

О ПРЕОБРАЖАЈУ ТОВАРНОГ ЛИСТА И КОНОСМАНА КОМБИНОВАНОГ ТРАНСПОРТА У ХАРТИЈЕ ОД ВРЕДНОСТИ

I

Превозне исправе у свим гранама саобраћаја постају све значајнији инструменти у унутрашњем и спољнотрговинском робно-новчаном промету. Веома нагли развој технике, нарочито после другог светског рата, утицао је на вишеструки пораст размене добара. Поред развоја технике, све већи значај размене производних и потрошних добара условљен је и неједнакостима у савременом свету у погледу природних и производних могућности појединих земаља. Нагли пораст спољнотрговинске размене довео је до веома наглог развоја међународног транспорта робе. У унутрашњем и спољнотрговинском промету реч је о масовном преносу све већих вредности, а истовремено односи у унутрашњем и спољнотрговинском промету постају све сложенији. Превозни документи постају значајнији правни инструменти којима се регулишу ови све сложенији односи. Очигледно је да су се ове веома значајне друштвене промене морале на одговарајући начин изразити и у погледу правних правила којима се регулишу односи у вези са превозним исправама.

Очигледно је да је веома нагли развој унутрашњег и међународног транспорта робе такође морао утицати на значајније промене у погледу превозних исправа. Треба нагласити да се не могу нове тенденције и појаве, као и нова правна правила у области превозних исправа једино проучавати и анализирати изоловано, искључиво са аспекта веома наглог развоја унутрашњег и међународног транспорта робе. Треба ипак нагласити да таквих покушаја и схватања има у стручној литератури иако се таква схватања све теже могу аргументовати, јер се таквим прилазом најчешће долази до погрешних закључака, јер се занемарује веома тесна повезаност и функционална условљеност унутрашњег и спољнотрговинског промета и унутрашњег и међународног транспорта робе.

Друга веома значајна особеност у погледу правног регулисања односа у вези са превозним исправама изражава се у томе да се у савременом свету све теже остварује једнообразност правног регулисања односа у вези превозних исправа у одговарајућим међународним конвенцијама. Све веће разлике у савременом свету, нарочито разлике између развијених и неразвијених земаља, условљавају да се све теже долази до једнообразног правног регулисања односа међународним конвенцијама. По-

следњих десетак година је дошло до израде великог броја нацрта међународних конвенција које није прихватио нити ратификовао довољан број држава иако су све израженије и ургентније потребе у погледу једнообразности у погледу садржаја и нових функција превозних исправа. Ово је на први поглед апсурдна ситуација да се све теже могу задовољити све изразитије потребе. Стварна ситуација је ипак друкчија јер се ова једнообразност у много већој мери у савременим условима остварује него само пре десетак година, али не одговарајућим међународним конвенцијама, него аутономним путем од стране привредника без посредовања државе који се удружују у своје националне и међународне организације. Делатност националних и међународних организација привредника у томе погледу постаје све значајнија, а истовремено и све ефикаснија.

У масовном промету, без обзира да ли је реч о унутрашњем или спољнотрговинском промету, у ствари је све виши степен стереотипности и стандардизацији односа. Типологија односа се у области превозних исправа изражава у све већем броју разних врста и типова превозних исправа, док се стереотипност и стандардизација односа изражава у све мањем броју битних елемената које мора да садржи свака превозна исправа.

Све већа сложеност односа не изражава се, дакле, у све сложенијој и компликованијој садржини превозних исправа. Тенденције које постоје су управо обрнуто усмерене. Све сложенији односи и честа неопходност истовремене употребе превозних исправа ради задовољавања различитих привредних функција и потреба у области превозних исправа изражава се првенствено у две веома значајне појаве.

Прво, превозне исправе се све чешће издају у све већем броју оригинала и све већем броју копија исте исправе, јер се на тај начин омогућује истовремена употреба превозне исправе у сасвим различите сврхе.

Друго, пренос све већих вредности у све сложенијим односима захтева много већу строгост и одговорност приликом употребе превозних исправа, а то се првенствено изражава у јачању традиционалног и презентационог дејства превозних исправа као и инкорпорисаности права из превозне исправе са правом на превозну исправу. Ова појава се изражава у преображају превозних исправа у хартије од вредности. Наглашавамо, да трансформација превозних исправа у хартије од вредности није само резултат потребе у унутрашњем и међународном транспорту робе него је истовремено и веома значајан захтев унутрашње и спољнотрговинске размене добара. Превозним исправама као хартијама од вредности на основу много веће строгости и строжије одговорности, остварује се много већа сигурност и брзина у робно-новчаној циркулацији.

Сматрамо, да је од свих нових појава и нових особина превозних исправа најзначајнија у овом тренутку трансформација превозних исправа у хартије од вредности. Овим преображајем превозних исправа у хартије од вредности се често истовремено задовољавају потребе у погледу једнообразности, типологије, упрошћавање садржине превозних исправа, издавања све већег броја примерака исте превозне исправе итд.

II

Постојеће стање да су од превозних исправа најчешће једино хартије од вредности коносман у поморској и унутрашњој пловидби свакако не задовољава новонастале привредне потребе. Због тога се врше максимални напори у правцу трансформације и других превозних исправа у другим гранама саобраћаја у хартије од вредности. Овај свесни утицај се изражава не само у стварању одговарајућих могућности у националном законодавству и на међународном плану, него и у практичној афирмацији превозних исправа као хартија од вредности у свакодневној привредној пракси.

Могућност издавања превозних исправа са својствима хартије од вредности постоји у већини међународних конвенција које су донете ради регулација односа у појединим гранама саобраћаја. Највише тешкоћа у том погледу постоји у вези са трансформацијом товарних листова у речном, железничком, друмском и ваздухопловном саобраћају у хартије од вредности. Посебну проблематику представља издавање јединствене превозне исправе која има својства хартије од вредности у комбинованом транспорту робе.

У погледу практичне афирмисаности и много чешће употребљивости превозних исправа са својствима хартије од вредности највише је проблема везано у погледу незаинтересованости а и неспремности транспортера да издају товарне листове са својствима хартије од вредности. Преносиви товарни листови, тј. товарни листиви са својствима хартије од вредности стварају транспортерима много строжу одговорност коју они нерадо прихватају и избегавају кад год је то могуће. Ову знатно строжију одговорност транспортери су принуђени да прихвате углавном из конкурентних разлога према транспортерима који припадају истој или различитим гранама саобраћаја. Транспортери избегавају ову строжију одговорност и због непознавања и недовољне оспособљености стручног кадра у погледу издавања и употребе хартије од вредности.

Треба нагласити да национална законодавства много ређе предвиђају издавање преносивих товарних листова, тј. товарних листова са својствима хартије од вредности него што је то учињено у међународним документима. Такође је много теже остварити свакодневну практичну афирмисаност преносивих товарних листова у унутрашњем, него у спољнотрговинском промету.

III

Веома значајну новину у нашем праву представља могућност да преносиви товарни лист буде хартија од вредности и у друмском и железничком саобраћају. Ова новина је уведена у наш правни систем 1974. године у Закону о уговорима о превозу у друмском саобраћају и Закону о уговору о превозу у железничком саобраћају.

Преносиви товарни лист у друмском саобраћају у нашем праву је регулисан у Закону о уговорима о превозу у друмском саобраћају из

1974. године. Преносиви товарни лист као хартија од вредности издаје се у друмском саобраћају када се у том смислу споразумевају пошљалац и превозилац. На основу споразума пошљалоца, превозилац издаје товарни лист по наредби-преносиви товарни лист. Ова новина је израз тежњи Међународне трговинске коморе у Паризу и низа других међународних организација, а резултат је потреба у савременом робном промету без обзира на то да ли је реч о унутрашњем или међународном робном промету. У упоредном законодавству овако савремено решење се још увек доста ретко појављује иако су практичне потребе трансформације превозних исправа у хартије од вредности све израженије. Отуда упоредноправно посматрајући овај Закон спада свакако у групу најсавременијих закона у овој области.

Пошто је реч о веома значајној новини, потребно је довољно времена да се пословна пракса припреми за ову новину. Управо због тога је у овом закону дата могућност да превозилац издаје преносиви товарни лист на основу споразума са пошљалцем. Претерано нагло би, међутим, била трансформација свих товарних листова у друмском саобраћају у хартије од вредности и због тога то није учињено у овом закону. Створена је једино могућност да се, поред товарног листа који није хартија од вредности, може издавати и преносити товарни лист који има својства хартије од вредности.

Преносиви товарни лист може бити онај оригинал товарног листа који се предаје пошљалцу и тада се на томе примерку мора изричито нагласити да је реч о преносивом товарном листу, док се истовремено на осталим примерцима оригинала товарног листа мора нагласити да је издат преносиви товарни лист.

У Закону се разрађује начело инкорпорације, које је својствено за хартије од вредности када је реч о преносивом товарном листу. Услови уговора о превозу и уговорени општи услови пословања превозиоца обавезују имаоца преносивог товарног листа који није пошљалац (значи тај преносиви товарни лист мора већ бити пренет са пошљалоца на друго лице) само ако су садржани у преносивом товарном листу или када се на њих у товарном листу изричито позива. Наравно, мора бити омогућено да се ималац преносивог товарног листа може упознати са условима уговора о превозу и са општим условима пословања превозиоца на чију се примену у преносивом товарном листу одговарајућом клаузулом изричито позива. Ово је делимично одступање од начела инкорпорације, пошто би се стриктном применом овога начела морало све ово унети у преносиви товарни лист, учињено је из практичних потреба, јер су често услови уговора о превозу и општи услови пословања превозиоца сложени и обимни, па се технички не могу унети у потпуности у преносиви товарни лист. Због тога што ималац преносивог товарног листа мора бити у ситуацији да се може упознати са условима уговора о превозу и општим условима пословања превозиоца да би га они могле обавезивати, најједноставније би било да се они увек морају приложити уз преносиви товарни лист и да се третирају као саставни делови тога преносивог товарног листа. Тада би се то морало изричито навести на

товарном листу, јер тај преносиви товарни лист садржи и његове саставне делове који су изричито назначени у преносивом товарном листу.

Иако преносиви товарни лист издаје превозилац, у Закону се оправдано инсистира да преносиви товарни лист, поред превозиоца, мора да потпише и пошиљалац или лица која превозилац и пошиљалац овласте. Ово је значајно због тога што се правила о попуњавању товарног листа примењују и приликом попуњавања преносивог товарног листа а то значи да низ података, поред превозиоца, у товарни лист уноси пошиљалац и својим потписом преносивог товарног листа јасно преузима одговорност за истинитост и потпуност података које је унео у преносиви товарни лист. Преносиви товарни лист као хартија од вредности не би био пуноважан ако садржи само потпис превозиоца, јер се за пуноважност товарног листа у Закону изричито захтева да га потпишу превозилац и пошиљалац. Преносив товарни лист који је потписао само превозилац могао би се уједно третирати као товарни лист који нема својства хартије од вредности и самим тим на тај товарни лист се не би могла примењивати веома строга и у приличној мери, апстрактна правила о хартијама од вредности.

Преносиви товарни лист морају потписати превозилац и пошиљалац или лица која они овласте. Није изричито речено да је реч о својеручним потписима и зато ово правило о потписивању треба шире и савременије схватити, а то значи да се поред својеручног потписа као веродостојни облик потписивања прихвата и потписивање факсимилом, тј. печатом у облику потписа. Треба очекивати да ће се поред својеручног потписивања и потписивања употребом факсимила у пракси инсистира и на стављању печата пошиљалоца и превозиоца, јер се употреба печата лакше може контролисати и на тај начин се може остварити виши степен сигурности него што се може контролисати својеручно потписивање или употреба факсимила. Иако, дакле, закон у овом случају не инсистира и на употреби печата, треба очекивати да ће се у пракси најчешће, поред потписа, захтевати и стављање печата.

Треба очекивати да ће се у пословној пракси састављати већи број преписа преносивог товарног листа и то већи у фази издавања преносивог товарног листа. Потписи преносивог товарног листа ће свакако, бити потребни пошиљаоцу и превозиоцу а вероватно и каснијим имаоцима преносивог товарног листа.

На препису преносивог товарног листа мора бити изричито наглашено да је реч о препису, као и упознавање да се на основу преписа преносивог товарног листа не може располагати са ствари која је означена у преносивом товарном листу.

Преносиви товарни лист може гласити на име, по наредби и на доносиоца и на основу тога, према начину одређивања имаоца права из преносивог товарног листа, треба разликовати различите врсте преносивог товарног листа. Свака од ових врста преносивог товарног листа се преноси на другачији начин, а то су веома значајна правила јер се очекује да се сврха преносивог товарног листа најчешће не може једино остварити издавањем него и циркулацијом (преносом) преносивог товар-

ног листа. На ово изричито указује и назив ове хартије од вредности. Реч је, наиме, о преносивом товарном листу.

Преносиви товарни лист који не садржи клаузулу „по наредби” и преносиви товарни лист по наредби који у последњем индосаменту садржи „ректа” клаузулу могу се преносити једино грађанскоправном цесијом. Код цесије је битно да лице које преноси права (цедент) на друго лице (цесионар) може пренети само она права која он има према трећем лицу (цезус). Битно је, дакле да се преносе само она права која субјективно има цедент и то је у складу са општим начелом да нико не може на другом пренети више права него што сам има. Код цесије се уноси много субјективних својстава а то спречава оперативност, могућност сигурне и брже циркулације ове хартије од вредности.

Преносиви товарни лист по наредби се преноси индосаментом на који се сходно примењују прописи о меници, изузев одредаба које се односе на регрес. Индосаментом, тј. писменом изјавом на самој хартији од вредности, преносилац (индосамент) преноси на друго лице (индосетар) она права која су констатована на хартији од вредности, дакле, на она права, као код цесије које превозник има, него она права која су констатована на хартији од вредности, без обзира да ли та права има или нема индосант. Индосаментом се омогућује много бржа и сигурнија циркулација хартије од вредности јер се у односе приликом преноса хартије од вредности не уносе субјективни елементи лица која су учесници у преносу. Управо, зато треба очекивати да ће у пракси преносиви товарни лист најчешће бити преносиви товарни лист по наредби. Индосаментом се могу пренети својинска права, заложена права и пуномоћничка овлашћења. У складу с тим, према садржини права која се преносе индосаментом, треба разликовати својински индосамент, заложни индосамент и пуномоћнички индосамент. Индосамент треба да садржи име индосатора, клаузулу о преносу, евентуално место и дан преноса и потпис индосамента. То је пуни индосамент јер садржи све елементе које садржи индосамент. Индосамент је, међутим, пуноважан и онда ако садржи од свих ових елемената само потпис индосанта. То је бланко индосамент који је пуноважан у нашем праву. Најзад, индосамент може садржавати и друге клаузуле али се тим клаузулама не може условљавати пренос права нити само делимично, један део права, које је констатовано на хартији од вредности, преносити на другог, јер су у нашем праву забрањени условљени и делимични индосамент. Допуштено је да индосамент садржи „ректа” клаузулу којим се забрањује даљи пренос хартије од вредности индосаментом и којом се у ствари та хартија од вредности по наредби, у погледу даљег преноса, претвара у хартију од вредности на име, јер ту хартију од вредности може даље преносити једино грађанскоправном цесијом. Први индосамент код преносивог товарног листа по наредби је прималац ствари које је пошљалац предао на преносиви товарни лист по наредби приликом издавања овог преносивог товарног листа од превозиоца. Ако на преносивом товарном листу по наредби није означено име примаоца ствари, такав преносиви товарни лист по наредби као први индосант може индосаментом да пренесе на друго лице пошљалац.

Основна разлика између менице и преносивог товарног листа као хартије од вредности јесте у томе што је меница апстрактна хартија од вредности, док је преносиви товарни лист у много већој мери каузална хартија од вредности јер је чврсто везана за основ издања, тј. за уговор о превозу ствари који утиче на судбину и циркулацију преносивог товарног листа. Управо због ове основне разлике, правила меничног права о регресу су својствена за апстрактне хартије од вредности и у смислу Закона се не примењују на преносиви товарни лист.

Веома значајну новину у односу на раније стање у нас, а исто тако упоредноправно посматрајући, уноси Закон о уговорима о превозу у железничком саобраћају из 1974. године, предвиђајући могућност да се и у железничком саобраћају може издати преносиви товарни лист. Преносиви товарни лист има својства хартије од вредности и овако схватање предвиђено у нашем позитивном законодавству је веома савремено и представља допринос пракси јер се омогућује боље регулисање односа издавањем хартије од вредности, нарочито у посебним ситуацијама. Пошиљалац и превозилац могу се споразумети да превозилац изда товарни лист по наредби или на доносиоца — тј. преносни товарни лист који има својства хартије од вредности. Тада се, на пример, код товарног листа који се предаје пошиљаоцу мора изричито нагласити да је то преносни товарни лист, а на примерку товарног листа који прати робу у току превоза мора бити изричито назначено да је издат преносни товарни лист.

Иако преносиви товарни лист издаје превозилац, овај товарни лист потписује не само превозилац него и пошиљалац.

Нема никаквих сметњи да се сачини препис преносивог товарног листа и тада се на сваком препису то мора видљиво означити и ти преписи морају садржавати упозорење да се на основу истих не може располагати робом.

У складу са начелом инкорпорације услови уговора о превозу и тарифе железничког превозиоца обавезују примаоца преносивог товарног листа који није пошиљалац само онда када су садржани у преносивом товарном листу или се на њих у товарном листу изричито позива. У погледу преноса преносивог товарног листа веома је значајно правило да се преносиви товарни лист по наредби преноси индосаментом, а преносиви товарни лист на доносиоца се преноси продајом. У погледу облика и правног дејства индосамента се примењују прописи о меници, изузев одредаба о регресу. Основно је правило да преносиви товарни лист по наредби први може пренети на другога прималац робе, јер се он тада означаје као ремитент, ако у преносивом товарном листу није назначен прималац робе, такав преносиви товарни лист се преноси наредбом пошиљаоца, тј. да се сматра на основу закона да је то у ствари преносиви товарни лист по сопственој наредби.

Треба очекивати да ће се и у нашим будућим законима у области унутрашње пловидбе и ваздушног саобраћаја предвидети издавање превозних исправа са својствима хартије од вредности, као што је уосталом предвиђено и у нацртима закона из ових области,

На овај начин нису и неће бити решени сви проблеми јер је такође неопходно да се спроведе свесна и организована акција у правцу пуне афирмације превозних исправа као хартије од вредности у свакодневној привредној пракси. Супротни интереси транспортера морају бити подређени интересима привреде у целини, а који су у крајњој линији идентични са општим друштвеним интересима. Посебну функцију, улогу и друштвену одговорност у томе погледу имају привредне коморе и друге асоцијације привредника у којима се самоуправним споразумевањем морају усаглашавати интереси различитих привредних групација, а то је у конкретном случају усаглашавање интереса транспортера и корисника превоза. Привредне коморе треба да омогуће остваривање много већег значаја превозних исправа као хартија од вредности него што је то био случај до сада у нас. То треба да се остварује не само утврђивањем једнообразне садржине преносивих товарних листова него и обуком стручног кадра и израдом посебних узанси и општих услова пословања којима детаљно треба да се регулише издавање и циркулација преносивих товарних листова.

IV

Све већи значај комбинованог транспорта робе захтева адекватно правно регулисање камбинованог транспорта робе. Пошто до сада то на међународном плану није остварено одговарајућом међународном конвенцијом, а исто тако то није учињено ни у националном законодавству у већини земаља, од изузетног је значаја правно регулисање јединствене превозне исправе за комбиновани транспорт које има својства хартије од вредности. Због тога је од изузетног значаја ФБЛ-ФИАТА шпедитеров коносман за комбиновани транспорт. Сви досадашњи безуспешни покушаји да се закључи одговарајућа међународна конвенција о комбинованом транспорту робе на овај начин помоћу овог шпедиторовог коносмана највероватније указују на будући правац кодификације правила о комбинованом транспорту робе.

Коносман ФБЛ (Fiata Combined Transport Bill of lading) ствара обавезу и одговорност међународном шпедитору који је издао ову исправу не само за организовање него и за реализацију конкретног међународног транспорта робе. Међународни шпедитер који је издао коносман ФБЛ одговара не само за своје радње и пропусте приликом организовања међународног транспорта робе него и за радње и пропусте свих међународних транспортера и других привредника које је уговорним путем ангажовао за остварење конкретног међународног транспорта робе. Међународни шпедитер одговара да ће се конкретни међународни транспорт робе остварити на такав начин како је то означено у коносману ФБЛ и да ће у назначеном месту опредељења предати превознику робу назначену примаоцу или лицу које је прималац својом наредбом одредио у онаквом спољном непромењеном стању какво је констатовано у месту предаје робе међународном шпедитеру на самом коносману ФБЛ.

Коносман ФБЛ треба да представља хартију од вредности. Оваквом својству коносмана ФБЛ да представља хартију од вредности у правној

теорији се могу истаћи три основна приговора. Питање је оправданости сваког од ових приговора али према постојећем стању не само у правној теорији него и у судској пракси појединих држава треба свакако очекивати различита схватања о правној природи и о употребљивости консомана ФБЛ.

Пре свега, поставља се питање да ли једна исправа може стећи својства хартије од вредности ако то није изричито предвиђено у националном законодавству или у ратификованим међународним конвенцијама од стране једне државе. Иако ФИАТ која није надлежна да доноси међународне конвенције, нити може уопште било која међународна организација стварати обавезе државама које нису прихватиле предлоге међународних организација, дати или одузети својство хартије од вредности једној исправи по конзервативнијем схватању које је прихваћено не само у правној теорији него делом и у судској пракси појединих држава једино се изричито у позитивном законодавству појединој исправи може дати или одузети својство хартије од вредности. Ово схватање се углавном заснива на изузетно строгим обавезама које стварају харије од вредности и на чињеници да су хартије од вредности исправе од јавног поверења које се својство може дати или одузети и појединој исправи једино позитивним правом. По другом напреднијем и много чешће прихваћеном схватању у последње време у већини земаља, у пословним односима између професионалних стручњака у унутрашњој и спољној трговини све је допуштено што није забрањено у позитивном праву. На овоме схватању се и заснива аутономни развој привредног и међународног привредног права без ингеренције државних органа. У великој мери се ово схватање заснива на одговарајућем начену тумачења принципа слободе уговарања. Уз примену овог схватања, пошто у позитивном праву није забрањено да се коносман ФБЛ сматра хартијом од вредности, ова исправа може имати то својство ако је то у сваком конкретном случају изричито или прећутно уговорено. Тако се и поступа у сваком конкретном случају када се издаје коносман ФБЛ јер постоји одговарајућа клаузула на полеђини ове исправе а која се сматра саставним делом исправе и уговора на основу кога се она издаје. По овој клаузули сваки издати коносман ФБЛ се сматра хартијом од вредности ако није супртно предвиђено у конкретном консоману ФБЛ. Сматрамо да је ово схватање исправније и да га свакако треба прихватити јер много више задовољава потребе и захтеве у савременој спољнотрговинској размени, наравно ако су испуњени и други предуслови.

Дати или одузети својство хартије од вредности једној исправи не зависи искључиво од уговора него и од других реалних чињеница које морају бити испуњене да би се могло уговорним путем тако поступити. Пре свега, исправа мора представљати робу која је назначена на њој, мора бити „symbol of the goods” — мора имати традиционално дејство, тј. да се преносом исправе преноси и неко право на робу. Затим, обавеза издаваоца исправе мора бити таква да гарантује стицаоцу исправе и стицање назначеног права на исправи. Не смеју постојати правне сметње реализације права назначеног на исправи од стране имаоца исправе. Морају бити заштићена права трећег савесног имаоца исправе који је до исправе дошао на легалан начин. Према овоме лицу се не смеју успешно истицати

уговорни приговори без обзира на степен каузалности исправе ако то ни је изричито наведено на исправи, наравно само се тада оправдано поставља питање одговорности и уопште функционалности такве исправе као хартије од вредности. Шпедитерске потврде не испуњавају ове неопходне предуслове и због тога нису хартије од вредности. Основни приговор који се истиче против ових исправа као хартија од вредности се управо заснива на једном од напред наведених предуслова. Шпедитерске потврде ФЦР и ФЦТ нису хартије од вредности, иако је било доста супротних напора и данас постоје супротна схватања, јер шпедитер издавањем ових исправа не гарантује уредну предају робе у месту опредељења назначеном лицу у самој исправи или трећем лицу који на легалан начин дође до ових исправа, пошто у овим потврдама међународни шпедитер није преузео одговорност за рад ангажованих међународних транспортера и других специјализованих привредника чије су услуге биле неопходне приликом реализације конкретне међународне превоза робе. Ималац ових шпедитерских потврда не може увек остварити назначена права на овим исправама јер му издавалац исправе не гарантује и не одговара за назначена права на исправи у вези са робом која се налази у међународном транспорту. Међународни шпедитер се ослобађа државине робе и одговорности за робу њеном предајом међународном транспортеру кога је савесно и стручно изабрао.

Управо због ових значајних разлога коносман ФБЛ се, наравно и поред других разлога, заснива на преузимању одговорности за рад међународних транспортера од стране међународног шпедитера. Консоманом ФБЛ је остварена заштита примаоца у месту опредељења коме, и поред презентације овога коносмана, последњи међународни транспортер одбија да преда робу која је назначена у исправи. Тада примаоцу одговара издавалац исправе, тј. међународни шпедитер.

Најзад, поставља се питање да ли се може издати транспортна исправа као хартија од вредности ако транспортна исправа прве врсте превоза у комбинованом транспорту нема својства хартије од вредности. Ако, примера ради, у комбинованом конкретном међународном транспорту робе треба да се прво оствари превоз железничким саобраћајем а познато је да међународни железнички товарни лист не може имати својства хартије од вредности, поставља се питање да ли међународни железнички транспортер или међународни шпедитер могу издати директни консоман за цео комбиновани међународни транспорт робе. Да ли се тада уместо међународног железничког товарног листа може издати коносман? Ово питање је у правној теорији много спорније ако директни коносман треба да изда међународни транспортер (он по владајућем схватању у овом случају не би могао издати консоман уместо товарног листа) од ситуације када директни коносман издаје међународни шпедитер. Сматрамо да међународни шпедитер увек може издати коносман, ФБЛ без обзира на својства и особине првог међународног транспорта робе и транспортне исправе те гране међународног транспорта робе. То је управо једна од значајних предности коносмана ФБЛ у односу на друге врсте директних коносмана за комбиновани међународни транспорт робе.

Сматрамо да коносман ФБЛ испуњава све напред наведене предуслове и да се може сматрати хартијом од вредности.

V

Превозне исправе у свим гранама саобраћаја постају све значајнији инструменти у унутрашњем и спољнотрговинском робном промету. Пренос све већих вредности у промету и све сложенији односи се све чешће правно регулишу употребом превозних исправа. Због тога се у раду међународних и националних организација све већа пажња посвећује утврђивању једнообразне садржине превозних исправа, као и аутономном регулисању правних односа приликом употребе и циркулације превозних исправа.

Досадашње стање, у коме су хартије од вредности једино превозне исправе у поморској и унутрашњој пловидби, свакако не задовољава новонастале привредне потребе. Због тога се врше максимални напори у правцу трансформације и других превозних исправа другим гранама саобраћаја у хартије од вредности. Таква могућност је створена у многим међународним конвенцијама у појединим гранама саобраћаја. Тешкоће које постоје у вези са трансформацијом товарних листова у хартије од вредности свакако се морају превазићи јер у том погледу постоје све ургентнији захтеви привредне праксе. Због тога свакако треба поздравити одговарајућа законска решења која су предвиђена у Закону о уговорима о превозу у друмском саобраћају и у Закону о уговорима о превозу у железничком саобраћају, оба закона из 1974. године, којима се омогућује издавање преносивог товарног листа као хартије од вредности у друмском и железничком саобраћају. Треба очекивати да ће се таква могућност у нас предвидети и у одговарајућим законским прописима у области ваздухопловног саобраћаја.

Све сложенији проблеми, а истовремено и све већи значај комбинованог транспорта, захтевају и у овој области јединствену превозну исправу која има особине хартије од вредности. Због тога треба поздравити као аутономну творевину међународног привредног права појаву ФЕЛ-ФИАТА коносмана за комбиновани транспорт. Сви досадашњи безуспешни покушаји да се закључи одговарајућа међународна конвенција о комбинованом транспорту на овај начин помоћу овог шпедитерског коносмана указују на евентуални будући правац кодификације правила о комбинованом транспорту.

Све већи значај хартије од вредности уопште у нас, а посебно у области саобраћаја, захтевају много већу дисциплину у узајамним односима, јер хартије од вредности стварају веома строге обавезе. С друге стране, у унутрашњем промету у нас, у начелу, не постоји довољно признање и искуство у погледу масовније употребе хартија од вредности. Ови тренутни проблеми се морају у сваком случају превазићи због све веће улоге и значаја које имају хартије од вредности у савременом унутрашњем и спољнотрговинском робно-новчаном промету.

Ова општа особина у погледу употребе хартије од вредности се свакако односи и на трансформацију превозних исправа у хартије од вредности.

*др Славко Царић
др Миодраг Трајковић*

— РЕЗЮМЕ —

Об обращении железнодорожных накладных и коносаментов при смешанных перевозках в ценные бумаги

Транспортные документы во всех видах перевозок играют все большую роль во внутренних и внешнеторговых перевозках грузов. Возрастающая ценность грузов в обращении и усложняющиеся отношения требуют правового их регулирования с помощью транспортных документов. Вследствие этого в деятельности международных и национальных организаций все большее внимание посвящается внедрению однообразного содержания транспортных документов, а также и регулированию внутри страны правоотношений при использовании и обращении транспортных документов.

Существующее положение, при котором ценные бумаги являются едиными транспортными документами при перевозках водой по внешним и внутренним линиям, безусловно не удовлетворяют возросшие хозяйственные потребности. Вследствие этого прилагаются максимальные усилия к обращению в ценные бумаги остальных транспортных документов в других видах перевозок. Такие возможности созданы во многих международных конвенциях в отдельных видах перевозок. Затруднения, возникающие в связи с обращением накладных в ценные бумаги, без сомнения должны быть устранены, ибо в этом отношении хозяйственная практика выдвигает все более решительные требования. В силу этого безусловно следует приветствовать соответствующие положения Закона о договорах железнодорожных перевозок и Закона о договорах автомобильных перевозок. Оба закона приняты в 1974 году и оба допускают выдачу передаточных накладных в качестве ценных бумаг в автомобильных и железнодорожных перевозках. Следует ожидать, что такие же возможности будут у нас предусмотрены и в соответствующих положениях закона в области воздушного транспорта. Растущая сложность проблем и одновременное возрастающее значение смешанных перевозок требуют и в этой области введение единых транспортных документов, имеющих особенности ценных бумаг. Вследствие этого следует приветствовать инициативу международного хозяйственного права, введшего ФБЛ—ФИАТ коносаменты для смешанных перевозок. Все оставшиеся до сих пор без результатов попытки заключить соответствующие международные конвенции о смешанных перевозках на основах упомянутого экспедиторского коносамента сами по себе указывают, каким путем следует направить кодификацию правил о смешанных перевозках.

Возрастающее значение ценных бумаг у нас, а в частности, в области перевозок, предъявляет значительно большую дисциплину во взаимоотношениях, так как ценные бумаги влекут за собой очень строгие обязательства. С другой стороны, у нас во внутренних перевозках ценные бумаги не имеют достаточного применения и нет опыта для их массового использования. Эти проблемы наших дней должны быть устранены в виду возрастающей роли ценных бумаг и их значения в современном внутреннем и внешнеторговом товарно-денежном обращении.

Указанные общие особенности использования ценных бумаг безусловно относятся и на обращение транспортных документов в ценные бумаги.

A SUMMARY

„The Transformation of the Waybill and the bill of lading of combined Transport into securities”

Transport documents in all fields of transportation are becoming more valuable instruments in home and foreign trade all the time. The carriage of more and more valuable consignments and the complex relations in that field are nowadays more frequently legally regulated by the use of transport documents. That is why international and national organisations have devoted a good deal more attention to the establishment of uniform forms of transport documents, and the autonomous regulation of legal relations concerning the utilisation and circulation of transport documents.

The recent situation, in which only the transport documents in ocean and river traffic had been regarded as securities, could by no means be considered as satisfactory in respect of the newly created economic needs. Thus the maximum efforts being made to transform other transport documents in other fields of transportation into securities. The chance to do this has been created by numerous international conventions concerning particular fields of transport. The present difficulties concerning the transformation of Waybills into securities Bill of Lading pointed to the future possible direction toward codification-economic practice in that respect. For this reason there is every cause to welcome the appropriate legal solutions laid down in the Contracts of Carriage by Road Transport Law and the Contracts of Carriage by Rail Transport Law, both passed in 1974, allowing the issuance of transferable Waybills as securities in road and rail transport. It should be expected that the regulations pertaining to air transport will eventually follow suit. The growing complexity of the problems, and the growing significance of combined transport, demand a uniform transport document in this field as well, having the characteristics of a security. A noteworthy step forward in this respect is the issuance of the FBL-FIAT Bill of Lading for combined transport, an autonomous creation of the international economic law. All recent unsuccessful efforts to draw up an international convention on combined transport have through the issuance of this Bill of Lading pointed to the future possible direction toward a codification of combined transport regulations.

The growing over-all significance of securities in Yugoslavia, especially in the field of transport, warrant a more stringent attitude and discipline in mutual relations, because securities carry very strict obligations. On the other hand, in home trade, in principle, there is not enough recognition and experience for a wider utilisation of securities. These immediate problems must certainly be overcome because of the growing role and significance of securities in contemporary home and foreign trade transactions. This general characteristic concerning the utilisation of securities also plays a part in the complex problem of transformation of transport documents into securities.

— R É S U M É —

De la transformation de la feuille d'expédition et du connaissance de transport combiné en papiers de valeur

Les documents de transport dans toutes les branches de communication deviennent des instruments de plus en plus importants dans le trafic des marchandises dans le commerce intérieur et le commerce extérieur. Le transfert des valeurs de plus en plus grandes dans la circulation et les rapports de plus en plus compliqués sont réglés juridiquement le plus souvent au moyen des documents de transport. C'est pourquoi dans le travail des organisations internationales et nationales une attention de plus en plus grande est consacrée à la détermination du contenu uniforme des documents de transport, ainsi qu'au règlement autonome des rapports juridiques à l'occasion de l'usage et de la circulation des documents de transport.

L'état de choses qui existait jusqu'à présent, dans lequel les papiers de valeur sont seulement des documents de transport dans la navigation maritime et intérieure, certainement ne correspond pas aux économiques qu'il s'agit de satisfaire actuellement. C'est pourquoi on fait des efforts poussés au maximum dans le sens de la transformation, de même, des autres documents de transport dans les autres branches de transport en papiers de valeur. Une telle possibilité est créée dans de nombreuses conventions internationales dans les diverses branches de transport. Les difficultés qui existent en relation avec la transformation des documents de transport en papiers de valeur doivent être nécessairement dépassées car il existe à ce sujet des exigences de plus en plus urgentes de la pratique économique. C'est pourquoi il faut certainement saluer les solutions légales correspondantes qui sont prévues par la Loi relative aux contrats dans le transport routier et par la Loi relative aux contrats dans le transport ferroviaire, ces deux lois datent de 1974, par lesquelles est prévue la possibilité de délivrer le document de transport en tant que papiers de valeur dans le transport routier et ferroviaire. Il faut espérer que la même possibilité sera prévue chez nous aussi dans les prescriptions légales correspondantes dans le domaine du transport aérien. Les problèmes de plus en plus complexes, et en même temps l'importance de plus en plus grande du transport combiné, exigent que dans ce domaine aussi il n'y ait qu'un document de transport unique, qui a les qualités de papier de valeur. C'est la raison pour laquelle il faut saluer en tant que création autonome du droit économique international l'apparition du connaissance FBL-FIAT pour le transport combiné. Toutes les tentatives infructueuses qui étaient effectuées jusqu'à présent aux fins de conclure une convention internationale correspondante sur le transport combiné d'une telle manière au moyen de ce connaissance expéditionnaire signalent la voie future éventuelle dans laquelle s'engagera la codification des règles relatives au transport combiné.

L'importance de plus en plus grande des papiers de valeur en général chez nous, et dans le domaine du transport en particulier, exige une plus grande discipline dans les rapports réciproques, car les papiers de valeur créent des obligations très sévères. D'autre part, chez nous dans la circulation intérieure n'existe pas, en principe une connaissance suffisante ni l'expérience en ce qui concerne l'emploi en masse des papiers de valeur. Ces problèmes qui se posent actuellement doivent être dans tous les cas dépassés à cause du rôle et de l'importance de plus en plus grande que les papiers de valeur représentent dans la circulation marchande et monétaire dans le commerce intérieur et le commerce extérieur.

Cette qualité générale au sujet de l'emploi des papiers de valeur se rapporte certainement aussi à la transformation des documents de transport en papiers de valeur.