

UVOD

U samom uvodu moramo spomenuti razloge za potrebom jednog ovakvog međunarodnog, da tako kažemo dogovora, koji će se globalno koristiti i upotrebljavati a koji nije tako krut da se ne može po potrebi dopuniti a naravno sve u dogovoru ugovornih strana i njihove autonomije volje a koju će mo istaknuti kao osnovno i presudnu kod ugovaranja kod međunarodne trgovine. Sama fleksibilnost ove konvencije koja pomaže u dogovoru ugovornih strana je okvir u kojem se nastoji da su obe strane zadovoljne i da se pospješi promet i cirkulisanje roba na obostrano zadovoljstvo.

Sve države mogu svojim unutrašnjim propisima da nametnu mnoga razna ograničenja u spoljnotrgovinskom prometu iz raznih razloga. Između svega ovdje možemo spomenuti osnovna dokumenta koja se upotrebljavaju u međunarodnom transportu a to su prvenstveno međunarodni tovarni list koji je osnovni dokument koji se primjenjuje u kopnenom i vazdušnom saobraćaju, kao i konosman, ugovor o čarteru ili ugovor o zakupu broda u pomorskom transportu. Svi ti osnovni dokumenti su praćeni i dopunskim dokumentima gdje možemo spomenuti kao najvažnije polise osiguranja robe u prometu, što je sasvim razumljivo, zbog osiguranja robe koja se često transportuje sa kontinenta na kontinent i dolazi do raznih oštećenja, propasti ili nestanka robe.

Malo smo dotaknuli temu vezanu za količinu razne dokumentacije, kako osnovne tako i posebne koja je neophodna da se roba može otpremiti do naručioca iz jednog razloga a to je da se uvidi velika komplikacija koja se odnosi na dokumentaciju koju je neophodno pripremiti nakon potpisivanja ugovora.

Prije svega ovoga treba zaključiti ugovor i odrediti uslove a to je i najteži dio posla ugovaranja gdje se hoće obezbijediti i kupac i prodavac da će njihovi zahtjevi i potraživanja biti ispoštovani po dogovoru koji su zajednički i po svojim uslovima sklopili.

Kako smo već spomenuli sve države svojim unutrašnjim propisima mogu da nametnu i samim tim zakompliciraju ionako komplikovane procedure uvoza i izvoza raznim vrstama dopunske dokumentacije kao što su razne uvozne i izvozne dozvole, deklaracije vrijednosti robe, razni certifikati o sanitarnim i drugim pregledima, certifikati o porijeklu robe i sl.

Ovdje moramo spomenuti Ženevske opšte uslove kao jedno od međunarodnih pravila čijim se usvajanjem dobrim dijelom suzbila mogućnost države da ograniči autonomnost volje ugovornih strana koje su sklopile ugovor a kroz nametanje raznih uslova u vidu raznih dozvola kao uslova za zaključenje ugovora.

Prilikom zaključivanja ugovora a poštujući Ženevski opšti ugovor, obe strane treba da se međusobno obavijeste o postojanju režima posebnih dozvola za neke poslove i da te dozvole nabave na vrijeme da se nebi pojavio problem u zastoju robe a samim tim i propasti iste. Ugovorna strana koja je u obavezi da pribavi određenu dokumentaciju je dužna da pribavi dokumentaciju a ako ne uspije dužna je da obavijesti drugu stranu. U protivnom se neće moći osloboditi od odgovornosti za neizvršenje svoje obaveze zbog dobivanja dozvole ili nekog drugog spornog dokumenta.

Ako pak gledamo malo šire, zanemarujući sve ove propratne probleme koji se pojavljuju u skoro svakom ugovoru odnosno realizaciji ugovora, najbitnija stavka u čitavoj proceduri koja obuhvata ugovor i transport jeste autonomija volje kupca i prodavca u zaključivanju ugovora.

Baš ta slobodna volja ugovornih strana je danas jasno vidljiva i izražajna je u svim poslovnim operacijama a naročito u međunarodnoj prodaji i kupovini kao i kupoprodaji.