

ОСИГУРАЊЕ ОДГОВОРНОСТИ МЕЂУНАРОДНОГ ШПЕДИТЕРА КОЈА ПРОИЗИЛАЗИ ИЗ FIATA ТЕРЕТНИЦЕ ЗА КОМБИНОВНИ ТРАНСПОРТ (FBL)

Услед проблема набавке сировина на светском тржишту, технолошких проблема и опште енергетске кризе, питање рационализације у транспорту добија све већи значај. Транспортни трошкови у великом делу учествују у вредности робе и саставни су део продајне цене.

Ради постизања повољних услова испоруке робе на иностраном тржишту, постоји потреба да се у транспорту у већем обиму користи комбијација учешћа два или више облика транспорта од полазног до упућног места, у непрекидном транспортном ланцу, или вршење превоза од врата до врата.

При коришћењу интегралног транспорта у већем обиму (под интегралним транспортом подразумевамо систем превоза по концепцији од врата до врата), као и код комбинованог превоза, нужно се намеће у савременој технологији транспорта поједностављење односа између продавца и купца робе, обезбеђењем једне превозне исправе.

FIATA је 1970. године увела у живот шпедитерску теретницу за комбиновани транспорт FBL, која представља нову фазу у развоју међународне шпедиције.

Код издавања шпедитерске теретнице, мења се традиционални обим шпедитерове одговорности а самим тим и квалитет у погледу осигурања одговорности међународног шпедитера која произилази из тог документа.

У недостатку одговарајуће међународне конвенције, шпедитерска теретница FBL оптимално и на ефикасан начин попуњава празнину у рационалном одвијању међународног транспорта.

Да би се сагледала потреба осигурања одговорности међународног шпедитера по FBL теретници, као и у чему се састоји, потребно је претходно да се проучи одговорност шпедитера по истој.

Код уобичајених послова међународне шпедиције као и код издавања класичних шпедитерских докумената FIATA-е, — Шпедитерска потврда (FCR) и Шпедитерска транспортна потврда (FCT), међународни шпедитер по правилу не одговара налогодавцу за рад превозника и других учесника које укључује.

Међутим, приликом издавања *FBL* теретнице, међународни шпедитер преузима одговорност „као превозника“. Међународни шпедитер преузима обавезу да ће извршити, и/или у своје име прибавити извршење, целокупног транспорта од места где је роба преузета до места које је у теретници означено за испоруку. Док код уобичајених шпедитерских послова, одговорност међународног шпедитера престаје по правилу када је шпедитер предао робу превознику или неком другом учеснику у транспорту, без обзира да ли ће роба бити испоручена примаоцу, одговорност међународног шпедитера по *FIATA* теретници престаје по правилу тек код уручења робе примаоцу.

На полеђини *FIATA* теретнице садржани су Стандардни услови (1978) који се примењују на исту.

Без обзира што *FIATA* теретница носи назив „теретница за комбиновани транспорт“, она се може да издаје и користи и за само један облик транспорта с тим што се и тада примењују у целости горе поменути услови.

Обим одговорности међународног шпедитера приликом издавања шпедитерске теретнице је квалитативно измењен у односу на класичну одговорност.

По Стандардним условима, шпедитер приликом издавања шпедитерске теретнице *FBL* одговоран је за губитак или оштећење робе до којег би дошло од часа када је примио робу на чување, до часа њене испоруке.

По Стандардним условима Хашка правила, садржана у Међународној конвенцији за изједначење неких правила о теретници, донета у Бриселу 1924. године — или у оним земљама у којима су на снази хашка „*Visby*“ правила садржана у Бриселском протоколу од 23. фебруара 1968. године, у облику у коме су унесена у национално законодавство земље укрцаја, примењују се на све превозе робе морем или унутрашњим водама. Овакве одредбе примењују се на сву робу, без обзира да ли се провози на палуби или испод палубе.

Накнада штете за губитак или оштећење робе признаје се за вредност такве робе на месту и у време када је роба испоручена примаоцу у складу са уговором или када је требало бити испоручена. Накнада не може прећи тридесет франака по килограму или бруто маси робе, која је изгубљена или оштећена. Франак означава јединицу која се састоји од 65,5 милиграма злата и хиљадите финоће 900. Али ово ограничење одговорности не може бити коришћено уколико се докаже да је губитак или штета последица шпедитеровог дела или пропуста извршеног са намером да се проузрокује штета или лакоисленио и са сазнањем, да ће вероватно доћи до штете.

Шпедитер је ослобођен одговорности за губитак или оштећење ако је оно настало или резултирало из:

а) противправног дела, или пропуста пошиљаоца или примаоца, или извршавања упутстава особе која је овлашћена да их издаје, а од које је шпедитер преузео робу;

б) недостатка или неисправног стања амбалаже или ознака и/или бројева;

в) руковања, крцања, слагања или искрцаја робе од стране пошиљаоца, примаоца или било које особе која је наступала у име пошиљаоца или примаоца;

г) природне мане робе;

д) штрајкова, *lockout*-а, прекида или смањења рада из било којег разлога, било делимичних или општих;

б) било којег другог узрока или догађаја којег шпедитер није могао избећи и чије последице није могао спречити употребом разумне пажње;

е) нуклеарних несрећа, када је оператор нуклеарне справе или трећи који ради по његовом налогу, одговоран за штету по међународној конвенцији или националном закону важећем за нуклеарну енергију.

Из предњег јасно произилази да осигурање одговорности шпедитера по *FBL* теретници је осигурање одговорности *sui generis* које није ни у каквој вези са осигурањем одговорности шпедитера уопште.

Код осигурања одговорности, међународни шпедитер осигурава одговорност услед грешака или пропуста шпедитера у свом пословању у оквиру шпедитерске делатности. Међутим, код осигурања одговорности из *FBL* шпедитерске теретнице, мора се извршити покриће за одговорност која произилази из рада трећих особа, које међународни шпедитер укључује у отпремању и допремању робе, од момента преузимања робе па до часа њене испоруке. Иако међународни шпедитер штету или губитак није проузроковао својим радњама, његова одговорност постоји по шпедитерској теретници *FBL*. У томе је квалитативно проширена одговорност и она није покривена и не може бити покривена осигурањем редовне одговорности шпедитера.

С обзиром на новину у овом осигурању, пракса је неодређена.

Основно је да се може да изврши осигурање одговорности највише у оквиру Стандардних услова који се примењују на шпедитерску теретницу, као и у погледу износа одговорности наведених у истим.

Један од основних проблема је начин утврђивања премије осигурања. Чини се да је најпогодније решење утврђивање висине премије у проценту од шпедитерске накнаде за издавање шпедитерске теретнице. Међутим, проблем је у таквим случајевима питање формирања средстава у фондовима осигурања, зависно од ширине коришћења овог института.

Други основни проблем је, како да међународни шпедитер, као осигураник, обезбеди било за себе, било за осигуравача, документа која могу да послуже за остваривање регреса према починиоцу штете. Ово је важно и са становишта превентиве у погледу утицаја на перспективне починиоце штете, који би се могли наћи у положају да штету морају коначно да сnose сами.

Узимајући у обзир да међународни шпедитер из основа превоза одговара директно по основу теретнице, а не по основу транспортних до-

кумената, постоји ризик да за међународног шпедитера не би постојала могућност да се регресира било директно било да омогући осигуравачу тај регрес.

Једно од решења по нашем мишљењу је, да је у случајевима издавања шпедитерске теретнице *FBL*, потребно да међународни шпедитер упућује пошиљке на адресе својих пословних кореспондената-међушпедитера, са давањем налога између осталих: а) да је обавезан да шпедитеру налогодавцу достави транспортна и друга документа уредно индосирана или цедирана; б) да пошиљку може да испоручи примаоцу само уз предају од стране примаоца шпедитеру кореспонденту једног од оригинала шпедитерске теретнице *FBL* и да тај примерак достави шпедитеру налогодавцу.

Изложени начин извршења посла несумњиво поскупљује накнаду за услугу међународног шпедитера, али самим тим што се издавањем шпедитерске теретнице *FBL* даје квалитетнија услуга у интересу налогодавца, она мора бити и надокнађена.