

Prof.Dr. Borka TUSEVSKA*

Prof. Dr. Darko SPASEVSKI*

FREIGHT FORWARDERS DOCUMENTS IN MACEDONIAN COURT PRACTICE



Abstract: The subject matter of this article is examination of freight forwarder's documents, from theoretical and practical aspect. The huge and dynamic trade of goods and services, contributed to the increment of dilemmas about legal nature of freight forwarders and transports document, their characteristics, and the obligations they impose.



Taking this into account, the focus in this article is on the theoretical elaboration of each of the forwarders document's. The methods that dominate in this article are descriptive-analytical method and comparative method. The main goal in this research is to remove or reduce some dilemmas about freight forwarder's documents, and to determine the existing and future (potential) dilemmas referring this issue.

Вовед:

Во современите услови на брз и масовен промет на стоки и услуги, бизнис сектор ја наметна потребата од имплементација на нови и модификација на постојните шпедитерски и транспортни документи. Овие потреби на бизнис секторот директно се одразија и на правната рамка во сферата на шпедицијата и транспортот. Конкретно, на ова поле направени се бројни интервенции во законодавствата на одделни држави, а во ова насока, на меѓународен план за одбележување е усвојувањето на Ротердамски правила за меѓународен превоз на стока делумно или целосно по вода од 2009 година.²⁰³

* Faculty of Law, University of Goce Delcev – Stip / borka.tusevska@ugd.edu.mk

* Вон. проф. на Правен факултет „Јустинијан Први“, Универзитет „Кирил и Методиј“ Скопје.
203 United Nation Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, United Nation Commission on International Trade Law, Vienna, 2009, достапно на: http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/rotterdam_rules/Rotterdam-Rules-E.pdf. На 11

Во сферата на шпедицијата, во 2009 година, Комисијата за меѓународно трговско право (УНЦИТРАЛ) констатирала дека унифицираните шпедитерски документи по концептот на Меѓународниот сојуз на шпедитери (International Federation of Freight Forwarders Associations),²⁰⁴ не може во целост да ги задоволат потребите на бизнис секторот. Под влијание на глобализацијата, трендот на концентрацијата на капиталот во економски најмоќните компании во светот, имплементацијата на door-to-door транспортот на стоки, експанзијата на мултимодалниот транспорт и контејнеризацијата во транспортот на стоки, судската, арбитражната и воопшто деловната практика покажаа тенденција на различно перципирање на шпедитерските документи.

И покрај утврдените ФИАТА 205 правила за шпедитерските документи, бројот на судски и арбитражни постапки се зголемуваа и тоа со спорови врзани за утврдувањето на правната природа на документите издадени од страна на шпедитерот или транспортерот. Како отежнителна околност во утврдувањето на видот на шпедитерскиот документ е експанзијата на логистичките оператори и мултимодалните транспортни оператори,²⁰⁶ кои што во секојдневното работење создадоа практика на издавање на сопственички документи со и без својство на хартија од вредност, со негоцијабилен или без негоцијабилен карактер (documents of title).²⁰⁷

Декември 2008 год., за време на својата 63-та седница, Генералното собрание на ООН ја усвои Меѓународната конвенција за превоз на стока целосно или делумно преку море ("United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules)". Конвенцијата стана отворена за потпишување на церемонијата во Ротердам на 23-ти Септември 2009 година. Конвенцијата е потпишана од страна на 25 држави, а услов да влезе во сила е истата да биде ратификувана од 20 држави. Заклучно со денес конвенцијата е ратификувана од само од 3 држави помеѓу кои: Шпанија, Конго и Того. Во стручната правна фела од областа на поморското приватно и јавно право, бројни се дискусиите и дебатите во поглед на прашањето зошто Ротердамските правила се уште не се во сила. Ако се земе предвид фактот дека во најголем дел од новите решенија на Ротердамските правила стојат Соединетите Американски држави, дилемата е зошто САД не ги ратификува овие правила. Сепак, ова прашање го апострофираме во контекст на нашиот предмет на анализа и тоа шпедитерските документи. Причините за не ратификацијата на Ротердамските правила заслужуваат посебна анализа.

204 Меѓународна организација на шпедитери чија основна цел е да ја унифицира шпедитерската индустрија ширум светот, да ги промовира и заштитува интересите на шпедитерите ширум светот, да ги подобри шпедитерските услуги преку унифицирање на шпедитерските документи и конечно, да придонесе кон олеснувањето на електронската комуникација во шпедитерскиот сектор. Види повеќе: <http://fiata.com/>.

205 Поради препознатливоста на скретеницата, секаде во текстот ќе го користиме оригиналниот назив на правилата – FIATA.

206 Види повеќе: Тушевска Б., Правната рамка на мултимодалниот транспорт и правните односи помеѓу учесниците во мултимодалниот транспорт, Стручно списание Правник, 2012.

207 Во правната литература прифатено е становиштето дека сопственичкиот карактер на издадениот документ подразбира дека субјектот кој што го поседува документот има право на

Утврдувањето на правната природа на документот што го издава шпедитерот или превозникот е од суштествено значење во меѓународниот промет на стока. Ова од причина што во најголем број случаи судиите и арбитражите ја лоцираат одговорноста за настанатата штета по основ на документот издаден од страна на шпедитерот или транспортерот.²⁰⁸ Попрецизно, од видот на документот што го издава шпедитерот зависи обемот и видот на одговорност што ја презел во однос на испраќачот или примачот на стока.²⁰⁹ Токму бројните и разновидни шпедитерски потврди со посебни специфики врзани за издавачот придонесоа кон создавање на бројни судски и арбитражни спорови.

Деловната практика во шпедитерската индустрија покажува дека шпедитерските компании и логистички оператори најчесто работат со товарни листови, коносмани или шпедитерски потврди во кои утврдуваат сопствени специфики. Искуството од истражувањето на ова поле укажува на тоа дека ФИАТА документите не секогаш ги решаваат настанатите спорови. Ова од причина што и статусот и правната природа на секој документ во случај на спор се цени посебно, и дека нема правило во поглед на тоа дали може на шпедитерска потврда да се стави клаузула „преносливо“/ “negotiable“ или „непреносливо“/ “non-negotiable“. Од тие причини сметаме дека истражувањето на практичните аспекти на оваа прашање, претставува најсоодветниот начин да се разјаснат одредени прашања.

Со цел темелно да се разработи судската практика во делот на одредувањето на статусот на шпедитерот во транспортната маршрута и

сопственост врз стоките кој што се превезуваат. Сепак практиката покажува поинакво становиште. Имено, со оглед на фактот што субјектот кој што физички го поседува товарниот лист со сопственички карактер или коносманот, најчесто е шпедитерот кој што настапува во свое име а за сметка на превозникот, битно е да се истакне дека сопственичкиот карактер на исправата во себе го содржи правото на побарување како облигационо право. Ова не значи дека тој што ја побарува стоката истовремено е и сопственик на стоката (нејчесто не е). Сепак, во одредена линија ќе се сложиме со првичното образложение, земајќи го предвид фактот што квалификацијата „сопственички документ,“ означува дека во тој документ се инкорпорирани правото на сопственост врз стоката која што се превезува. Види повеќе за ова: Bennett W.P., *The history and present position of the bill of lading as a document of title to goods*, Cornell University Library, 1915, достапно на: <http://www.mindserv.com> [пристапено на 11.08.2018].

208 Во меѓународните транспортни маршрути (посебно во случај на мултимодален транспорт каде што учеството на различни превозни субјекти е нужност), лоцирањето на одговорноста на превозникот е комплексно прашање. Ова од причина што најчесто шпедитерот, или логистичкиот оператор презел превозничка одговорност, а при настанување на штетата тврди дека дејствувал само како шпедитерот, оттука нема одговорност за настанатата штета во превозот.

209 Во случај кога шпедитерот презел превозничка одговорност (договорна клаузула дел

неговата одговорност, неопходно е да се елаборираат карактеристиките на шпедитерските документи според ФИАТА и според практиката. Неспорно е дека создавањето на ФИАТА правила за шпедитерската документација има голем придонес во решавањето на судските и арбтиражни спорови, меѓутоа истовремено под влијание на новите економски збиднувања, неспорна е и потребата од унапредување на правиот режим во делот на шпедитерската, транспортната и воопшто логистичката индустрија. Во текстот ќе се обидеме теоретски да ги определиме поимите на основните шпедитерски документи, и преку практиката да ги согледаме нивните специфики.

Поим и видови шпедитерски документи во меѓународниот превоз на стока - Правила за шпедитерските документи на меѓународниот сојуз на шпедитери

Поим и карактеристики на шпедитерската потврда (FCR - forwarder certificate of receipt)

Шпедитерската потврда претставува еден од ФИАТА документите што се издаваат во шпедитерскиот сектор. Во правната литература и практика шпедитерската потврда се среќава под називот сертификат за прием на стока (certificate of receipt).²¹⁰ Во сертификатот шпедитерот не ја потврдува содржината на пратката, туку единствено ја потврдува количината и видот на пратките чиј превоз треба да се реализира.²¹¹

FCR (forwarder certificate of receipt, во понатамошниот текст FCR) сертификатот е документ што го издава шпедитерот со цел да го потврди приемот на стока. Со издавањето на FCR сертификатот, шпедитерот потврдува дека стоката е под негова контрола, и презема одговорност за неа и за неотповикливите инструкции од страна на налогодавачот, а во врска со експедирањето на стоката. По основ на овие својства на FCR потврдата, испраќачот на стоката може да го отповика експедирањето, единствено доколку на шпедитерот му го врати оригиналниот FCR сертификат. Овие услови за експедирање, генерално се наведени во самиот сертификат, при што налогодавачот е запознаен со истите.²¹²

Со издавањето на чист (без забелешки) FCR сертификат, шпедитерот потврдува дека стоката ја примил во добра состојба. Исклучок од ова постои кога шпедитерот ќе внесе забелешки во сертификатот во врска со

210 Називот шпедитерски сертификат се користи и во Општите услови за работење на шпедитерите на Република Македонија (во понатамошниот текст ОУРШМ) каде во член 28/2 изречно е утврдени дека за преземање и отпрема на стоката шпедитерот е должен да му издаде на налогодавачот, доколку тоа налогодавачот го бара, вообичаена шпедитерска потврда. <http://www.mifa.org.mk/mk/> Page 134 of 305, eno на 21. јун, 2018.

211 Идентично со решението од ОУРШМ е и решението содржано во Општите услови за

недостатоците на пратката. Со издавањето на FCR потврдата, шпедитерот единствено презема одговорност за организирање на превоз или други активности во врска со превозот (склучување на договор за превоз со трето лице/превозникот, обврска за склучување на договор за складирање на стоката, склучување на договор за контрола на стоката итн), односно презема одговорност за избор на соодветно превозно средство и соодветна транспортна маршрута (одговорност за концептот на инстрадиција).²¹³

Во практична смисла, суштинско за FCR сертификатот е да се потенцира дека истиот не претставува транспортен документ во смисла на правилата за меѓународно плаќање. FCR сертификатот не може да послужи како инструмент за плаќање на акредитивот во меѓународниот промет на стоки. Иако целосно јасно, во практиката честопати се јавуваат дилеми во врска со тоа дали конкретен документ издаден од шпедитерот, може да биде во функција на реализирање на акредитивот.

Поим и карактеристики на шпедитерската транспортна потврда (FCT- forwarders certificate of transport)

Шпедитерската транспортна потврда (во понатамошниот текст FCT), е документ на Меѓународната асоцијација на шпедитери ФИАТА (International Association of Forwarding Agents) (FIATA), поддржана од меѓународниот банкарски систем преку Uniform Customs and Practices for Documentary Credit (UCP 500),²¹⁴ креирани од Меѓународната стопанска комора (International Chamber of Commerce).²¹⁵ Според UCP 500 (art. 30,) освен ако поинаку не е договорено, банките единствено ќе ги прифатат транспортните документи издадени од шпедитерот, доколку на предната страница индицираат:

а) името на шпедитерот како превозник или мултимодален транспортен оператор, и е потпишан од шпедитерот како превозник или мултимодален транспортен оператор, или

б) името на превозникот или мултимодалниот транспортен оператор и е потпишан од шпедитерот, или на друг начин се потврдува автентичноста на шпедитерот како застапник за или во име на превозникот или мултимодалниот транспортен оператор.

²¹³ Во практиката како што е случај и со останатите видови товарни листови, шпедитерот презема одговорност за превозот на стока, и најчесто се штити преку внесувањето на клаузулата за ограничена одговорност, и општите услови за шпедитерското работење (одговорноста на шпедитерот е ограничена до SDR 50.000 или, доколку помалку, SDR 8,33 по килограм). Во практиката, во најголем број случаи, преку издавањето на FCR сертификатот, шпедитерот презема одговорност спрема налогодавачот, со право на регрес спрема превозникот.

²¹⁴ Види: <http://www.internetlc.com/TradeRefs/UCP500PDF.pdf>, [пристапено на 11 Август 2015].

²¹⁵ Компаративно UCP 500 и UCP 600. Види: <http://intl.51.net/phparticle/download/> [пристапено

ФИАТА ја креираше FCT потврдата со цел да ги анулира недостатоците на house bill of lading, и тоа кога станува збор за експедирање збирни пратки (LCL shipments, Less than container Load).²¹⁶ Со издавањето на FIATA FCT потврда, шпедитерот ја презема обврската да ја испорача стоката преку застапникот идентификуван на предната страница на FCT документот. Шпедитерот како консолидатор на пратките е должен да ги групира пратките во еден контејнер (сите овие дејствија шпедитерот ги реализира на местото од кое се експедираат пратките/origin container freight station), организирајќи го нивното експедирање до утврдената дестинација за истовар (destination container freight station), одговорноста за штетата паѓа на товар на шпедитерот кој го издал FCT сертификатот.

По основ на издадениот FCT сертификат, примачот на стоката има право на обесштетување. FIATA FCT е идентичен со FIATA FCR во делот на преземањето на обврската за испорачување на стоката согласно инструкциите примени од налогодавачот. Разликата се базира на тоа што, FIATA FCT може да се издаде и како негоцијабилен транспортен документ, кој може да се пренесе со индосамент, како што е FIATA FCT „по наредба на“/“to order“. FIATA FCT, нема статус на пренослив документ во смисла на коносман или складишница (стокови хартии од вредност), меѓутоа во практиката истиот се пренесува преку индосамент кој му дава право на кој било законски поседувач да бара предавање на стоката од превозникот.²¹⁷

Поим и карактеристики на комбинираниот шпедитерски транспортен документ (FBL - negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading)

Издавањето Fiata Combined Transport - Bill of Lading/ Fiata Multimodal Transport Bill of Lading²¹⁸ од страна на шпедитерот ја менува во целост неговата позиција во однос на испраќачот на стоката (налогодавачот). Ова во смисла на тоа што издавањето на комбиниран коносман од страна на шпедитерот, се зголемува неговиот обемот на одговорност. Прашањето привлекува посебно теоретско и практично внимание на што укажува и конструирањето на посебни Standard Conditions (1992) што се однесува на fiata multimodal transport bill of lading, а каде што шпедитерот е детерминиран

216 Види: <https://www.vestagms.com/key-differences-between-house-bill-of-lading-and-master-bill-of-lading/>, [пристапено на 11 Август, 2018].

217 Во прилог на ова, на британската практика и е познат случај каде House of Lords, во 1995 год., во случајот *Rafaela S.*, утврди карактер на сопственички документ на “straight bill of lading.” Негоцијабилниот карактер на транспортните документи, зависи од повеќе фактори. Како што судот го цени статусот на шпедитерот земајќи ги предвид повеќето фактори кои се однесуваат на ситуацијата, така и при проценувањето на статусот на транспортниот документ кој го издава шпедитерот. <http://www.mondaq.com/> [пристапно на 11 Септември 2015 година].

218 Види: <http://www.pier2pier.com/links/files/Certi/FBL.pdf>. [пристапено на 12 Август 2015].

како multimodal transport operator кој издава FBL и презема одговорност за реализирањето на мултимодалниот транспорт како превозник.²¹⁹

Во ова смисла, (FIATAmtbl, art. 2/2.1) со издавањето на FBL шпедитерот а) презема обврска да го спроведе и/или во негово име да обезбеди спроведување на целата транспортна маршрута, од местото од каде што ја презема стока под своја контрола (place of receipt) евидентиран во FBL до местото на испорака означен во FBL; б) презема одговорност како што е утврдена во овие услови. Во член 2/2.2 исто така е утврдено дека шпедитерот е одговорен за дејствијата и пропустите на неговата служба или агенти кои дејствуваат во склоп на работните обврски од воспоставениот работен однос, или за лицата чиј услуги ги ангажира за реализација на договореното од FBL, како овие облигации да се персонално преземени од негова страна.

FBL транспортниот документ издаден од страна на шпедитерот којшто дејствува во полн капацитет на „превозник“, честопати претставува мултимодален транспортен (combined transport bill of lading) документ, издаден од страна на превозници кои не поседуваат сопствени превозни средства или во литературата познати како non vessel common carrier.²²⁰

FBL се издава во негоцијална форма, освен ако на предната страна е ставена забелешка «non negotiable». Во FBL е инкорпорирано правото на сопственост врз стоката што се транспортира. Субјектот кој што физички го поседува FBL документот, станува овластено лице за прием и понатамошен трансфер на стоката што е предмет на транспорт. Податоците содржани во FBL претставуваат prima facie доказ за преземањето контрола (физичко поседување) над стоката. Во случај на издавање FBL, шпедитерот е одговорен за оштетувањето на стоката од моментот кога ја презел до моментот кога стоката е испорачана. Шпедитерот е одговорен и за одложувањето на испорачувањето во случај кога презел одговорност за испорачување во одреден временски интервал и кога не може да докаже дека за настанатото задоцнување не постои негова вина. Во ова смисла, член 6/6.2 од општите услови на меѓународниот сојуз на шпедитери) каде е утврдено дека шпедитерот е одговорен за уништувањето или оштетувањето на стоката, како и за задоцнетото испорачување, доколку причините кои го предизвикале

219 Комбинираниот транспортен документ на Меѓународниот Сојуз на шпедитери е резултат на борбата на шпедитерската заедница да се вклучи во мултимодалниот транспорт. Почнувајќи од 1960 година, шпедитерите утврдија дека door-to door е единствениот начин на кој што ќе се реализира пренесувањето на стока во иднина. Како последица на тоа е создавањето на Draft Transport Combine Merchandise Convention (TCM Convention) што од различни причини не успеа да се наметна како основа за реализирање на мултимодален транспорт. Земајќи ги предвид актуелните збиднувања, ФИАТА создаде стандардизирани услови за реализирање на комбинираниот и мултимодалниот транспорт, а кои се базираат на нацртот конвенцијата за мултимодален транспорт.

220 Non-vessel operating common carrier се однесува на транспортерите кои што не поседуваат сопствени превозни средства, а кои преземаат превозничка одговорност спрема налогодавачот/испраќачот на стока.

оштетувањето, уништувањето или одложувањето настанале во временскиот интервал кога стоката била под контрола на шпедитерот (контрола во смисла на член 2/2.1/a), освен ако не докаже дека не постои пропуст, небрежно однесување во негово име, во име на неговите служби и агенти и трети лица во смисла на член 2/2.2 од општите услови на ФИАТА.

Со издавањето на FBL, шпедитерот не презема одговорност за временската граница на испорачување на стоката. Сепак, стоката не е испорачана на време доколку не пристигне кај примачот во договорениот термин, или во отсуство на договор по тоа прашање, не стигне во разумен рок земајќи ги предвид околностите *in concreto*.

Шпедитерските документи низ призмата на судската практика во Република Македонија

Проучувањето на поимот и основните карактеристиките на шпедитерските документи, е во тесна врска со лоцирањето на одговорноста за настанатата штета врз стоката за време на транспортната маршрута. Од видот на издадената шпедитерската потврда и нејзините карактеристики, зависи статусот на шпедитерот, и неговиот обем на одговорност.²²¹ Одредувањето на правната природа на издадениот шпедитерски документ е во интерес на утврдувањето на одговорност за настанатата штета, особено во случаите кога повеќе субјекти се инволвирани во реализирањето на облигацијата. Во постапката за утврдување на одговорноста на шпедитерот, покрај бројните други фактори (регистрација/статусот на субјектот, предметот на договорот, преземените дејствија врз основа на договорот итн), суштествен е видот на шпедитерскиот документ што го издал шпедитерот. Во насока на оваа се бројни судски спорови. Како особено специфичен во оваа насока ќе го елаборираме судскиот спор - *Glencore International Ltd. v. Glencore International SA*, против Стопанска Банка АД Скопје, Основен Суд Скопје 2, со предмет „утврдување на правото на сопственост“. Иако предметот се однесува на „утврдувањето на правото на сопственост“, постапката јасно покажува дека суштински за решавање на предметот е утврдувањето на видот и природата на издадената шпедитерска потврда.

Имено, од анализата на фактичката состојба и документите што ни беа на располагање, на мислење сме дека Судот воопшто не требало да тргне од прашањето за сопственоста. Според фактите, Судот немаше да тргне од тој факт доколку во тужбеното барање на *Glencore International Ltd. v. Glencore International SA*, тужителот не инсистирал на докажување на правото на

²²¹ Независно од новите светски трендови врзани за промената на статусот и обемот на одговорност на шпедитерот, во контекст на ова прашање апострофираме дека класичниот шпедитер единствено одговара за концептот на интрадиција што подразбира: избор на соодветно превозно средство и соодветна транспортна маршрута по која превозникот треба безбедно да ја достави стоката до крајната дестинација.

сопственост, а на база на издадениот FCR сертификат од страна на Фершпед Скопје. Имено, во правната работа на тужителот Glencore International Ltd. Glencore International SA, против туженот Стопанска Банка АД Скопје, тужителот на ден 01.07.2002 година до Основен Суд Скопје 1 Скопје поднел тужба за надомест на штета, вредност на спорот 5.000.000,00 долари. Во тужбата тужителот истакнува и посебен предлог за издавање на временна мерка.²²² Во предлогот за издавање на временната мерка, тужителот Glencore International Ltd. Glencore International SA, барал од Судот да и нареди на Народна Банка во Република Македонија да забрани какви било исплати од сметките на Стопанска Банка АД Скопје и да му забрани на тужениот да располага и да ги користи средствата во износ од 5.000.000, 00 долари.

Во предлогот за издавање на временната мерка, тужителот барал од Судот да му забрани на тужениот да врши отуѓување, оптоварување и какво било друго користење или располагање со металите 5.340,183 тони олово, 5.182,303 цинк, 4.460 килограми сребро, сопственост на тужителот Glencore International Ltd. Glencore International SA, кои се наоѓаат во слободната царинска зона на пристаниште во Солун, док 18.

Тужениот врз основа на решение за извршување на Основниот Суд во Велес, СИ бр. 244/01 од 14.01.2002 година, на ден 12.02.2012 година поднел до првостепениот Суд во Солун, Грција, предлог за временна мерка против МХК Злетово АД Велес, со којашто барал забрана на располагање или продажба на металите кои се заложени во корист на туженот. Врз основа на наведениот предлог од тужениот, Судот во Солун на ден 14.02.2002 година, донел решение по бр. 5921/2002 со кој што привремено збранил промена на правниот и стварниот статус на металите заложени во корист на тужениот, и забрана за поместување во слободната зона во пристаништето се до одржувањето на рочиштето закажано за ден 25.04.2002 година.

На 28.02.2002 година, тужениот Стопанска Банка АД Скопје, до Судскиот Совет во Атина поднел барање за извршување на решението на Основен Суд во Велес СИ. бр. 244/2001 од 14.01.2002 година. Во истиот период, шпедитерот Фершпет којшто настапувал за сметка на тужителот Glencore International Ltd. Glencore International SA, побарал дозвола од Солунското пристаниште да ја товари стоката во док. 18 со цел истата да ја експедира до тужителот Glencore International Ltd. Glencore International SA. Во дописот од пристаништето, Фершпет Треј бил известен дека по налог на Судскиот Совет во Атина, стоката не смее да се преместува од слободната зона, се до моментот на одржувањето на рочиштето пред судот. Фершпет го известил тужителот Glencore International Ltd. дека бродот Пиргос не може да биде натоварен со стоката, од причина што од страна на Судот е издадена

²²² Со поделба на надлежноста на помеѓу Основен Суд Скопје 1 и Основен Суд Скопје 2 предметот заедно со сите списи е преземен од страна на Основен Суд Скопје 2.

времена мерка забрана за промена на правната и стварна состојба на стоката во док.18 во пристаништето во Солун.

Тужителот Glencore International Ltd., поднел приговор до првостепениот Суд во Солун во кој барал стоката да биде ослободена. Според тужителот, тужениот неосновано го засновал своето тужбено барање, држејќи го судот во Грција дека пресудата на Судот во Велес е конечна и извршна. Според наводите на тужителот ова пресуда никогаш не станала конечна и извршна, бидејќи по жалба ова пресуда била укината од апелациониот суд и предметот бил вратен на повторно судење.

Во основа, судот во Велес требало да утврди кој е носител на правото на заложената стока. Попрецизно, Судот требало да утврди во чија сопственост е стоката: сопственост на РОЦ САСА од Македонска каменица или МХК Злетово АД Велес за којшто тужениот тврдел дека се наоѓа заложената стока. Тужителот во спорот единствено требало да докаже дека тој е сопственик на стоката, меѓутоа во интерес на докажување на сопственоста врз стоката тој не приложил ниту еден валиден доказ за судот.

За разлика од тужениот којшто се повикувал на Нотарскиот акт. ОДУ бр. 191/01 од 18.06.2001 и неговото заложно право врз стоката складирана во док 18 на пристаништето во Солун, тужителот своето право на сопственост се обидел да го докаже повикувајќи се на шпедитерските потврди издадени од страна на шпедитерот Фершпед Трејд Скопје. Судот го повикал тужителот да достави докази кои согласно легислативата се релевантни за докажување на сопственоста врз стоката. Меѓутоа, на ниту на едно од рочиштата тужителот тоа не го сторил. Во поглед на шпедитерските потврди на кои се повикувал тужителот, судот тргнал од дефинирањето на издадената шпедитерска потврда (FCR certificate), укажувајќи му на тужителот дека согласно правилата на Меѓународниот сојуз на шпедитери издадениот сертификат нема својство на транспортна потврда и дека фактот што Фершпед Трејд издал таква потврда (FCR certificate), не е доказ дека е склучен договор за превоз со трето лице, односно дека е пренесено правото на сопственост врз Glencore International Ltd.

Во образложението на пресудата, Судот го поврзал докажувањето на правото на сопственост со преносот на ризикот на купувачот и на сопственоста на стоката. Клучно во одбивањето на тужбеното барање за Судот било тоа што стоката формално правно се уште не е во сопственост на купувачот, бидејќи за истата е договорена FOB паритет, што значи дека продавачот ја извршил својата обврска кога стоката ќе биде товарена на бродот, односно кога истата ќе ја помине границата на палубата на бродот.

Анализирајќи ги фактите и доказите во предметот, на мислење сме дека во моментот на товарење на стоката на превозното средство продавачот ја исполнил својата обврска, меѓутоа, тоа не значи дека пренесено е правото

на сопственост на стоката. Имено, продавачот може да го задржи правото на располагање со стоката за време на превозот (ЗОО, чл. 464/1).²²³ Со тоа правото на сопственост не е пренесено. Доказ дека правото на сопственост е пренесено и дека продавачот не може да располага или да го одложи предавањето на стоката постои во случај кога од страна на превозникот е издаден транспортен или шпедитерски документ со својство на сопственички документ, *document of title*. Во таков случај продавачот не смее да го одложи предавањето на стоката.

Издавањето на сопственичкиот документ (шпедитерската потврда од спорот погоре го нема својството на сопственички документ), му овозможува на продавачот да си ја наплати купопродажната цена, а на купувачот му дава право да бара по најбрз можен начин (најчесто авионски) физички да располага со сопственичкиот документ што пред превозникот ќе го декларира како сопственик на стоката.

Во конкретниот случај Судот проценил дека за утврдувањето на правото на сопственост битно е да се утврди правната природа односно карактерот на издадената шпедитерска потврда. Во контекст на поставеното прашање и во интерес на елаборирање на практичните аспекти на шпедитерската потврда ќе заземеме сопствено стојалиште во однос на ова прашање. За утврдување на правото на сопствениот врз стоката Судот првенствено треба да го утврди постоењето на правниот основ по којшто тужителот тврди дека стоката во слободната царинска зона док 18 е во негова сопственост (постои ли договор за продажба, дали тој е заложен доверител, правото на првенствена наплата итн). Сепак, по принцип на елиминација Судот разумно резонирал и тргнал од тужбеното барање на тужителот,²²⁴ утврдувајќи го неговото право на сопственост. За нас неспорно е дека правото на сопственост е спорно *in concreto*. Меѓутоа, спорот како таков може да се јави помеѓу САСА Македонска Каменица и МХК Злетово Велес, а не помеѓу тужителот и тужениот.

Во спорот за надомест на штета на тужителот клучен е моментот што и од содржината на самата потврда не произлегувало дека станува збор за сопственичка хартија од вредност чиј што пренос²²⁵ подразбира пренос на правата инкорпорирани во хартијата. Имено, и во случај шпедитерот да издал шпедитерска транспортна потврда (*FCT transport document*), тоа е само доказ дека шпедитерот склучил договор за превоз, односно дека продавачот ја

²²³ Закон за облигационите односи („Службен весник на Република Македонија“ бр. 18/2001, 4/2002, 5/2003, 84/2008, 81/2009, 161/2009 и 123/2013).

²²⁴ Според Закон за парничната постапка („Службен весник на Република Македонија“ бр. 79/2005, 110/2008, 83/2009, 116/2010 и 124/2015, Во парничната постапка судот одлучува во границите на барањата што се ставени во постапката (чл.2/1).

²²⁵ Сопственичките хартии од вредност може да се издаваат на доносител и по наредба. Правата инкорпорирани во издадените хартии од вредност може да се пренесуваат преку физичко предавање на хартијата од вредност и преку индосамент.

предал стоката на превозникот. Сепак, ова не го прави сопственик во однос на стоката која што се транспортира. Имено, истата може да биде предмет на пренос поради бројни и различни фактори кои се надвор од правото на сопственост. Наспроти тужителот, тужениот со заснованиот залог по основ на нотарскиот акт го докажува своето право на првенство за намирување од заложената стока, независно од тоа каде истата се наоѓа.

Конечно, Судот во образложението се повикал и на фактот дека:

„Стоката не ја помина границата, не беше царината, не беше товарена. Шпедитерската потврда нема својство на сопственички документ, туку е само доказ дека шпедитерот примил стока од налогодавачот МХК Злетово во исправна состојба“. 226

Судот сосема оправдано, водејќи се од унифицираните ФИАТА правила констатирал дека издадениот документ е шпедитерска потврда во која не се содржани никакви дополнителни специфики кои што ја менуваат нејзината природа. Попрецизно, се додека примачот на стоката, не поседува сопственички товарен лист, тој не може да докажува дека е сопственик на стоката. Дотолку повеќе што во конкретниот случај правото на сопственост врз стоката може единствено да се доведе во прашање во односот помеѓу РОЦ САСА од Македонска каменица и МХК Злетово АД Велес, кои што не се странки во постапката. Конечно, преку утврдувањето на статусот на шпедитерот, т.е., природата на издадениот документ, решено е и прашањето за правото на сопственост.

Завршни согледувања:

Преместувањето на позицијата на шпедитер во модерната трговија на стоки и услуги наметна многу прашања во врска со концептот на одговорност за штета на стоките во транспортот. Во овој труд, го објаснивме поимот на најважни шпедитерски документи и се обидевме да разработиме

226 Слободни зони и слободни складови се делови од царинското подрачје, или објекти во царинското подрачје, одвоени од другиот дел од царинското подрачје во кои: а) за примена на увозните давачки и увозните мерки на трговска политика, странската стока се смета дека не се наоѓа на царинското подрачје, под услов да не е пуштена во слободен промет или да не е ставена во друга царинска постапка или да не е употребена или потрошена во слободна зона или слободен склад под услови поинакви од оние предвидени со царинските прописи и б) домашна стока, која со ставање во слободна зона или слободен склад, ги исполнува условите за примена на мерки поврзани со извоз на стока, доколку тоа е во согласност со посебни прописи (Царински закон („Службен весник на Република Македонија“ бр. 39/2005; 4/2008; 48/2010; 158/2010; 44/2011; 53/2011; 11/2012; 171/2012, 187/2013; 15/2015; 129/2015 и 154/2015). Одлука на Уставниот суд на Република Македонија У.бр. 251/2008 од 29 април 2009 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 62/2009 и У.бр. 1/2009 од 16 септември 2009 година, објавена во „Службен весник на Република Македонија“ бр. 117/2009. Закон за изменување и дополнување на Законот за Царинската тарифа („Службен весник на Република Македонија“ бр. 35/2010).

одредени практични аспекти на истите. Низ призма на цитираниот судски предмет, укажавме дека многу често во практиката, во утврдувањето на правната природа на издадениот шпедитерски документ лежи и одговорот на многу спорни прашања. Преку анализата на случајот, потврдивме дека судовите мора да посветат особено внимание на оваа прашање, бидејќи најчесто во практиката определувањето на видот и природата на шпедитерскиот документ го лоцира одговорниот субјект за настанатата штета врз стоката за време на превозот. Во овој заклучок, нагласуваме дека денес ФИАТА концептот на шпедитерски документи, не секогаш содржи решение за спорите од овој карактер. Значи, неопходно е судовите да ги анализираат овие документи од случај до случај, водени од нивната правна природа и предвидените карактеристики. Последново тврдење го базираме на фактот што во практиката на шпедитерското работење, многу често се издаваат документи типични за одделни шпедиции, со карактеристики кои честопати отстапуваат од генерално прифатените шпедитерски правила.

CONCLUSION:

The displacement of the position of the freight forwarder in the modern trade of goods, imposed many questions about the concept of liability for damage to goods in transport. In this article we explained the notion of the most important freight forwarders documents and tried to elaborate some very important practical aspects of these documents. From the quoted case, we clarified that very often determination of the legal nature of the freight forwarder's document, contain the answer of many disputable issues. Ones again, we confirmed that courts must pay attention on this issue, because the legal nature of these document, actually detect the responsible subject in transport route. In this conclusion, we emphasize that nowadays FIATA concept of freight forwarders documents, doesn't always contain the solution. So, it's necessary for the courts to analyze these documents, guided by their legal nature and anticipated characteristics. We base our last assertion, on the fact that very often forwarder's documents are issued for specific shipments, with features that often deviate from generally accepted rules.

Reviewers (Recenzentes):

Prof. Dr. Vojo Belovski

Doc. Dr. Vangel Dokovski

Користена литература:

- Holloway I C.: The Liability of a Freight Forwarder as a Principal Under Anglo-Canadian Law, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 17, No. 2, April, 1986;
- Ian P.: Freight forwarding, (Canadian Transportation & Logistics), Canada, 2005;

-
- Isaac M.: The German Forwarding agent, University of Pennsylvania Law Review and American Law Register, Vol. 63, No. 4 (Feb., 1915);
 - Turina A.: Međunarodna špedicija, Rijeka, II knjiga, 1966;
 - Ullman G.H.: The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodal, Containerized Transport, Journal of Maritime Law and Commerce 2 J. Mar. L. & Com. (1970-1971);
 - Yuan L.: Freight Forwarding in the Chinese Market, China, 2013;
 - Zelenika R.: Međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina, Rijeka, 1992;
 - Zelenika R.: Međunarodna špedicija (Osnovni i specijalni poslovi poslovna politika), Pula, 1985;
 - Zelenika R.: Špedicija, multimodalni transport i logistika, Beograd, 1988;
 - Zeros G.I.: Electronic Bills of Lading and Negotiability, The Journal of World Intellectual Property, Vol. 4, Issue 6, 2010;
 - Александар Николовски, Снежана Плавшиќ, Трговско право, универзитетски учебник, Економски факултет, Скопје, 2005;
 - Eastern Daylight Time: <https://www.businesswire.com>. [пристапено на 12 Август, 2018 година].