



Špedicija

<https://www.vtsurosevac.com/moodle/course/view.php?id=25>

Predmetni nastavnik:

Dr Nebojša Vasić, prof. struk. stud.

E-mail: nebojsa.vasic@akademijakm.edu.rs

Literatura

- https://kuppdf.net/download/spedicija-ftn-ns_58c5c2cfdc0d60974d339034_pdf
- M. Kilibarda, M. Andrejić i V. Pajić, *Špedicija i međunarodna logistika*, Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu, Beograd, 2023.

12. SPECIJALNI POSLOVI ŠPEDITERA

- Specijalni poslovi špeditera su:
 1. kontrola kvaliteta i kvantiteta robe,
 2. uzimanje uzoraka,
 3. praćenje transporta,
 4. doleđivanje,
 5. izdavanje garantnih pisama,
 6. zastupanje u slučaju generalne havarije,
 7. naplata robe,
 8. lizing (leasing) itd.

12.1. Kontrola kvaliteta i kvantiteta robe

- Posao kupoprodaje robe zasniva se na odredbama ugovora o kupoprodaji koji, između ostalog, redovno sadrži i odredbe o kvalitetu i kvantitetu robe, kao i ko će i na koji način to utvrditi.
- Taj posao rade prvenstveno specijalizovane organizacije - preduzeća za kontrolu kvaliteta i kvantiteta robe, no tim se poslovima mogu baviti i preduzeća međunarodne špedicije, naravno pod uslovom da su za tu delatnost i registrovana.

12.1.1. Kontrola kvaliteta robe

- Pod kontrolom kvaliteta robe podrazumeva se ugovorna kontrola kvalitete robe, tj. takva koja se obavlja na osnovu ugovora zainteresovane stranke (komitenta) sa jedne strane, i špeditorske ili kontrolne organizacije sa druge strane, sve sa ciljem da se utvrdi da li kvalitet i druga svojstva robe odgovaraju uslovima kupoprodajnog ugovora.

12.1.1. Kontrola kvaliteta robe

- Posebni ugovor u tom smislu može biti zamenjen dispozicijom komitenta u kojoj će on dati nalog špediteru da izvrši i kontrolu kvaliteta i o rezultatu izda propisanu ispravu (certifikat).
- Ukoliko špediter nije registrovan za obavljanje te delatnosti ili smatra da je korisnije da tu kontrolu, u konkretnom slučaju, obavi neka specijalizovana organizacija za kontrolu, odnosno neki drugi špediter, on će u tom smislu dati predlog svom komitentu, ili će po ovlašćenju sam dati odgovarajući nalog odnosnoj kontrolnoj organizaciji.
- Inače, postoji više specijalizovanih organizacija za kontrolu robe.

12.1.1. Kontrola kvaliteta robe

- Da li isporučena roba odgovara po kvalitetu onoj što je ugovorena, kupac se može uveriti i sam.
- Međutim, kupac redovno ne vrši sam kontrolu iz raznih razloga (nema stručnjaka, tehnička pomagala, otežan položaj u slučaju spora), već taj posao poverava špediteru ili specijalizovanoj kontrolnoj organizaciji.

12.1.1. Kontrola kvaliteta robe

- Osim same kontrole kvaliteta robe, kupac može zahtevati od kontrolne organizacije, odnosno špeditera, da izvrši i druge poslove u vezi sa njihovom osnovnom delatnošću.
- Tu se radi o kontrolnim i nadzornim poslovima kod pakovanja, utovara, istovara, pretovara, otpreme, prevoza, slaganja, skladištenja i sličnih poslova, dalje o kontroli prevoznih sredstava - da li su podobna za transport određene robe, zatim o nalogima komitenta u pogledu laboratorijskog ispitivanja, vršenja ekspertiza, uzorkovanja, zastupanja, davanja jemstva i sl.

12.1.1. Kontrola kvaliteta robe

- O izvršenoj kontroli kvalitete robe i ostalih usluga, osim zastupanja i jemstva, kontrolna organizacija je, kao i špediter ako to on radi, dužna izdati odgovarajuću pismenu ispravu koja se naziva sertifikat.
- Sertifikat (nalaz, mišljenje) je isprava koja se može „napadati“, te strana koja se smatra pogođenom izdatim nalazom može pokrenuti i sudski spor u vezi s tim.

12.1.1. Kontrola kvaliteta robe

- Važnost sertifikata kontrolne organizacije u modernoj trgovini je vrlo značajna, budući da kupac najčešće nije prisutan kod preuzimanja robe od prodavca.
- Stoga, on predstavlja jednu od isprava kojom se uslovljava isplata ugovorene cene po dokumentarnom akreditivu.

12.1.1. Kontrola kvaliteta robe

- Osim ugovorne, postoji i službena (državna, neugovorna) kontrola kvaliteta robe.
- Radi se o kontroli koju propisuje država u opštem interesu, npr. kod izvoza određenih proizvoda (npr. kod nekih životnih namirnica i sl.).
- Kontrolu, u ovakvim slučajevima, vrše kontrolori tržišnog inspektorata, a o rezultatu te kontrole spomenuti inspektorat izdaje sertifikat.
- Bez takvog sertifikata, odnosno potvrde da proizvod odgovara barem minimumu propisanog kvaliteta, carinski organ neće dozvoliti izvoz.

12.1.2. Kontrola kvantiteta robe

- Kontrolu kvantiteta (ugovorene količine) robe mogu takođe vršiti kontrolne organizacije, dakle iste one koje obavljaju i kvalitativnu kontrolu robe, a o utvrđenom kvantitetu kontrolna organizacija, odnosno špediter, izdaju takođe odgovarajući sertifikat.
- U praksi, kontrola kvantitete se ređe traži od strane kontrolnih organizacija, već se najčešće ugovorom predvidi kao tačna ona količina koju utvrdi prevoznik, npr. železnica i dr.
- Najčešće se radi o utvrđivanju težine, broja komada ili zapremine i sl. u momentu predaje na prevoz koju, na zahtev prodavca odnosno njegovog špeditera, utvrđuje prevoznik.

12.1.2. Kontrola kvantiteta robe

- U kupoprodajnim ugovorima se često stavljaju klauzule da će se ispravnom smatrati ona težina ili količina koju utvrdi železnica (ili neki drugi prevoznik) u prevoznoj ispravi.
- Sama železnica meri težinu i utvrđuje broj komada komadnih pošiljaka, bez posebnog zahteva, a kada su u pitanju vagonске pošiljke, ona to radi samo na zahtev upisan u rubrici »Izjave« u tovarnom listu.
- Prema tome, ako pošiljalac želi da železnica izvrši takvo vaganje ili brojanje, treba da ispostavi odgovarajući zahtev.

12.1.2. Kontrola kvantiteta robe

- Sličan postupak kod utvrđivanja težine i broja komada je i kod drugih saobraćajnih grana, naravno uzevši u obzir specifičnosti karakteristične za tu granu.
- Prilikom utovara pojedinih vrsta roba špediter ponekad dolazi u situaciju da unapred mora proračunati koju količinu robe sme utovariti u vagon, kamion ili neko drugo prevozno sredstvo.
- Isprava o izvršenom ugovorenom načinu kontrole kvantiteta, bilo ona izdata u vidu sertifikata kontrolne organizacije ili zvaničnim utvrđivanjem količine od strane prevoznika, predstavlja jednu od isprava kojima se uslovljava naplata prodane robe iz dokumentarnog akreditiva.

12.2. Uzimanje uzoraka

- Uzimanje uzoraka (uzorkovanje) je u tesnoj vezi sa utvrđivanjem kvalitete robe, te predstavlja takođe jedan od poslova specijalizovanih kontrolnih organizacija.
- Međutim, taj posao isto tako dobro može uraditi i međunarodni špediter, bez obzira da li je posebno registrovan za poslove obavljanja kontrole kvaliteta ili ne.
- Špediter organizuje uzimanje uzoraka na osnovu posebnog naloga dobijenog od komitenta u dispoziciji, a troškove uzimanja i otpreme uzorka snosi komitent.

12.2. Uzimanje uzoraka

- Inače, pod uzorkom se smatra manja količina robe uzeta iz veće (npr. kod žitarica, tekućina itd.), odnosno mali deo većeg komada robe (npr. kod tekstila), a sve u cilju da se, po potrebi, utvrdi da li kvalitet isporučene robe odgovara uzorku na osnovu kojeg je sklopljen kuporodajni ugovor, odnosno onom kvalitetu koji je na neki drugi način ugovoren.
- Izvesna odstupanja od uzorka dopuštena su samo ukoliko je to predviđeno ugovorom, posebnim uzansama ili trgovačkim običajima.
- Špediter može organizovati uzimanje uzoraka kod robe koja se prevozi bilo kojim transportnim sredstvom i, u krajnjem slučaju, postupak je praktično uvek isti.

12.3. Praćenje transporta

- Špediter često po nalogu svog komitenta organizuje fizičku pratnju pojedinih transporta, što može biti propisano prevoznim uslovima ili ako to zahteva jedan od učesnika u ugovoru o prevozu, odnosno organi unutrašnjih poslova (npr. kod drumskog prevoza).
- Praćenje transporta često se praktikuje kod prevoženja živih životinja.

12.3. Praćenje transporta

- U železničkom transportu pratnja je propisana kod prevoza živih životinja bez kaveza putničkim vozovima, riba u vodi u specijalnim vagonima za živu ribu, divljih i ćudljivih (jogunastih) domaćih životinja, kao i ostalih živih životinja čiji redovan prevoz traje preko 24 sata.
- Kod izvoza železnica zahteva pratnju svih vrsta živih životinja, osim sitnih životinja predatih na prevoz u kavezima.

12.3. Praćenje transporta

- Železnica zahteva obavezno praćenje transporta teških mašina i konstrukcija, ako je zbog njihovog obima i težine potreban nadzor za vreme prevoza (naročita pošiljka).
- Obavezno praćenje železnica zahteva takođe i za pošiljke u posebnim kolima sa aparatima za grejanje ili hlađenje koji rade za vreme prevoza.
- Utovarna železnička stanica može izuzetno dozvoliti praćenje i onih vagonskih pošiljaka u unutrašnjem transportu za koje nije propisano obavezno praćenje.
- To se odnosi obično na selidbe, novčane i vrednosne pošiljke, te ostale pošiljke za koje se, iz opravdanih razloga, traži praćenje.

12.3. Praćenje transporta

- Pratioci se prevoze, po pravilu, u vagonu zajedno sa robom.
- Železnica takav vagon ne plombira i ne vrši vaganje niti brojanje komada.
- Pratilac po pravilu, mora imati voznu kartu, i to kod teretnih vozova voznu kartu 2. razreda putničkog voza.
- Komitent može špediteru dati zadatak da u određenim železničkim stanicama organizuje hranjenje i pojenje životinja.
- Fizički, taj posao se može poveriti i pratiocu, na zahtev može to izvršiti i železnica ili neka druga organizacija u odnosnom mestu.

12.4. Doleživanje

- Doleživanje frigo-transporata u usputnim železničkim stanicama takođe je jedan od mogućih specijalnih špediterskih poslova.
- Naravno, ova radnja se obavlja samo u slučaju da tehnologija hlađenja nije rešena na neki drugi, efikasniji način.
- To je neophodno pri prevozu brzokvarljive robe (mesa, voća, povrća, mlečnih proizvoda i slične robe) na dužim relacijama, prvenstveno u međunarodnom transportu i u toplije doba godine.

12.5. Izdavanje garantnih pisama

- U prekomorskoj kupoprodaji događa se često da ne stignu na vreme dokumenta za iskup robe, odnosno da brodar ima izvesne prigovore na robu koja se krca na brod.
- U prvom slučaju vlasnik robe - komitent - ne može preuzeti svoju robu, a u drugom slučaju onaj koji ukrcava ne može dobiti tzv. čistu teretnicu, bez koje opet, po pravilu, ne može naplatiti protivrednost robe.
- U oba slučaja špediter može intervenisati u komitentovu korist davanjem tzv. garantnog pisma.

12.5. Izdavanje garantnih pisama

- Ako dokumenti za iskup robe ne stignu pre dolaska broda, praktikuje se iskup robe uz garanciju brodaru.
- Špediter u takvom slučaju jamči brodaru da će on umesto njega snositi sve posledice koje bi eventualno nastale zbog toga što je brodar izdao robu bez isprava za iskup robe.
- Pri utovaru robe može npr. doći do neslaganja (kontradikcije) u pogledu ukrcanih broja komada, te ako je špediter siguran u ono što tvrdi, racionalnije je da brodaru izda garantno pismo za slučaj da je brodar ipak u pravu, nego da se možda i veće količine robe istovaruju, pa opet broje i opet ponovo

12.5. Izdavanje garantnih pisama

- Kod međunarodne kupoprodaje prodavac je, po pravilu, dužan predati kupcu »čist konosman«, tj. takav konosman (teretnicu) koji ne sadrži nikakve primedbe u pogledu težine, broja komada, spoljnog izgleda i kvaliteta robe, načina pakovanja i sl., pa ukoliko bi takve primedbe postojale, prodavac ne bi mogao naplatiti robu putem dokumentarnog akreditiva.
- Rešenje se obično traži putem izdavanja garantnog pisma u kojem se špediter obavezuje da će brodaru nadoknaditi svaku štetu koju bi on pretrpeo zato što je izdao čistu teretnicu, iako je prema njegovom mišljenju trebalo u istu uneti izvesne primedbe.

12.5. Izdavanje garantnih pisama

- Izdavanje garantnih pisama ne bi se smelo praktikovati u slučajevima različitih mišljenja u pogledu stanja robe i ambalaže, već samo u onim slučajevima kad krcatelj objektivno utvrdi (smatra) da su primedbe koje zapovednik broda želi uneti u teretnicu netačne.
- Garantna pisma koja bi pokrivala stvarne nedostatke i manjkove robe smatraju se nedopustivim u trgovačkom smislu.

12.6. Zastupanje u slučaju generalne havarije

- Generalna havarija (ili zajednička šteta) je vrsta štete pri prevozu morem koju zajednički snose svi učesnici u pomorskom poduhvatu, tj. šteta se raspoređuje po određenom ključu na brod i robu koja se prevozila.
- Raspored i obračun štete na učesnike (likvidacija generalne havarije) obično se poverava posebnim stručnjacima koji se nazivaju likvidatori havarija ili havarijski ađusteri.
- Lučki špediter je obavezan da pribavi svu potrebnu dokumentaciju i dostavi je osiguraniku (komitentu), koji odlučuje da li će odštetni zahtev podneti sam ili će - uz naknadu troškova - ovlastiti špeditera da u njegovo ime podnese odštetni zahtev.

12.7. Naplata robe

- Komitent može špediteru dati zadatak da pošiljku isporuči primaocu uz naplatu fakturisane vrednosti ili drugog određenog iznosa.
- Takav zadatak predstavlja takođe jedan od specijalnih špediterskih poslova, a često se naziva i »inkaso«.

12.8. Poslovi lizinga

- Pod poslovima lizinga (leasing), u našem slučaju, smatraju se specijalni poslovi međunarodnog špeditera u vezi zakupljivanja (unajmljivanja) kontenera ili prevoznih sredstava (vagona, kamiona, autoprikolica, dizalica i sl.), kako bi izvršio nalog svog komitenta u cilju organizovanja dopreme ili otpreme njegovog tereta.
- Pri tom, zakupljen (unajmljen) kontener ili prevozno sredstvo ne prelazi u vlasništvo zakupca (špeditera ili njegovog komitenta), već ga ovaj samo koristi na određeno vreme ili za određeni transport tereta, nakon čega ga stavlja na raspolaganje vlasniku u određenom mestu.

12.8.1. Lizing kontenera

- Naši međunarodni špediteri mogu za račun i po nalogu svojih komitenata unajmljivati kontenere za pojedine Transporte, pri čemu će u prvom redu nastojati da unajme odgovarajući kontener vlasništva neke domaće organizacije, naravno ako je to moguće i ekonomski opravdano.
- Inače, u svetskim razmerama, vlasnici kontenera mogu biti lizing-kompanije, brodari i druge organizacije.

12.8.1. Lizing kontenera

- Danas se u vlasništvu leasing-kompanija nalazi 50,8% kontenerskih kapaciteta, brodari drže 45,8%, dok svi ostali (železnica, špedicije, MTO-i, izvoznici-uvoznici, drumski transport i dr.) raspolažu sa svega 3,4%.
- Deset najvećih svetskih lizing-kompanija poseduju oko 75% ukupnog kontenerskog parka koji pripada lizingu.
- Tri najveće lizing-kompanije (CTI, Sea Containers i Transamerica) drže 36% ukupnog lizing-parka kontenera.

12.8.1. Lizing kontenera

- Nije redak slučaj da izvoznik-uvoznik, iako poseduje sopstvene kontenere, ipak unajmi iste od lizing-kompanije.
- Naime, ako nema robe za utovar u povratku, njegov sopstveni kontener bi se vraćao prazan, pa bi ga prevoz praznog kontenera verovatno koštao više nego zakup od lizing kompanije koja pokriva kako našu zemlju, tako i odnosno područje u svetu.
- Naravno da je za korisnike kontenerskog transporta najuputnije da poslove u vezi lizinga poveri našem međunarodnom špediteru, kao specijalisti za te poslove, koji će odabrati najbolju formu zakupa i sve ostalo u cilju optimalnog prevoza tereta komitenta.

12.8.2. Leasing prevoznih sredstava

- U svetu, pa i u Evropi, postoje firme koje se bave iznajmljivanjem transportnih sredstava, pre svega specijalnih vagona i kamiona za prevoz hemikalija, teških i volumenoznih tereta.
- Naši špediteri mogu posredovati, odnosno zakupiti takva prevozna sredstva u cilju pružanja usluga svojim komitentima.

12.9. Ostali specijalni poslovi

- Osim napred opisanih, u preduzećima međunarodne špedicije se povremeno obavlja još čitav niz poslova koji bi se mogli svrstati u specijalne (posebne) poslove špeditera, ako iz nijednog drugog razloga, a ono zbog toga što se ređe javljaju.
- U te poslove spadaju poslovi:
 - pakovanja i signiranja,
 - merenja i sortiranja,
 - izdavanja špediterskih potvrda,
 - zastupanja u regresnom postupku,
 - hranjenja i pojenja živih životinja,
 - konsignacioni poslovi,
 - međunarodni transportno-agencijski poslovi,
 - zbirni transport i
 - kreditiranje nalogodavca.



HVALA.