспорту а и данас је најзначајнија делатност шпедитера у претварању већег броја денчаних пошиљки у вагонске пошиљке у железничком транспорту. (2) Погрешно је, међутим, схватање да се збирна шпедиција може остваривати само у железничком транспорту. (3) Збирна шпедиција се може појављивати, то је у пракси чест случај, у свим врстама транспорта. Збирна шпедиција постоји у железничком, друмском, речном, поморском, ваздухопловном и комбинованом транспорту. (4) У последње време се све више појављује и у поштанском саобраћају. (5) Збирну шпедицију не обављају сва него само специјализована шпедитерска предузећа. Постоје већ уходани

(1) Др Н. Балог: Послови привредног права, Београд, 1952. г. стр. 235.

(2) Н. Hartmann: „Die Stellung des Versenders gegenüber dem Spediteur und dem Frachtführer im Speditionsvertrag“, Bazel, 1944. godine.

(3) J. Ochsé: „Der Speditionsvertrag im schweizerischen Recht“, Zürich, 1934. г.

(4) Др Анте Турина: „Међународна шпедиција“ Књига II, Ријека, 1966.

(5) Dr Walter Leumann: „Die Rechtsstellung des schweizerischen Sammeladungs-spediteurs“, Bern, 1950. г., s. 7—18.

правци и уобичајена временска динамика појединих збирних шпедитера у одређеним саобраћајним центрима. (6)

У појединим земљама збирна шпедиција се нарочито развила и у тим земљама она је делатност која има велики привредни значај. (7) Овом делатношћу шпедитери уз минималну награду остварују привреди велике уштеде. Збирна шпедиција омогућује економске предности шпедитеровом комитенту, транспортерима и збирном шпедитерском предузећу.

Шпедитеровим комитентима збирна шпедиција омогућује јефтиније, брже и сигурније транспортовање робе. Транспортни трошкови су нижи јер овакво организовање транспорта робе омогућује примену повољнијих тарифа. Брже и сигурније транспортовање робе је омогућено због директног транспортовања збирног товара без потребе претовара робе и заустављања на успутним местима.

Транспортери су веома заинтересовани за збирну шпедицију јер им она омогућује боље коришћење њихових транспортних капацитета, (8) омогућује им одређену постојаност у добијању послова, ослобађа их обавезе обављања одређених послова који нису, по правилу, рентабилни за транспортере, ствара могућност бржег и јефтинијег руковања робом, ослобађа им складишни простор и конкурентски их јача у односу на друге врсте транспорта. (9)

Шпедитерским предузећима збирна шпедиција остварује посебне награде за посебну делатност и уживање одређених погодности од стране транспортера. (10)

Збирна шпедиција је резултат савремених тежњи у привредним односима и треба очекивати њен бржи развој у Југославији.

II. — Правних проблема приликом правног регулисања збирне шпедиције има доста. Збирна шпедиција није у довољној мери регулисана у позитивном праву европских земаља. Она је само једним делом регулисана у немачком и мађарском праву. (11) У нашем позитивном праву збирна шпедиција уопште није споменута.

Прво и најзначајније спорно питање је одређивање појма и правне природе уговора о збирној шпедицији.

По немачком Трговачком закону збирна шпедиција постоји онда када збирни шпедитер сакупи пошиљке више пошиљаоца да би формирао

(6) Ј. Мађарић: „Шпедиција“, Загреб, 1965. г. стр. 69: За нашу земљу при увозу најзначајнији центри збирне шпедиције су Salzburg, Buchs, Trelleborg, Milano i Веџ. За нашу земљу најзначајнији центар збирне шпедиције при увозу је Salzburg јер се у томе центру обави 75% целокупне збирне шпедиције Југославије при увозу.

Др Анте Турина: „Међународна шпедиција“, Књига II, Ријека, 1966. г., стр. 77—78 указује на разлоге због којих још није развијена збирна шпедиција у робној размени са источно-европским земљама.

(7) На пример у Швајцарској се 2/3 целокупног транспорта денчаних пошиљки остварује збирном шпедицијом. — W. Leumann, op. cit.

Збирни промет у појединим европским земљама је за последњих петнаест година порастао за 300 до 400%. — Др А. Турина, оп. цит. стр. 72.

(8) У железничком транспорту просечно оптерећење вагона у збирној шпедицији износи 8.000 кг, а ако се ради о денчаним пошиљкама просечно оптерећење вагона је испод 2.000 кг. — Др А. Турина, оп. цит.

(9) W. Leumann, op. cit.

(10) T. Securius — H. Mittendorf — J. Prey: „Güterverkehr und Spedition“, 4. Auflage, Berlin, 1955. г.

(11) Став 2. параграфа 413 немачког Handelsgesetzbuch-a из 1897. г., и параграф 520. мађарског грађанског законика из 1959. г.

једну збирну пошиљку и тада закључио уговор о превозу са транспортером у своје име и за свој рачун. Збирни шпедитер има и права и обавезе превозиоца. По немачком праву он нема право на шпедитерску награду (провизију) него може да захтева само уобичајену возарину. У истом правном положају се налази шпедитер код фиксне (паушалне) шпедиције коме припада фиксни износ који је унапред утврђен не само за организовање отпреме него и за транспортовање робе. Значи, по немачком праву, збирна и фиксна шпедиција се појављују као посебни облици шпедитеровог самосталног иступања и као транспортера са том заједничком особином збирне и фиксне шпедиције да шпедитер поред возарине нема право и на шпедитерску награду за разлику од шпедитеровог самосталног иступања када има право на возарину и шпедитерску награду (провизију).

Мађарски грађански законик из 1959. г. не садржи појам уговора о збирној шпедицији. У овоме законнику се једино регулише да збирни шпедитер одговара за штету која настане на роби у транспортовању робе само онда када штета на роби наступи због тога што је роба транспортована у збирном товару. (12) Из ових одредаба се може закључити да се на уговор о збирној шпедицији имају примењивати општи прописи о уговору о шпедицији уз овај, напред наведени изузетак.

У швајцарском праву није регулисана збирна шпедиција иако је ова делатност шпедитера од великог привредног значаја у Швајцарској. У швајцарској правној теорији је спорна правна природа уговора о збирној шпедицији. Једна група аутора сматра да је шпедиција уопште а такође и збирна шпедиција комисионе природе и да због тога збирни шпедитер нема право на уштеђену возарину јер је пословао за туђи рачун. (13) Други аутори сматрају да збирни шпедитер има у потпуности право на уштеђену возарину због транспортне природе уговора о шпедицији. (14) Најчешће је схватање да се уштеђена возарина треба поделити између комитента и шпедитера јер је уговор о збирној шпедицији уговор *sui generis*. (15) Постоје и схватања да је уговор о збирној шпедицији уговор који има елементе уговора о шпедицији и елементе уговора о превозу. (16)

Правна природа уговора о збирној шпедицији је од посебног значаја за наше право. У нашем праву овај уговор није регулисан и због тога исправна правна квалификација овога уговора указује која општа правна начела треба примењивати на овај уговор. Ово је нарочито важно због тога што збирна шпедиција већ сада има одређен привредни значај код нас, а треба очекивати да ће у будућности тај значај бити још већи. Од правилног утврђивања правне природе уговора о збирној шпедицији зависи и правац будућег законодавног и уговорног регулисања збирне шпедиције код нас.

(12) По параграфу 520. збирни шпедитер одговара као транспортер само онда када је „отпремио пошиљку заједно са пошиљкама других лица, користећи једно и исто превозно средство без одвајања пошиљке (скупном отпремом), а штета наступи у вези с тим.“

(13) T. Guhl: »Das schweizerische Obligationenrecht«, Zürich, 1948. g.

(14) H. Becker: »Kommentar zum Obligationenrecht«, II deo, Bern, 1934. g.

(15) W. Leumann, op. cit.

(16) W. Wiedmann: »Sammelladungsspediteur nach paragraf 413, Abs. 2. Handelsgesetzbuch«, Stuttgart, 1927. g.

Сматрамо да је уговор о збирној шпедицији по својој правној природи посебна врста уговора о шпедицији. Збирни шпедитер организује отпрему ствари на посебан начин. Збирни шпедитер не иступа као транспортер него са транспортером закључује јединствен уговор о превозу збирног твара. Самим тим није оправдано стварати фикцију да је збирни шпедитер транспортер јер строжијом одговорношћу збирног шпедитера, одговорношћу за транспортовање робе, се не обезбеђују у већој мери права комитента него се само збирни шпедитер ставља у неповољнији положај. Збирни шпедитер је шпедитер и он мора да обезбеди права комитента према трећим лицима. Збирни шпедитер није транспортер и нема никаквог оправдања да он одговара комитенту за транспортера. Шпедитер треба да, и онда када ствара збирни товар, одговара за своје поступке *lege artis*. Збирни шпедитер одговара за стручни избор транспортера али не и за рад транспортера јер економски није оправдана ова одговорност за другога.

По немачком *Handelsgesetzbuch*-у збирни шпедитер има права и обавезе транспортера и шпедитера, без права збирног шпедитера на шпедитерску награду. Збирна шпедиција је у већој мери посебна врста уговора о превозу него посебна врста уговора о шпедицији. Збирни шпедитер је транспортни предузетник који са транспортером закључује уговор о превозу у своје име и за свој рачун. (17) Новија схватања у немачкој литератури која се, углавном, заснивају на немачким Општим условима пословања шпедитера (*ADSp*) истичу да збирни шпедитер не иступа према транспортеру за свој рачун него за рачун комитента и да самим тим не треба да одговара за рад транспортера него само за стручан избор транспортера и дате му инструкције. Значи, уговор о збирној шпедицији је по својој правној природи посебна врста уговора о шпедицији. (18)

У француском праву шпедитер, без обзира да ли је у конкретном случају збирни шпедитер, преузима одговорност за транспортовање робе.

Швајцарско право у погледу правне природе уговора о шпедицији а нарочито одговорности шпедитера има компромисан став између француског и немачког трговачког законика.

Одговорност шпедитера за рад транспортера је у ранијем историјском развоју шпедиције била привредно оправдана и то је изражено у старијим трговачким законима. У савременим друштвено-економским односима ова одговорност за другога нема никаквог оправдања. (19) Самим тим још мање треба наметати шпедитеру такву одговорност онда када он својом посебном стручношћу и посебним залагањем обавља збирну шпедицију и на тај начин остварује значајне привредне уштеде и на посебан и бољи начин штити интересе комитента при организовању отпреме ствари.

Пре него што се изрази дефиниција уговора о збирној шпедицији потребно је дати одговор на још два спорна питања.

Да ли код збирне шпедиције мора постојати више пошиљаоца и више примаоца да би се могло говорити о збирном твару? Да ли то значи да се не може говорити о збирној шпедицији када шпедитер пошаље као једну

(17) Dr Julius von Gierke: »Handelsrecht und Schiffahrtsrecht«, Berlin, 1958, g., s. 568.

(18) E. Krien — E. Hay: »ADSp — Kommentar«, Berlin, 1959, g., str. 134—138.

(19) Др Владимир Капор: „Одговорност шпедитера за штету насталу при превозу кривоцом возара“, Анали Правног факултета у Београду, број 2. из 1953. г.

збирну пошиљку већи број пошиљки истог комитента које су упућене истом или разним примаоцима? Сматрамо да не треба прихватити ово уже схватање збирне шпедиције које је изражено у немачком позитивном праву. О збирној шпедицији се ради увек када шпедитер обавља одређену сабирну делатност пошиљки ради остварења економских предности. Уже схватање је у супротности са стварним збивањима јер се уговор о збирној шпедицији често закључује између два шпедитера да би се заједничком активношћу остварио што успешнији збирни товар.

Друго спорно питање је израз да се код збирне шпедиције ради о сабирној делатности само „мањих пошиљака“ из члана 25 југословенских општих услова пословања шпедитера у међународном саобраћају из 1958. г. Овај израз је непрецизан и неоправдан јер нема оправдања да се због квантитативних ограничења искључи збирна шпедиција када је она могућа.

Уговор о збирној шпедицији је такав уговор који обавезује шпедитера да организује отпрему збирног товара у своје име а по налогу и за рачун комитента и да на тај начин оствари одређене економске погодности и који шпедитеру ствара право на посебну награду.

Специфичности уговора о збирној шпедицији у односу на уговор о шпедицији се испољавају у посебним правима и обавезама збирног шпедитера.

III. — Поставља се питање када је шпедитер овлашћен и када има обавезу да формира збирни товар?

Немачки Трговачки Законик и Мађарски Грађански законик не садрже решење овога питања.

У већини националних општих услова пословања шпедитера европских земаља се претпоставља да је шпедитер овлашћен да организује збирну отпрему ствари увек када не постоји супротан комитентов налог. Слично схватање је изражено у члану 25. југословенских општих услова пословања шпедитера из 1958. г. Ради се о јединој одредби о збирној шпедицији у југословенским општим условима пословања шпедитера. Ово овлашћење шпедитера да иступа као збирни шпедитер се неоправдано ограничава на случајеве када су у питању само „мање пошиљке“.

Значи, шпедитери су на основу националних општих услова пословања шпедитера овлашћени да обављају збирну шпедицију ако не постоји супротан комитентов налог. Да ли овај комитентов налог мора да буде изричит или је могуће да произилази из посебних околности посла? У погледу овога не постоји сагласност у националним општим условима пословања шпедитера. Немачки и Аустријски општи услови пословања шпедитера изражавају схватање да је шпедитер увек овлашћен да иступа као збирни шпедитер ако не постоји изричит супротан писмени комитентов налог. У нашим општим условима пословања шпедитера ово питање није регулисано. Сматрамо да би шпедитер био овлашћен да обавља збирну шпедицију само онда ако супротно не произилази из околности конкретног посла. (20) Шпедитеру увек стоји на располагању могућност да се обрати

(20) У Немачким и Аустријским општим условима пословања шпедитера се чак изричито наглашава да денчани товарни лист не значи забрану збирне шпедиције.

своме комитенту и да од њега захтева да се изјасни да ли је у супротности са његовим интересима формирање збирног товара. Ово је нарочито важно истаћи због тога што збирна шпедиција код нас још није пословно уобичајена као што је то случај у Аустрији и Немачкој. Код збирне шпедиције као и код шпедиције уопште, шпедитер има обавезу да пре свега штити интересе свога комитента а те интересе најбоље познаје сам комитент. Збирна шпедиција није код нас у тој мери постала пословни обичај као што је то случај у појединим земљама Западне Европе. Наравно, ово схватање не негира право шпедитера да поступи онако како највише одговара комитентовим интересима, а то подразумева и да иступи као збирни шпедитер, ако то одговара комитентовим интересима. Шпедитер није овлашћен да ствара збирни товар само онда када, изричито или прећутно, из анализе конкретног случаја произилази да комитент не жели да се организовање отпреме његових ствари реализује збирном шпедицијом.

Збирна шпедиција се остварује помоћу посебних пропратних докумената. Ти документи су најчешће бордеро, шпедитерска потврда и збирни коносман. Бордеро је попис свих потребних података у вези свих пошиљаоца и примаоца и пошиљки које се шаљу у збирном товару. Шпедитерском потврдом шпедитер потврђује пријем робе и налога за организовање транспорта до одређеног места одређења. Шпедитерске потврде се све чешће употребљавају у пракси и то нарочито две унифициране шпедитерске потврде од стране ФИАТА-е. (21) Збирни коносман је коносман који се односи на збирни товар у целини. Постојање ових посебних докумената код збирне шпедиције је од великог значаја за збирну шпедицију јер се са њима мора рачунати приликом регулисања односа у дистанционој куповини и продаји робе. (22) Ако се у конкретном случају не употребе ови документи приликом регулисања односа између шпедитеровог комитента и примаоца робе шпедитер би у одређеним ситуацијама могао индиректно закључити да његов комитент не жели збирну шпедицију. У случају сумње шпедитер не би имао право да тако закључи и имао би обавезу да упозори свога комитента на каснију немогућност реализације збирне шпедиције због неупотребе ових докумената јер збирна шпедиција пружа економске предности не само шпедитеру и транспортеру него и шпедитеровом комитенту. Најбоље би било да шпедитер може да утиче на свога комитента већ у тренутку закључења купопродајног уговора између шпедитеровог комитента и трећег лица али овај недостатак раније консултације не ослобађа шпедитера обавезе да накнадно упозори свога комитента на омогућавање одређених економских предности употребом назначених посебних докумената и накнадном изменом, ако је то још могуће, одређених ситуација.

Друго је питање да ли комитент може својим накнадним налогом после закључења уговора о шпедицији да створи шпедитеру обавезу да иступи као збирни шпедитер. Ово питање је веома значајно због тога што

(21) ФИАТА је светска организација националних удружења шпедитера. Југославија је члан ове организације и у Југославији се употребљавају обе унифициране шпедитерске потврде, тзв. ФЦР и ФЦТ. Разлика између ових шпедитерских потврда је у тренутку када су оне издате у односу на фазу извршења уговора о шпедицији. У ФЦТ је већ одређена врста транспорта и превозни пут.

(22) Нарочито односа у вези плаћања акредитивом и одређивања докумената који се морају презентовати приликом исплате.

збирну шпедицију не обављају сви шпедитери и што се збирна шпедиција не може на економски оправдан начин користити у свако време, у сваком правцу и са сваком пошиљком. Овај налог обавезује шпедитера да тако поступи само онда када по његовом стручном мишљењу у оцени конкретних околности посла то одговара заштити интереса његовог комитента. Ако се не ради о таквом случају шпедитер има обавезу да о свему томе обавести свога комитента да би на тај начин спречио наступање штете која може да проистекне услед стручног непознавања транспортних прилика од стране комитента. Ако тако не поступи шпедитер је одговоран за наступелу штету. Комитент може и поред овога обавештења шпедитера да инсистира на збирној шпедицији и тада шпедитер мора тако да поступи уколико је у могућности.

IV — Уговором о збирној шпедицији се у сваком конкретном случају мора остварити одређена економска предност за комитента. Ако то није случај шпедитер приликом остваривања збирне шпедиције не иступа стручним пажњом у заштити интереса комитента у организовању отпреме робе. (23) Основ самоиницијативног стварања збирног твара од стране шпедитера је економска предност збирне шпедиције не само за шпедитера него и за комитента. Ова предност се огледа у бржем, сигурнијем и јефтинијем транспортовању робе. Бржи транспорт робе у збирном товару се, по правилу, остварује где је развијен збирни промет робе. (24) Већа сигурност транспортовања у збирном товару се најчешће огледа у отклањању потребе претовара робе као и у квалитетнијем транспортовању. (25) Збирна шпедиција снижава транспортне трошкове применом повољнијих транспортних тарифа, бољом употребом транспортних средстава и смањењем припремних и пропратних радњи у вези транспортовања робе.

Законски прописи и национални општи услови пословања шпедитера не утврђују на који начин и у коме обиму мора да се испољава економска предност збирне шпедиције за комитента. Немачки *Handelsgesetzbuch* само садржи одредбу да шпедитер сме да зарачуна возарину само до њене уобичајене висине у појединачном транспортовању робе. (26) По схватању које је изражено у овоме законнику шпедитер код збирне шпедиције нема право да захтева од комитента шпедитерску награду (провизију) него само возарину. Постоји схватање да возарина не сме ни толико да буде висока. (27) У сваком случају треба нагласити да код збирне шпедиције економска предност мора постојати за комитента и она се мора изразити у складу са комитентовим интересима које на стручан начин штити шпедитер у вези организовања отпреме робе. Обим економских предности се

(23) Ову обавезу остваривања економске предности код збирне шпедиције шпедитер не би имао ако је поступио пажњом *lege artis* и упозорио комитента који инсистира на збирној шпедицији да се она у конкретном случају не може очекивати.

(24) L. Triegler: »Handbuch der Welthandelstechnik«, Wien, 1955. g. S. 619, W. Leumann, op. cit.

(25) На пример у железничком транспорту збирни товар се, по правилу, транспортује у пломбираним вагонима без претовара до места одређења а то није случај у железничком денчаном транспортовању робе. О томе: E. Krien — E. Hay: »ADSp — Kommentar«, Berlin, 1959. g. S. 134—138.

(26) Heymann — Kötter: »Handelsgesetzbuch«, 20. Auflage, Berlin, 1950. g. str. 356; Baumbach — Duden: »Handelsgesetzbuch«, 15. Auflage, München, 1962. g., str. 678.

(27) E. Krien — E. Hay, op. cit.

различно испољава у сваком конкретном случају али он не сме да буде безначајан.

Спорно је у коме облику могу да се испољавају економске предности збирне шпедиције за шпедитера. По схватањима која се заснивају на немачком трговачком закону то би била одређена уштеда у транспортним трошковима а у швајцарској правној литератури постоји и схватање да треба да постоји процентуално учешће комитента и шпедитера у економским предностима збирне шпедиције. Сматрамо да је најисправније схватање да се економске предности збирне шпедиције за шпедитера испољавају у праву збирног шпедитера на посебну награду (провизију) за посебне стручне радње у вези збирног товара.

Збирна шпедиција представља ефикаснију и бољу заштиту интереса комитента у вези организовања отпреме робе а остварује се посебним стручним залагањем шпедитера и због тога он има право да захтева од комитента посебну награду (провизију). Ова награда се унапред уговара или се одређује посебним шпедитерским тарифама за збирну шпедицију.

Др Славко Царић

## R É S U M É

### *L'expédition collective*

Les entreprises d'expédition exercent une activité très variée et complexe, c'est à dire elles se chargent de toutes les affaires qui doivent être effectuées pour qu'on puisse assurer et réaliser le transport des marchandises de la part du transporteur. C'est pourquoi les expéditionnaires se spécialisent pour certaines catégories de services d'expédition. Une catégorie importante d'expéditionnaires forment ceux qu'on appelle les entrepreneurs d'expédition collective qui effectuent le service de l'expédition collective.

L'expédition collective consiste dans l'activité collective de l'expéditionnaire de plusieurs colis de marchandises en les expédiant comme un seul envoi. Cette activité technique spéciale de l'expéditionnaire offre de grands avantages économiques aux commettants de l'expéditionnaire, aux transporteurs et à l'entrepreneur de l'expédition collective. Ce dernier assure le service de transport meilleur marché, plus rapide et plus sûr. Par cette activité les expéditionnaires permettent à l'économie de réaliser de grandes économies pour une récompense minime. Dans l'évolution historique l'expédition collective a fait son apparition pour la première fois dans le transport ferroviaire et aujourd'hui elle est pratiquée dans toutes les catégories de transports.



Le contrat relatif à l'expédition collective n'est presque pas réglementé, en général, dans le droit positif des pays européens. Ce n'est que dans le droit allemand et hongrois qu'il a été partiellement réalisé. Dans notre droit positif le contrat relatif à l'expédition collective n'est pas mentionné en général. La nature juridique du contrat relatif à l'expédition collective est contestée. Un certain nombre d'auteurs considèrent que c'est un contrat de transport, selon d'autres c'est un contrat mixte qui contient les éléments d'un contrat de transport et d'un contrat d'expédition, les troisièmes trouvent qu'il s'agit d'une sous-catégorie relative à la commission, les quatrièmes que c'est un contrat sui generis et les cinquièmes que c'est une catégorie spéciale du contrat d'expédition. D'après certains auteurs l'entrepreneur d'expédition collective conclut le contrat de transport avec le transporteur en son nom et pour son compte et pour cette raison il est tenu responsable pour le travail du transporteur, selon d'autres auteurs l'entrepreneur d'expédition collective conclut le contrat comme tout autre expéditionnaire en son nom et pour le compte du commettant et pour cette raison il n'est tenu responsable que pour le choix technique et les instructions qu'il a données au transporteur et non point pour le travail de celui-ci.

Nous considérons que le contrat relatif à l'expédition collective est d'après sa nature juridique une catégorie spéciale du contrat d'expédition. Il s'agit d'une organisation technique spéciale de l'expédition des marchandises. Une telle conception est conforme aux rapports existants dans l'économie contemporaine. L'entrepreneur d'expédition collective a droit à une récompense spéciale pour son intervention efficace et non point pour tous les avantages économiques de l'expédition collective, car il travaille pour le compte des commettants. Il n'est tenu responsable que pour le choix du transporteur et pour les instructions qu'il lui a données.

La conception est erronée selon laquelle pour que les conditions de l'expédition collective soient remplies plusieurs expéditeurs et destinataires doivent exister. L'essentiel est d'expédier plusieurs envois ensemble en une charge collective. Dans l'article 25 des conditions générales yougoslaves des affaires d'expéditionnaires, l'expédition collective est définie d'une manière imprécise et elle est arbitrairement restreinte seulement aux cas des »envois de moindre importance«.

Le contrat d'expédition collective est un tel contrat qui oblige l'expéditionnaire d'organiser l'envoi de la charge collective en son nom et par ordre et pour le compte du commettant et de réaliser de cette manière les avantages économiques déterminés, ce qui donne droit à l'expéditionnaire de recevoir une récompense spéciale. Les spécificités du contrat relatif à l'expédition collective par rapport au contrat d'expédition se manifestent dans les droits et devoirs particuliers.

La question se pose de savoir à quel moment l'expéditionnaire est mandaté et quand il a l'obligation de former la charge collective. Selon une hypothèse, en règle générale, l'expéditionnaire a toujours le droit de réaliser la charge collective. L'expéditionnaire n'a pas le droit d'agir de la sorte si cela est contraire aux circonstances de l'affaire concrète. Les conditions générales

autrichiennes et allemandes des affaires d'expéditionnaires excluent ce droit de l'expéditionnaire seulement en cas de l'existence d'un ordre formel contraire du commettant formulé par écrit. L'expéditionnaire est tenu d'agir comme entrepreneur d'expédition collective seulement lorsqu'il exerce l'activité collective et quand une telle activité correspond à une meilleure protection des intérêts du commettant.

Le Contrat relatif à l'expédition collective assure des avantages économiques tant au commettant qu'à l'expéditionnaire. Le commettant bénéficie d'un service d'une qualité supérieure et meilleur marché, tandis que l'expéditionnaire obtient une récompense spéciale.