Teneljne značajke špediterskog prava

Katić, Mirna

Master's thesis / Diplomski rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of Maritime Studies / Sveučilište u Splitu, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:164:797664

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

Repository - Faculty of Maritime Studies - Split - Repository - Faculty of Maritime Studies Split for permanent storage and preservation of digital resources of the institution

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET

MIRNA KATIĆ

TEMELJNE ZNAČAJKE ŠPEDITEROVOG PRAVA

DIPLOMSKI RAD

SPLIT, 2017.

SVEUČILIŠTE U SPLITU

POMORSKI FAKULTET

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

TEMELJNE ZNAČAJKE ŠPEDITEROVOG PRAVA

DIPLOMSKI RAD

MENTOR

Doc. dr. sc. Nikola Mandić

STUDENT:

Mirna Katić (0171238719)

SPLIT, 2017.

SAŽETAK

Ġpediterovo pravo ureĽuje odnose sudionika u ġpediciji, a vaǵnost ġpediterovog prava prvenstveno se ogleda u kompleksnosti obuhvata poslova koje ġpediter obavlja. Temeljne znaļ ajke ġpediterovog prava se ogledaju u regulaciji odnosa svih stranaka tog posla, sa ciljem maksimalne eliminacije nejasnih elemenata pravnih aspekata koji ureĽuju ġpediterovo poslovanje, te sa ciljem boljeg pravnog okvira u transportu. Predmet diplomskog rada je istraǵivanje ġpedicije i poslova meĽunarodnog ġpeditera, istraǵivanje ugovora o ġpediciji, bitnih i nebitnih elemenata ugovora te istraǵivanje ġpediterovog prava opĺ enito. Znaļ ajke ġpediterovog prava se ogledaju u sve detaljnijem reguliranju odnosa ġpediterovog posla te u linearnom porastu pravnih pravila koja slijede porast intenziteta globalizacije u svijetu.

Ključne riječi: meĽunarodna trgovina, ġpedicija, ġpediterovo pravo, ugovor o ġpediciji

ABSTRACT

Shipping law governs relations of the participants in the shipping business. The importance of the shipping law is primarily reflected in the complexity of the work that is performed by the forwarder in shipping business. This includes the fundamental features of forwarder law which are reflected in the regulation of the relationship of all parties that work, with the aim of maximum elimination of vague elements of the legal aspects governing the shipping business, and with the aim of enabling the simple transport with the legal side. The subject of the thesis is to investigate the affairs of the international shipping agent, to research the contract of shipping business, to investigate essential and irrelevant elements of contract and research of shipping agent law. The features of shipping law are reflected in all the detailed relationship work by law and in a linear increase of the legal rule that follows an increase in the intensity of globalisation in the world.

Key words: international trade, shipping, forwarding law, a shipping contract

SADRŽAJ

1. UVOD 1
2. ĠPEDICIJA I ĠPEDITER 4
2.1. POJAM ĠPEDITERA I ĠPEDICIJE 5
2.2. POJAM MEņUNARODNE ĠPEDICIJE, MEņUNARODNOG ĠPEDITERA, PODĠPEDITERA I MEņUĠPEDITERA 7
2.3. POSLOVI MEņUNARODNOG ĠPEDITERA 9
2.3.1. Osnovni poslovi meĽunarodnog ġpeditera 10
2.3.2. Specijalni poslovi meĽunarodnog ġpeditera 14
3. ĠPEDITEROVO PRAVO 19
3.1. POJAM I ZNAĻENJE ĠPEDITEROVOG PRAVA 19
3.2. PREDMET I VRSTE ĠPEDITEROVOG PRAVA 21
3.3. IZVORI ĠPEDITEROVOG PRAVA 22
3.4. STATUSI ĠPEDITERA U HRVATSKOM PRAVNOM SUSTAVU 23
4. UGOVOR O ĠPEDICIJI 28
4.1. POJAM UGOVORA 28
4.2. STRANKE UGOVORA 29
4.3. BITNI I NEBITNI ELEMENTI UGOVORA 34
4.4. OBLIK UGOVORA 36
4.5. NAĻIN SKLAPANJA UGOVORA 37
4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA 39
5. ZAKLJUĻAK 43
LITERATURA 46
POPIS TABLICA 47

1. UVOD

Ovaj diplomski rad ima svrhu prikazati istraġivanja temeljnih znaļ ajki ġpediterovog prava, a sa ciljem prezentacije njegovih ključ nih ļ imbenika ļ ime se u konaļ nici daje prikaz pravnih uvjeta za organizaciju i upravljanje ġpedicijom. Cilj diplomskog rada je prikazom dane tematike, smjeġtanjem iste pod njene teorijske okvire nastanka i razvoja, te analizom problema na koje se nailazi u praksi prilikom organiziranja i/ili drugaļ ijeg oblika sudjelovanja u ġpediterovom procesu pruġiti pregled moguĺ ih rjeġenja i postupaka kod sudjelovanja u ġpediterovom poslu. Iz toga zasigurno proizlazi svrha rada, odnosno proizlazi potreba da se proces ġpedicije svede na neke ključ ne elemente od kojih se sastoji ukupan ġpediterski posao.

Problem istraġivanja u radu se u prvom redu odnosi na prikaz relevantnih uvjeta i faktora koji su prisutni prilikom sklapanja ugovora o ġpediterovom poslu. Kako ġpediterovo pravo nikako nije jednoznaļ an pojam, njega svakako treba prethodno obraditi pruġanjem teorijskih okvira u kojima se moġe smjestiti pojam ġpedicije, ġpeditera te ġpediterovog prava, a iz kojih kasnije proizlazi obrada problematike ugovora o ġpediciji.

Diplomski rad se sastoji od pet ključ nih cjelina, od kojih ukupno tri cjeline ļ ine sadrġaj rada u kojem se raspravlja ključ na problematika ġpediterovog prava: *Špedicija i špediter; Špediterovo pravo*; te *Ugovor o špediciji.* Ključ nom sadrġaju rada prethodi *Uvod* u kojem se iznosi znaļ aj razumijevanja ġpediterovog prava te znaļ aj pravilne primjene istog u praksi, relevantnost analize ġpediterovog prava te opravdanost rasprave o ġpediterovom pravu uopĺ e. U konaļ nici, *Zaključak* daje kratak pregled ključ nih saznanja, kratak pregled novih znanstvenih odnosno teorijskih otkriĺ a u svezi upravljanja ġpedicijom uopĺ e te komparaciju razvoja teorije i prakse ġpedicije sa prilagodbom pravne struke novonastaloj praksi ï sa naglaskom na meĽunarodnu ġpediciju. TakoĽer, autorica u obliku novonastalih hipoteza ï koje proizlaze iz zaključ ka ovog diplomskog rada ï daje prijedloge za daljnja istraġivanja te daje prijedlog unapreĽenja pravnih okvira za regulaciju ġpediterovog poslovanja.

Prvo poglavlje rada odnosi se na izlaganje teorijskih postavki ġpedicije i ġpeditera, odnosno raspravlja pojam *međunarodne špedicije, međunarodnog špeditera, podšpeditera te međušpeditera* i ujedno daje pregled *osnovnih i specijalnih poslova* koji obuhvaĺ aju posao meĽunarodnog ġpeditera. Sve navedeno ima svrhu potpunijeg pregleda ġpediterovog poslovanja, te postupnog stupnjevanja sadrġaja diplomskog rada od uvoda u ġpediciju do sklapanja, trajanja i prestanka ugovora o ġpediciji.

Drugo poglavlje raspravlja temeljne postavke ġpediterovog prava, a pri ļ emu se odreĽuju: *Pojam i značenje špediterovog prava; Predmet i vrste špediterovog prava; Izvori špediterovog prava; Statusi špeditera u Hrvatskom pravnom sustavu*. U treĺ em poglavlju slijedi analiza ugovora o ġpediciji: *Pojam ugovora; Stranke ugovora; Bitni i nebitni elementi ugovora; Oblik ugovora; Način sklapanja ugovora; Trajanje i prestanak ugovora.*

Metode istraġivanja koje se koriste u ovom diplomskom radu, a sa ciljem ostvarenja ġto je moguĺ e toļ nijih rezultata istraġivanja koji se predstavljaju u ovom radu, su metode prikupljanja sve relevantne odnosno dopunske literature ï kao metoda prikupljanja odnosno istraġivanja sekundarnih izvora podataka ï te izuļ avanje prikupljene struļ ne literature. U radu se koristi deskriptivna metoda zbog izlaganja teorijskih aspekata temeljnih znaļ ajki ġpediterovog prava te se ona proteġe kroz cijeli diplomski rad.

Prilikom rasprave ključ ne problematike rada, korištene su i sljedeĺ e istraġivaļ ke metode koje se u pravilu odnose na pomoĺ deskriptivnom izlaganju problematike ġpediterovog prava: metoda analize ključ nih faktora i ļ imbenika ġpedicije, metoda interpolacije i ekstrapolacije, analize i sinteze, indukcije i dedukcije, te studija sluļ aja ï radi saġimanja velikog broja autoru dostupnih izvora i literature na preporuļ en opseg stranica ovog diplomskog rada, ali i da bi se pritom mogle prikazati ġto je moguĺ e relevantnije teorijske postavke, temeljne znaļ ajke, okviri ġpedicije u organizaciji ġpediterovog posla, okviri istog u aspektu pravne struke, te u konaļ nici komparacija provedenog istraġivanja sa svrhom pruġanja saġetog i potpunog pregleda sadrġaja diplomskog rada u smislenu cjelinu.

Relevantnost i opravdanost analize problematike usklaĽivanja ġpediterovog posla i pravnih okvira u kontekstu ġpediterovog prava, leģi u ļ injenici intenzivnog ġirenja poslovanja poduzeĺ a na inozemna odnosno globalna trģiġta, pri ļ emu je zasigurno nemoguĺ e isključ iti veĺ u potrebu za ļ eġĺ im koriġtenjem ġpedicije i ġpediterovog posla uopĺ e u obavljanju svakodnevnog poslovanja takvih poduzeĺ a. Pri tome je posao ġpedicije svakako neophodan za obavljanje bilo kakve poslovne aktivnosti kod danaġnjih poduzeĺ a koja posluju u okruģenju danas izrazito turbulentnog i promjenjivog trģiġta. Kombinacija viġe oblika distribucije proizvoda na globalno trģiġte te potreba za smanjenjem troġkova transporta i rukovanja proizvodima u poslovnim organizacijama svakako dovodi do potrebe za pomnijim izuļ avanjem i praĺ enjem novih situacija i prilika u svezi ġpediterovog poslovanja. Isto tako, pravni okviri ġpedicije zasigurno daju prikaz situacije u ġpediterovoj praksi, stoga osim prikaza ġpedicije i ġpediterovog prava treba staviti naglasak na vaģnost uloge prava u regulaciji ovakvih poslova ne samo u Republici Hrvatskoj nego i u svijetu.

2. ŠPEDICIJA I ŠPEDITER

Ġpedicija je sloġeni, dinamiļ ki, stohastiļ ki i logistiļ ki sustav koji se u svojoj suġtini bavi organizacijom otpreme i dopreme robe kroz jednu ili viġe drġava, a kako bi se u potpunosti i sveobuhvatno mogla shvatiti kompleksnost ġpediterovog poslovanja potrebno je prvenstveno prikazati ġpediciju i ġpeditera iz prizme njezinih teorijskih okvira. Iako gore navedeni sustavi u suġtini predstavljaju srġ odnosno okosnicu oko koje se okupljaju svi drugi poslovi ġpeditera, moġe se reĺ i da ovakva definicija veĺ u samom poļ etku uvoda u problematiku ġpediterovog posla daje dovoljno jasan pregled termina ġpedicije odnosno ġpeditera.

Obzirom na kompleksnost poslova i drugih komponenata u vezi ġpedicije, razvile su se teorije koje objaġnjavaju odrġivost ġpedicije odnosno koje se bave definiranjem svih komponenti ġpedicije unutar teorijskog prikaza teorije sustava. Tako nastaje teorija sustava i podsustava, gdje svaki sustav ġpediterovog posla ovisi o nekom drugom sustavu odnosno gdje su podsustavi meĽusobno ovisni ï povezani. U tom smislu, posao ġpedicije se u teoriji prikazuje kroz prizmu dinamiļ kog promatranja pojava u ġpediciji, kompleksnosti prirode posla, sinergizmom, holistiļ kim rjeġavanjem problema, te relativnosti svih pojava i odnosa ġpediterovog posla. [13]

Rijeļ ġpedicija potjeļ e od latinske rijeļ i *expedire*, ġto u doslovnom prijevodu znaļ i *odriješiti/urediti*, dok se u praktiļ noj primjeni prevodi kao otprema. Kada se ġpedicija definira kao znanost, moġe se prikazati kao skup interdisciplinirani i multidisciplinirani znanja koja izuļ avaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i sloġenih aktivnosti koje djelotvorno omoguĺ uju otpremu, dopremu i provoz materijalnih dobara (tj. stvari, tvari, ġivih ġivotinjaé) svih prijevoznim sredstvima, svih prijevoznim putovima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu. [13]

Definicija pojma ġpedicije kao aktivnosti daje pogled na ġpediciju kao na skup specifiļ nih funkcija, poslova, operacija, pravila i vjeġtina koje djelotvorno omoguĺ uju otpremu, dopremu i prijevoz materijalnih dobara. [13]

Uvodno definiranje ġpedicije svakako zahtjeva i razumijevanje obuhvata naļina transporta kojeg obuhvaĺa izvrġavanje ġpedicije odnosno prijevoza i manipulacije preuzetom robom. To su svakako pomorski transport, ġeljezniļki i cestovni transport, zraļni transport te prijevoz robe rijekama, jezerima i kanalima. Pri tome valja naglasiti transportne klauzule kao ġto su Incoterms 2010[1] i RAFTD[2]. Transportne klauzule reguliraju odnose izmeĽu prodavatelja (izvoznika) i kupca (uvoznika), te se odnose i na regulaciju odnosa drugih sudionika ġpediterovog poslovanja.

2.1. POJAM ŠPEDITERA I ŠPEDICIJE

O vaġnosti i znaļaju ġpeditera i ġpedicije uopĺe govori ļinjenica da se ġpeditera, a osobito onog meĽunarodnog, ļesto naziva arhitektom transporta. Razlog leġi u kompleksnosti poslova koje obavlja ġpediter, odnosno ġirokom obuhvatu poslova koje obavlja ġpedicija. Ovo nadalje znaļi da mala i srednja poduzeĺa vrlo teġko mogu organizirati vlastitu ġpediciju kao zasebnu ustrojbenu jedinicu unutar strukture svog poduzeĺa, nego moraju koristiti usluge specijaliziranih poduzeĺa za poslove ġpedicije.

Pod ġpedicijom treba razumjeti specijaliziranu gospodarsku djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Ġpediciju obavlja ġpediter, a to je gospodarstvenik, pravna ili fiziļka osoba koja se isključuļivo i obrtnice bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata[3] pomoĺu prijevoznika i

---

[1] Incoterms 2010 ï Incoterms klauzule odnosno pariteti predstavljaju oznake propisane od MeĽunarodne trgovinske komore, a kojima se ureĽuju troġkovi i rizici prilikom svih vrsta transporta robe. (Primjerice, za sve vrste transporta vrijede oznake EXW ï franko tvornica, FCA ï franko prijevoznik *uz naznačeno mjesto*, CPT ï vozarina plaĺena do uz *naznačeno mjesto*, CIP ï vozarina i osiguranje plaĺeni do *naznačenog mjesta*, DAT ï isporuļeno terminal, DAP ï isporuļeno na mjestu uz *navedeno mjesto*, DDP ï isporuļeno ocarinjeno uz *naznaka mjesta*.)

[2] R.A.F.T.D., engl. *Revised American Foreign Trade Definition*, u prijevodu Izmijenjene (revidirane) ameriļke vanjskotrgovinske definicije, koje koriste ameriļki poslovni partneri. RAFTD su vrlo sliļni Incoterms 2010 klauzulama.

[3] Komitent kao nalogodavac, odnosno ġpediter kao komisionar.

drugim poslovima koji su s tim u vezi, kako na domaĺ em tako i na meĽunarodnom planu. [1]

Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske ġpediterom odnosno otpremnikom smatraju organizatora otpreme i dopreme stvari svim prijevoznim sredstvima i na svim prijevoznim putevima, a ugovorom o otpremanju se otpremnik obvezuje da radi prijevoza odreĽene stvari sklapa u svoje ime i za raļ un nalogodavatelja, u ime i za raļ un nalogodavatelja odnosno u svoje ime i za svoj raļ un, ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvrġenje prijevoza, te da obavlja ostale uobiļ ajene poslove i radnje, a nalogodavatelj se obvezuje da mu isplati odreĽenu naknadu. [5]

Kada je pak riješ ļ o vrstama ġpedicije ona se moġe podijeliti na nacionalnu i meĽunarodnu ġpediciju. Ġpediterski poslovi, a osobito poslovi meĽunarodne ġpedicije, toliko su raznovrsni i kompleksni da je u okviru ġpediterske djelatnosti doġlo do podjele rada i specijalizacije. [1] Kao ġto je spomenuto, organizacija vlastitog ġpediterovog posla u manjim poduzeĺ ima je izrazito nerentabilna i neekonomiļ na, zbog ļ ega se isti organizira kao specijalizirano poduzeĺ e, pri ļ emu se kod odreĽivanja uġe specijalnosti ġpedicije moġe izvesti podjela na:

- teritorijalni djelokrug poslovanja,
- osnovno obilješġje poslovanja,
- obujam poslovanja,
- vrstu prijevoza,
- prometni smjer,
- predmet otpreme. [1]

S obzirom na teritorijalni djelokrug poslovanja, ġpedicija se moġe obavljati nacionalno ili meĽunarodno, pa se ġpediterske struļ ne organizacije odnosno udruġenja organiziraju prema tom parametru kao najļ eġĺ oj klasifikaciji ġpediterskih poduzeĺ a. Svi sustavi ġpediterskih specijaliziranih poduzeĺ a u svijetu ļ ine meĽunarodni sustav organizacija. Takav sustav se naziva MeĽunarodni savez

ġpediterskih udruġenja (engl. *Internation Federation of Freight Forwarders Associations* - FIATA).

Prije samog definiranja pojma meĽunarodne ġpedicije, ġpeditera, podġpeditera i meĽuġpeditera treba se pozabaviti definiranjem nacionalne ġpedicije kao preduvjeta razumijevanja osnove po kojoj se vrġi glavna podjela i specijalizacija ġpedicije s obzirom na prirodu ġpediterovog posla. Nacionalna ġpedicija, se odnosi prvenstveno i isključ ivo na ġpediciju odnosno manipulaciju robe unutar jedne drġave, i to na lokalnoj razini ili na razini cijele drġave, odnosno ġpedicija u istom mjestu ili iz jednog mjesta u drġavi do drugog mjesta u istoj drġavi.

Iako meĽunarodni ġpediter moġe svoju djelatnost obavljati i samo na nacionalnoj razini, ali i na onoj meĽunarodnoj, nacionalni ġpediter svoju djelatnost obavlja isključ ivo na nacionalnoj razini, obzirom da organizacija nacionalnog poslovanja ne ispunjava uvjete za meĽunarodno obavljanje poslova ġpedicije.

2.2. POJAM MEĐUNARODNE ŠPEDICIJE, MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA, PODŠPEDITERA I MEĐUŠPEDITERA

MeĽunarodna ġpedicija prvotno se razvila iz nacionalne ġpedicije, a danas se č ak oko 90% cjelokupnog izvoza, uvoza i tranzita obavlja preko veĺ spomenutih specijaliziranih ġpediterskih poduzeĺ a. Ove komponente gospodarstva imaju vrlo veliko znač enje za njegov razvoj i poticanje pozitivnih trendova rasta.

MeĽunarodna ġpedicija je specifič na po tome ġto, kao ġto je prethodno opisano, moġe obavljati poslove na nacionalnoj razini (od jednog do drugog mjesta unutar jedne drġave) te na meĽunarodnoj razini (izmeĽu dvije ili viġe drġava), a u svojoj suġtini se bavi organiziranjem:

- otpreme robe iz vlastite drġave u strane drġave (izvozna ġpedicija),
- dopreme robe iz stranih drġava u vlastitu drġavu (uvozna ġpedicija),

- provoz robe izmeĽu stranih drġava preko vlastite drġave (tranzitna ġpedicija). [1]

Pritom se meĽunarodna ġpedicija moġe prema osnovnom obilježġju poslovanja obavljati kao luļ ka (pomorska) ġpedicija, kontinentalna ġpedicija te graniļ na ġpedicija, a s obzirom na vrstu prijevoznih sredstava koji se mogu koristiti pri prijevozu i manipulaciji robom za potrebe prijevoza na razliļ itim prijevoznim relacijama. S obzirom na obujam poslovanja, ġpedicija neovisno o teritorijalnom djelokrugu poslovanja moġe biti velika, srednja odnosno mala.

Znaļ aj meĽunarodne ġpedicije se ogleda u vanjskoj trgovini i u meĽunarodnom transportu kroz ġest funkcija ï prostorna, vremenska, kvantitativna, kvalitativna, kreditna i propagandna funkcija. [11] Uz definiranje teorijskih okvira unutar kojih se organizira meĽunarodna ġpedicija, te uz definiranje temeljnih pretpostavki nad kojima se ona odvija, potrebno je definirati meĽunarodnog ġpeditera te vrste ġpeditera kao ġto su podġpediter i meĽuġpediter.

MeĽuġpediter je ġpediter (pravna ili fiziļ ka osoba) na kojega je glavni ġpediter prenio djelomiļ no izvrġenje ġpediterovog posla, a podġpediter je pravna ili fiziļ ka osoba na koju je glavni ġpediter prenio u cjelini izvrġenje ġpediterovog posla. S druge strane, meĽunarodni ġpediter je pravna osoba ili fiziļ ka koja u potpunosti moġe obavljati poslove meĽunarodne ġpedicije, koja je registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, a isključuļ ivo i u obliku stalnog zanimanja zaključuļ uje poslove u svoje ime i za tuĽi raļ un (kao komisionar), u tuĽe ime i za tuĽi raļ un (kao agent) i u svoje ime i za svoj raļ un (kao samostalna kategorija gospodarstvenika), odnosno na navedene naļ ine zaključuļ uje ugovore potrebne pri organiziranju otpremanja (izvoza), dopremanja (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca s pomoĺ u prijevoznika i obavlja druge propisane ili uobiļ ajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremanjem, dopremanjem i provozom robe. [11] Poslove glavnog ġpeditera koje on ne moġe izvrġiti (npr. zbog previġe vlastitog posla), se u cijelosti mogu prebaciti na drugog (pod)ġpeditera koji Í e taj posao obaviti umjesto njega ï glavnog ġpeditera. U tom sluļ aju podġpediter obavlja cijeli posao kao da ga obavlja glavni ġpediter. Sa druge strane, meĽuġpediter

je ġpediter koji preuzima samo dio poslova glavnog ġpeditera, i to uglavnom po pitanju otpreme, dostave odnosno tranzita robe/poġiljke.

MeĽuġpediter obavlja poslove i zadatke koje ġpediter nije u moguĺ nosti obaviti, ġto znaļ i da je ġpediter taj koji koristi usluge meĽuġpeditera, a ne komitent. Dok se meĽuġpediter angaġira najļ eġĺ e na meĽunarodnoj razini odnosno u inozemstvu, na podġpeditera se moġe prebaciti ļ itav preuzeti ġpediterski posao ï primjerice ako glavni ġpediter ima problem nedostatka radne jedinice za otpremu/dopremu robe ili kad zbog nekih drugih razloga nije u moguĺ nosti obaviti preuzeti ġpediterski posao.

Prije prikaza poslova meĽunarodnog ġpeditera valja istaknuti funkcije meĽunarodnog ġpeditera. Pod funkcije se ne ubrajaju poslovi meĽunarodnog ġpeditera, nego se kategoriziraju po obuhvatu zadataka i uloga koje meĽunarodni ġpediter ima. Znaļ aj funkcija meĽunarodnog ġpeditera u cjelini se ogleda u doprinosu putem gospodarske funkcije, stoga Í e se funkcije i ovdje podijeliti s obzirom na ulogu u gospodarstvu.

2.3. POSLOVI MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

Kao ġto postoje razliļ ite vrste ġpeditera, tako postoje i razliļ ite odgovornosti i poslovi koje obavlja pojedini ġpediter. Nadalje, postoji razlika izmeĽu poslova klasiļ nog ġpeditera i meĽunarodnog ġpeditera.

Klasiļ ni ġpediter je gospodarstvenik, pravna ili fiziļ ka osoba koja isključuļ ivo i u obliku stalnoga zanimanja organizira otpremu, dopremu i provoz robe njegovih nalogodavatelja (izvoznika/uvoznika) pomoĺ u prijevoznika te drugim poslovnima koji su u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe. [13]

Sa druge strane, poslovi meĽunarodnog ġpeditera se zbog njegovih odgovornosti i specifiļ nosti poslova kojima se bavi, mogu razlikovati. Tako poslovi meĽunarodnog ġpeditera podrazumijevaju poslove gospodarske usluge vanjskotrgovinskog prometa, ġto sa sobom nosi mnoge specifiļ nosti:

- otprema robe iz vlastite u strane drġave (izvozna ġpedicija),
- doprema robe iz stranih u vlastitu drġavu (uvozna ġpedicija),
- provoz robe izmeĽu stranih preko vlastite drġave (provozna ili tranzitna ġpedicija) koje obavljaju meĽunarodni ġpediteri,
- te obavljanje drugih propisanih ili uobiļ ajenih specijalnih (sporednih) poslova i radnji u vezi s otpremom, dopremom ili provozom (tranzitom) robe. [13]

Obveza svakog poduzeĺ a koje preuzima posao za nalogodavatelja (kupca) je izvrġavanje preuzete obveze u cijelosti, odnosno oslobaĽanje nalogodavca od obaveze organizacija, i preuzimanje te obveze na sebe u zamjenu za dogovorenu novļ anu naknadu. Isto vrijedi i sa poslovima meĽunarodnog ġpeditera, ļ iji je zadatak osloboditi svog nalogodavatelja (izvoznika, uvoznika, proizvoĽaļ a) cjelokupnog napora i brige oko poslova otpreme, dopreme i provoza robe u meĽunarodnom prometu kako bi nalogodavatelj mogao svu svoju pozornost koncentrirati na svoju osnovnu djelatnost. [12]

Obzirom da posao organizacije prijevoza robe podrazumijeva vrlo kompleksan skup i kombinaciju razliļ itih zadataka, oni se u svojoj suġtini mogu podijeliti na dvije kategorije ï osnovni poslovi i specijalni poslovi.

2.3.1. Osnovni poslovi međunarodnog špeditera

Osnovnim poslovima smatraju se oni bez kojih se ne moġe zamisliti funkcioniranje bilo kojeg meĽunarodnog ġpediterovog posla, odnosno koji su preduvjet za izvrġenje posla meĽunarodnog ġpeditera. To su sljedeĺ i:

1. struļ ni savjeti i sudjelovanje u pregovorima radi sklapanja ugovora o meĽunarodnoj kupoprodaji,
2. instradacija,
3. doziv robe,

4. sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasiļ an naļ in ï uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane,
5. sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta *od vrata do vrata*,
6. prihvat robe radi otpreme,
7. otprema, doprema i provoz robe u uġem smislu,
8. sklapanje ugovora ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe,
9. sklapanje ugovora o transportnom osiguranju,
10. sklapanje ugovora o uskladiġtenju i uskladiġtenje robe,
11. ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata,
12. obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe,
13. kontrola ispravnosti dokumenata i obraļ una vozarine, carine i drugih pristojbi i troġkova,
14. informiranje nalogodavca. [11]

Obzirom da je za organizaciju prijevoza robe potrebno poznavanje organizacije ġpediterskih poslova te poznavanje svih prepreka i uskih grla u ġpediterovom poslu, za velik dio procesa prijevoza robe, a osobito u meĽunarodnoj ġpediciji, poġeljno je i potrebno angaġiranje struļ njaka u tom podruļ ju kako bi se maksimalno smanjila vjerojatnost nepredviĽenih pogreġaka, zastoja, te greġaka kao ġto je primjerice sastavljanje ugovora o ġpediciji po ļ ijoj osnovi kasnije ġpediter moġe imati vrlo visoke troġkove ġpediterskih usluga, koje bi ġpediter trebao sam snositi (na troġak ġpeditera) ili koje bi trebao snositi nalogodavac (na troġak nalogodavca). Tu je rijeļ o poslovima struļ nih savjeta i sudjelovanja u pregovorima radi zaključ ivanja ugovora o meĽunarodnoj suradnji. Zbog opisanih razloga ova vrsta osnovnih poslova meĽunarodnog ġpeditera je izrazito vaġna. Ġpeditera se za takve poslove moġe angaġirati u trenutku izrade izvozniļ ke ponude, tj. u trenutku analiziranja izvozniļ kih ponuda, te u razdoblju priprema za voĽenje poslovnih pregovora. [6]

Instradacija je odreĽivanje (izbor) prijevoznog puta kojim Í e se roba otpremiti, dopremiti ili prevesti od otpremnog mjesta u jednoj do odrediġnog mjesta u drugoj

drġavi; odreĽivanje (izbor) prijevoznog sredstva kojim Í e roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na odreĽenom putu; odreĽivanje naļ ina prijevoza i odreĽivanje vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odrediġnog mjesta. [11] Kada dispozicija ne sadrġi nalog o prijevoznom putu, prijevoznom sredstvu i postupku za otpremu stvari, ġpediter je ovlaġten odabrati odnosno kombinirati elemente koji Í e biti najpovoljniji za nalogodavatelja; ġpediter moġe denļ ane poġiljke otpremiti u zbirnom prometu, ako nije primio izriļ it i pisani drugaļ iji nalog, a o preuzimanju i otpremi robe ġpediter je duġan izdati nalogodavatelju, uobiļ ajenu otpremniļ ku potvrdu; ġpediter ima pravo na razliku u vozarini. [6] Instradacija je kvalitetno najsloġeniji, najteġi i najodgovorniji osnovni posao meĽunarodnog ġpeditera. Izuzetno je znaļ ajan za domaĺ eg prijevoznika, izvoznika i uvoznika, ali i za druge sudionike tog posla. [11]

Iako doziv kao osnovni posao ġpeditera moġe izgledati vrlo sliļ no instradiciji, ipak je rijeļ o razliļ itim poslovima ġpeditera ï doziv se odnosi na slanje uputa o utovaru robe kako bi se vrijeme manipulacije robom uskladilo sa svim prijevoznicima. Doziv robe moġe biti izravan i neizravan (putem skladiġta). Izravan doziv je kada se odreĽena poġiljka robe mora krcati u brod izravno iz kopnenog vozila, pa tada ġpediter doziva robu direktno. Opĺ e je pravilo da se masovni teret barem 60-70% doziva direktno, tj. s prekrcajem vagon-brod. Sa druge strane, neizravan doziv (putem skladiġta) je kada se odreĽena poġiljka neĺ e krcati na brod izravno iz kopnenih vozila, pa ġpediter doziva robu putem skladiġta. [6]

Sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasiļ an naļ in ï uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane te sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* predstavljaju sliļ ne, ali u stupnju kompleksnosti, vrlo razliļ ite poslove. Zaključ ivanje ugovora o prijevozu robe na klasiļ an naļ in podrazumijeva uporabu prijevoznog sredstva jedne prometne grane, a takvo zaključ ivanje ugovora je posebno vaġno za zasnivanje ugovornih odnosa izmeĽu meĽunarodnog ġpeditera i prijevoznika u pomorskom, ġeljezniļ kom, rijeļ nom, cestovnom i zraļ nom prometu. [6] Zaključ ivanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* je znaļ ajno zbog toga ġto u

meĽunarodnom multimodalnom transportu jedino meĽunarodni ġpediter ima sve uvjete i formalnopravne i stvarne da izvrġava visokozahtjevnu zadaĺu poduzetnika meĽunarodnog transporta. [6]

Sklapanje ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe, sklapanje ugovora o transportnom osiguranju, sklapanje ugovora o uskladiġtenju i uskladiġtenje robe, ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata, obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe, kontrola ispravnosti dokumenata i obraļuna vozarine, carine i drugih pristojbi i troġkova su vaġni poslovi zbog toga ġto o ugovorima, dokumentaciji i carini ovisi ļitav ġpediterski posao, i to od pregovora oko uvjeta ugovorenog posla, ispravnosti i toļnosti ispune ugovora o ġpediciji, do omoguĺavanja kontinuiteta poslovanja obje stranke ugovora o ġpediciji. Informiranje nalogodavatelja se odnosi na obvezu ġpeditera odnosno na pravo nalogodavca da ga se obavjeġtava o kretanju robe, o izvanrednim dogaĽajima te o konaļnom izvrġenju naloga.

Osnovne obveze ġpeditera su izvrġenje prihvata i predaje robe te obveza da upozori nalogodavca na nedostatke pakiranja, oġteĺenja ambalaġe, oġteĺenje ili manjak sadrġaja. Kako bi on mogao ispuniti te obveze, mora prethodno primiti robu, a roba koju ġpediter prihvaĺa mora biti spremna za transport, stoga je obveza nalogodavca da robu pripremi za transport. Ipak, nalogodavac moġe ġpediteru dati nalog da ġpediter izvrġi pripremu robe za prijevoz. [6] Zbog toga se u osnovne poslove ne ubraja samo otprema, doprema i prijevoz robe nego i prihvat robe radi otpreme.

Poslove sklapanja ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe ġpediteri u pravilu ne obavljaju, nego njihovo izvrġenje organiziraju zaključivanjem ugovora sa specijaliziranim organizacijama (pravnim i fizičkim osobama). Sklapanje ugovora o transportnom osiguranju ġpediter sklapa kao zastupnik ugovaratelja osiguranja, i to u ime, po nalogu i za raļun nalogodavca. Sklapanje ugovora o uskladiġtenju i uskladiġtenje robe ġpediter obavlja, ali se taj posao ne smatra osnovnom djelatnoġĺu ġpeditera nego se izvrġenje takoĽer organizira u specijaliziranim organizacijama. Ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata ne smije se shvatiti kao administrativni zadatak od sporednog znaļaja nego kao jedan od najvaġnijih poslova

meĽunarodne ġpedicije, jer prijevoz robe predstavlja izrazito vaġnu fazu izvrġenja ugovora o kupoprodaji robe. Zaključivanje takvog ugovora temelji se na povjerenju izvoznika i uvoznika, pa su takve isprave jedini instrument koji odnosu izvoznika i kupca daju ispravnost u pogledu izvrġenja posla. [6]

Poslovi carinjenja robe podrazumijevaju organizaciju otpreme i dopreme robe u meĽunarodnom prometu, a to obavlja ġpediter kao specijalizirana osoba u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu za obavljanje poslova koji su u vezi s takvom otpremom i dopremom. Kontrola ispravnosti dokumenata i obračuna prijevoznikine, carine i drugih pristojbi i troġkova su takoĽer osnovni poslovi meĽunarodnog ġpeditera, a predstavlja vrlo vaġan posao jer o njemu ovise troġkovi prijevoza. [6]

Obzirom da nalogodavac ġpediteru povjerava robu koja je u njegovom vlasniġtvu, te obzirom da ta roba u pravilu ima izrazito visoku novčanu vrijednost, razuman je interes nalogodavca da bude upućen u faze u kojima se nalazi proces izvrġenja dogovora o prijevozu robe.

2.3.2. Specijalni poslovi međunarodnog špeditera

Skupinu specijalnih poslova meĽunarodnoga ġpeditera čine ovi poslovi:

1. sklapanje ugovora o pakiranju i signiranju i obavljanje tih poslova,
2. sklapanje ugovora o vaganju i sortiranju i obavljanje tih poslova,
3. izdavanje jamčevnih pisama,
4. izdavanje ġpediterskih potvrda i drugih FIATA ï dokumenata,
5. uzorkovanje robe,
6. zastupanje nalogodavatelja u regresnom postupku[4] prema trećim osobama,
7. zastupanje nalogodavatelja u slučaju zajedničke havarije,

[4] Regres ili tzv. regresni zahtjev podrazumijeva pravo ġpediterova nalogodavca da zahtjeva naknadu ġtete koju je pretrpio time ġto je poġiljka stigla (ili nije stigla) u oġtećenom ili nekom drugom neprimjerenom stanju. [11]

8. ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe u meĽunarodnom prometu,
9. hranjenje i pojenje ġivih ġivotinja,
10. doleĽivanje robe,
11. sajamski poslovi,
12. lizing (*leasing*) poslovi,
13. konsignacijski poslovi,
14. meĽunarodni pomorski prometno-agencijski poslovi,
15. kreditiranje nalogodavatelja,
16. otprema, doprema i provoz zbirnog prometa,
17. drugi propisani ili uobiļ ajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe. [11]

Sklapanje ugovora o pakiranju i signiranju i obavljanje tih poslova te sklapanje ugovora o vaganju i sortiranju i obavljanje tih poslova iako spadaju u specijalne poslove (meĽunarodnog) ġpeditera, ipak predstavljaju jednako vaġne poslove koje obavljaju ġpediteri. Pakiranje i signiranje robe, te vaganje i sortiranje iste najļ eġĺ e obavljaju specijalizirane organizacije, ali unatoļ tome i velik broj ġpeditera upravo ove poslove redovito obavlja unutar svoje djelatnosti.

Ġpediter moġe samostalno obavljati navedene poslove pakiranja, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, ili za to moġe zaključiļ ugovor sa specijaliziranim organizacijama. U potonjem sluļ aju ġpediter ne odgovara za kvalitetu odnosno za pogreġke izabrane organizacije, ali odgovara za izbor organizacije sa kojom je sklopio neki (ili sve) od navedenih poslova. Kada ġpediter sam obavlja poslove pakirana, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, tada prima sva prava, obveze i odgovornosti koje se primjenjuju na specijalizirane organizacije za takvu vrstu posla.

U ovu grupu kontrolnih poslova moġe se ubrojiti i specijalni posao ugovorne kontrole kvalitete i kvantitete robe u meĽunarodnom prometu, ļ ije ugovaranje ide u korist i ġpediteru i nalogodavcu ï radi utvrĽivanja realnog stanja zaprimljene odnosno poslane/isporuļ ene robe (ġpediteru), a kako bi se u sluļ aju nepravilnosti robe ili drugaļ ijeg stanja od onog navedenog u popratnim dokumentima ispitivane robe,

mogao napraviti ispravak stanja kvalitete i kvantitete, odnosno kako bi se odgovornost za utvrĽeno realno stanje robe mogla prebaciti na nalogodavatelja ili ġpeditera (ovisno o tome kako se dokaġe).

Izdavanje jamļ evnih pisama vrġi se pri organizaciji i obavljanju prekomorskog prijevoza, a izdavanje ġpediterskih potvrda i drugih FIATA dokumenata vrġi se samo na izriļ it nalog nalogodavca, a ġpediter u cijelosti odgovara za toļ nost navedenih podataka. Uzorkovanje robe vrġi se provjerom kakvoĺ e robe za potrebe evidencije stanja zaprimljene kakvoĺ e u dokumente, te za potrebe reguliranja odnosa izmeĽu prodavaļ a i kupca (ġpeditera i nalogodavatelja).

Zastupanje nalogodavatelja u regresnom postupku prema treĺ im osobama podrazumijeva ponaġanje ġpeditera kao dobrog gospodarstvenika prema robi nalogodavca. Iako ġpediter ne odgovara za nastale ġtete (iako nalogodavac ima pravo traġiti naknadu za ġtete) on mora *poduzeti sve potrebne mjere radi osiguravanja nalogodavčevog prava na naknadu štete*, [10] a to podrazumijeva pripremne mjere i radnje, te voĽenje regresnog postupka. [11]

Zastupanje nalogodavatelja u sluļ aju zajedniļ ke havarije se u prvom redu odnosi na ulogu ġpeditera u likvidaciji (obraļ unu) ġtete pokrivene osiguranjem robe u pomorskom prijevozu, odnosno osiguranjem definiranim u ugovoru o ġpediciji.

Ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe ima posebno znaļ enje u vanjskotrgovinskom prometu. Prodavatelju je u interesu da angaġira ġpeditera koji Í e napraviti provjeru kvalitete kako bi prodavatelj na taj naļ in izbjegao sporove sa kupcem i kako bi mogao zamijeniti robu za robu sa odgovarajuĺ om kvalitetom. Osnovni zadatak kontrolnog ġpeditera je preuzeti brigu prodavatelja o kvaliteti i to na naļ in da izvrġi poslove kontrole kvalitete, kvantitete te kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe. [6]

Obzirom da se prijevoz bilo koje robe podrazumijeva veĺ i broj dana odnosno tjedana koliko poġiljka putuje do svog odrediġta, poseban problem nastaje kod prijevoza ġivih ġivotinja. Tada ġpediter mora organizirati hranjenje i pojenje, ġto je vrlo odgovoran posao obzirom na ļ injenicu da male pogreġke u obavljanju ove vrste posla

ġpeditera moće imati katastrofalne posljedice po ġivotinje (poġiljku) nalogodavca, a isto vrijedi sa doleĽivanjem robe (mesa, voĺ a, povrĺ a, odnosno bilo koje druge robe nalogodavca koju je potrebno doleĽivati, odnosno koja se doleĽuje prema dogovoru sa nalogodavcem).

Sajamski i *leasing* poslovi zbog specifiļ nosti svoje prirode u ġpediterovoj djelatnosti spadaju u specijalne poslove ġpeditera. Obavljanje konsignacijskih poslova podrazumijeva registraciju djelatnosti za obavljanje poslova zastupanja stranih tvrtki, a isto vrijedi i za meĽunarodne pomorske prometno agencijske poslove. Konsignacijski poslovi su specifiļ ni poslovi koji se odnose na zastupanje stranih tvrtki: obavljanje poslova u ime i za raļ un strane tvrtke, zaključ ivanje ugovora u ime i za raļ un strane tvrtke, drġanje skladiġta strane robe radi prodaje, te obavljanje servisa za odrġavanje uvezene opreme i tajnih dobara za osobnu potroġnju, te davanje tehniļ kih i drugih usluga. [6]

Kreditiranje nalogodavatelja predstavlja jednu od najvaġnijih funkcija meĽunarodne ġpedicije u meĽunarodnom transportu i vanjskoj trgovini, a proizlazi iz ġpediterove kreditne funkcije. Ġpediter kreditira nalogodavca tako ġto vlastitim sredstvima za njegov raļ un plaĺ a nuġne i korisne troġkove nastale u vezi s organiziranjem otpreme, dopreme i provoza robe. Kreditiranje nalogodavatelja ovim naļ inom nije neophodno, odnosno moguĺ e je dogovoriti i drugaļ ije plaĺ anje nastalih troġkova sve dok je roba kod ġpeditera. Za kreditiranje (plaĺ anje troġkova sredstvima ġpeditera) ġpediter naplaĺ uje nalogodavcu dodatne kamate za tu uslugu, ali isto tako ġpediter ima pravo traġiti predujmove kada je tako posebno ugovoreno.

Otprema, doprema i provoz zbirnog prometa znaļ i odluku ġpeditera o koriġtenju povlaġtenih tarifa za skupni prijevoz robe jednog ili viġe nalogodavaca, a osim povlaġtenih tarifa prednosti takvog prijevoza su njegova brzina i kvaliteta. Zbirne poġiljke se ne zaustavljaju na velikom broju meĽustanica radi nadopunjavanja poġiljkama nego se zaustavljaju samo pri situacijama kada je nemoguĺ e nastaviti dalje put (npr. vozni red). Obzirom da veĺ i broj premjeġtanja i prebacivanja odnosno uļ estalija manipulacija robom znaļ i viġe lomova, kvarova i ġteta robe koja se prevozi, zbirni promet omoguĺ ava manje ġtete na robi ï zbog rjeĽeg rukovanja robom.

Drugi propisani ili uobiļ ajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe su osiguranje povlastica, refakcija i drugih beneficija od stranih i domaĺ ih prijevoznika i drugih sudionika u prometnom sustavu; pribavljanje tranzitnih dozvola i ostalih isprava potrebnih u organiziranju prijevoza robe; unutraġnja ġpedicija; ġpediterska kurirska sluġba; ostali poslovi u meĽunarodnoj ġpediciji. [11]

3. ŠPEDITEROVO PRAVO

Pravo se moġe definirati kao skup zakona, pravila, uredbi odnosno pravilnika kojima se ureĽuju odnosi u nekoj zajednici, odnosno kao skup djelotvornih druġtvenih pravila koje je donijela ili priznala drġava. Temeljni cilj tih pravila je ureĽivanje odreĽenih druġtvenih odnosa i utjecaj na ponaġanje ljudi radi odrġavanja odreĽenog druġtvenog ureĽenja koje je u interesu vladajuĺ e druġtvene skupine, ali i svih ljudi koji ġive u dotiļ noj drġavi. [12]

Ġpediterovo pravo regulirano je graĽanskim pravom. Izvor ġpediterovog prava u Republici Hrvatskoj je *Zakon o obveznim odnosima* iz 2005. godine. *Zakon o obveznim odnosima* sadrġi posebni odjeljak koji regulira osnove ġpediterovog prava.

3.1. POJAM I ZNAČENJE ŠPEDITEROVOG PRAVA

Posao u ġpediciji regulira se ġpediterskim pravom. To pravo ima svoja podruļ ja koja reguliraju posebne segmente poslova ġpeditera. Primjerice, ġpediterovo pravo se razlikuje od prava drugih oblika prometa, kao npr. prometnog prava ili prava meĽunarodne trgovine. Obzirom da se trend intenzivne globalizacije danas sve viġe ubrzava, tako je posljediļ no doġlo i do razvoja transporta odnosno ġpedicije, ġto je znaļ ilo potrebu za detaljiziranjem i specificiranjem pojedinih dijelova propisa o transportu (ġpediciji) odnosno za regulacijom odnosa u ovoj djelatnosti, ġto je kasnije rezultiralo odvajanjem transportnog prava kao zasebne cjeline. [12]

Predmet prometnog prava su obveze i prava aktivnih sudionika u prometu, koji nastaju i koji se uspostavljaju u procesu proizvodnje prometne usluge, a regulirani su odreĽenim pravnim aktima.

Modernizacija i ubrzani razvoj meĽunarodnog prometa opĺ enito, a posebice suvremenih tehnologija transporta, ukljuļ ujuĺ i i afirmaciju kombiniranoga i multimodalnoga transporta, ubrzani razvoj vanjske trgovine, poboljġanje druġtvenih i

gospodarskih odnosa, specijalizacija i diferencijacija pravnih pravila u svim podsustavima sustava prava, posebice meĽunarodnoga trgovaļkog prava i prometnog prava, nametnuo je potrebu postupnog osamostaljivanja ġpediterovog prava. [12]

Ġpediterovo pravo ureĽuje odnose koji se pojavljuju tokom obavljanja ġpediterovog posla (npr. odnose nalogodavatelja i ġpeditera i tome sliļno). S tim u svezi, obzirom da ġpediter ne obavlja isključļivo poslove ġpeditera u uġem smislu nego i poslove prijevoznika, posao ġpeditera se vrlo ļesto susreĺe sa pravom meĽunarodne trgovine, prometnim pravom, pravom multimodalnog transporta, carinskim pravom i tome sliļno.

Pravo multimodalnog transporta se joġ moġe nazvati i pravo integralnog transporta, integriranog transporta, intermodalnog transporta, izravnog ili direktnog transporta, mjeġovitog transporta, kombiniranog transporta, uzastopnog transporta, viġenaļinskog transporta, unimodalnog transporta, multimodalnog transporta i tome sliļnim vrstama transporta. [4] Pravo multimodalnog transporta se odnosi na pravo koje ureĽuje meĽusobno povezane i meĽuutjecajne prometnotehnoloġke aktivnosti, direktne i indirektne sudionike, prometne i druge kadrove i tehniļka pomagala u njihovom radu i druge elemente u stalnom kretanju, mijenjanju i razvoju. Pravo multimodalnog transporta osim toga ureĽuje odnose ugovornih strana u ġpedicijskom poslu, kao ġto je npr. posao paletizacije, kontejnerizacije, RO-RO, LO-LO, RO-LO, FO-FO, Huckepack i Bimodalnih transportnih tehnologija. [4]

Prometno pravo je skup pravnih pravila koja ureĽuju pravne odnose koji nastaju u podruļju prometa, a dijeli se na prometno upravno pravno i prometno imovinsko pravo, zatim na pomorsko pravo, pravo unutarnje plovidbe, ġeljezniļko pravo, pravo cestovnog prometa, zrakoplovno pravo, poġtansko pravo i na tome sliļne oblike prometnog prava. [8]

3.2. PREDMET I VRSTE ŠPEDITEROVOG PRAVA

Predmet ġpediterovog prava moġe se definirati prema predmetu u uġem i u ġirem smislu. U uġem smislu ono podrazumijeva obveze, odgovornosti i prava ġpeditera i nalogodavatelja koji su regulirani odreĽenim pravnim aktima. Predmet u ġirem smislu osim obveza, odgovornosti i prava navedenih strana ukljuļ uje i obveze, odgovornosti i prava ġpeditera i brojnih aktivnih sudionika procesa proizvodnje prometnih usluga koji su ureĽeni odreĽenim pravnim aktima, odnosno pravnim pravilima. [12]

Predmet ġpediterovog prava odreĽuje se po obuhvatu sudionika ġpediterovog posla (konvencionalni transport, kombinirani transport, multimodalni transport)[5], ġto u konaļ nici znaļ i manje ili viġe sloġene poslove koje je potrebno obaviti, odnosno zakone koji se primjenjuju (na dvije ili viġe strana).

Vrste ġpediterovog prava se mogu promatrati kroz nekoliko podjela, i to:

- ġpediterovo prisilno pravo,
- ġpediterovo autonomno pravo,
- nacionalno ġpediterovo pravo,
- meĽunarodno ġpediterovo pravo,
- izvozno, uvozno i tranzitno ġpediterovo pravo. [12]

Prisilno pravo podrazumijeva pravna pravila kojima se ograniļ ava moguĺ nost proizvoljnog sklapanja ugovora o ġpediterovom poslu izmeĽu ġpeditera i nalogodavatelja, kako bi se sprijeļ ili sukobi i nepravilnosti pri ugovaranju ġpediterovog posla odnosno odrġavanju odnosa dviju ili viġe strana ugovornog posla. Prisilno pravo ureĽuje odnose ġpeditera i nalogodavatelja, ali to mogu biti i prisilna pravila kojima se ureĽuju odnosi izmeĽu ġpeditera i treĺ ih osoba koje ġpediteri

[5] *Konvencionalni transport* je onaj transport koji ima jednostavne i rutinske usluge te vrlo mali obuhvat poslova, ġto ga ļ ini jednostavnijom vrstom transporta. *Kombinirani transport* podrazumijeva sloġenije ġpediterske poslove, te ġirok i zahtjeva obuhvat posla. *Multimodalni transport* pak podrazumijeva izrazito sloġene i kompleksne usluge, a predmet njegovih prava po obuhvatu poslova je mnogo ġiri, sloġeniji i zahtjevniji od predmeta ġpediterova prava u drugim vrstama transporta. [12]

angaģiraju u procesima otpreme, dopreme i provoza nalogodavateljevih poġiljaka. [13]

Ġpediterovo autonomno pravo moģe se nazvati istovjetno prisilnom pravu, osim u ključ nom elementu mogućnosti stvaranja pravnih pravila od strane subjekata ġpediterovog prava (samostalno), ali i dalje u okvirima koje im dopuġta zakonodavac. [13]

Nacionalno i međunarodno pravo su pravna pravila prema drģavnim granicama, pa tako nacionalno pravo uređuje odnose u nacionalnom ġpediterovom poslovanju, a međunarodno pravo odnose stranaka u međunarodnom ġpediterovom poslovanju. Međunarodno pravo je skup pravila koja drģave ili narodi prihvaćaju kao obvezujuća u svojim međusobnim odnosima, uključ ujući i odnose s međunarodnim organizacijama. Međunarodno pravo je obič no uključ eno u sporazume između suverenih drģava i/ili proizlazi iz takvih sporazuma. [2] Međunarodno pravo se moģe podijeliti na javno i privatno međunarodno pravo. Međunarodno javno pravo uređuje odnose među drģava i međunarodnim organizacijama, a međunarodno privatno pravo (sukob zakona) se bavi određivanjem toga koji pravni sustav je nadleģan i č iji se zakoni primjenjuju u nekom pravnom sporu. Međunarodno pravo ima veliko znač enje i vrlo je vaģno u međunarodnoj ġpediciji. Nacionalno pravo moģe se podijeliti na iste vrste i ima iste znač ajke kao međunarodno pravo, osim ġto se nacionalno pravo odnosi na uređivanje odnosa unutar jedne drģave, a ne viġe njih.

3.3. IZVORI ŠPEDITEROVOG PRAVA

Izvore ġpediterovog prava moģe se svrstati u zakonske izvore, podzakonske te autonomne izvore, pri č emu valja istaknuti da izvori ġpediterovog prava i statusi ġpeditera u hrvatskom pravnom sustavu stvaraju pravnu paradigmu ne samo za

obavljanje svih zadataka i poslova klasiļnog europskog ġpeditera, nego i njegovu transformaciju u modernog logistiļkog operatora. [13] (Tablica 1.)

Tablica 1. Izvori špediterovog prava

Izvor špediterovog prava	Opis
Zakonski izvor	• Zakon o obveznim odnosima • Zakon o posebnim uvjetima za obavljanje poslova meĽunarodnog otpremnika u vezi s *carinjenjem robe*
Podzakonski izvor	• Pravilnik o polaganju struļnog ispita za djelatnike meĽunarodnog otpremniġtva u vezi carinjenja robe • Pravilnik o davanju odobrenja za obavljanje poslova ovlaġtenim carinskim otpremnicima i ovlaġtenim carinskim zastupnicima
Autonomni izvor	• Opĺĺĺĺ i uvjeti poslovanja meĽunarodnih otpremnika Hrvatske

Izvor: Izradila autorica prema Zelenika, R., Ġpediterovo pravo, Rijeka, 2001., str. 67-72., Zelenika, R., Temelji logistiļke ġpedicije ï knjiga prva, Rijeka, 2005., str. 558.

Autonomni izvori ġpediterovog prava su izvori ļija se osnovanost temelji na autonomnom reguliranju poslovnog prava od strane nedrġavnih organa. Najļeġĺĺĺĺ i izvori autonomnog prava su obiļaji (dobri poslovni obiļaji i trgovinski poslovni obiļaji), opĺĺĺĺ i uvjeti poslovanja i formularni ugovori (formularno pravo), a u takvo pravo se mogu ubrojati opĺĺĺĺ i uvjeti poslovanja, tipski ugovori i adhezijski ugovori te klauzule kao izvori takvog prava.

3.4. STATUSI ŠPEDITERA U HRVATSKOM PRAVNOM SUSTAVU

Kada se govori o statusima ġpeditera, moġe se govoriti o statusu u hrvatskom pravnom sustavu ili u bilo kojem drugom pravnom sustavu obzirom da svaka drġava svojim pravnim sustavom moġe stvoriti razliļite statuse ġpeditera. Tako hrvatski pravni sustav ġpediterima stvara statuse koji se razlikuju od statusa ġpeditera u

drugim drġavama Europe, zbog ļ ega postoje razlike u npr. njemaļ kom pravnom sustavu, francuskom pravnom sustavu i hrvatskom pravnom sustavu.

Statusi ġpeditera u hrvatskom pravnom sustavu mogu se podijeliti na:

- status komisionara,
- status agenta (zastupnika),
- status samostalnoga gospodarstvenika.

Ova podjela statusa ġpeditera u hrvatskom pravnom sustavu temelji se na ġpediteru u funkciju klasiļ nog operatora, iako ga se osim toga moġe promatrati kao megalogistiļ kog operatora (ovisno o poslovima koje obavlja), u funkciji niġa logistiļ kog operatora i tome sliļ no.

Ġpediter u funkciji klasiļ noga operatora obavlja klasiļ ne osnovne i specijalne poslove. To je gospodarstvenik, pravna ili fiziļ ka osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskoga prometa, koja isključuļ ivo i u obliku stalnoga zanimanja sklapa u svoje ime i za tuĽi raļ un (kao komisionar za komitenta/nalogodavatelja), u tuĽe ime i za tuĽi raļ un (kao agent) i u svoje ime i za svoj raļ un (kao samostalni gospodarstvenik) ugovore potrebne pri organiziranju otpreme (izvoza), dopreme (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavatelja s pomoĺ u prijevoznika i obavlja druge propisane ili uobiļ ajene specijalne, sporedne poslove i radnje u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe. [14] Ġpediter u statusu komisionara je najzastupljeniji status, i to ne samo u Hrvatskoj nego i u cijeloj Europi, obzirom da su poslovi posredovanja izmeĽu izvoznika i uvoznika, a ġpeditera tog statusa vrijede pravila o ugovoru o ġpediciji *Zakona o obveznim odnosima*. Ġpediter koji poslove obavlja u statusu agenta je pravna / fiziļ ka osoba koja obavlja poslove po nalogu, za raļ un i u ime nalogodavatelja, dok ġpediter u statusu komisionara podrazumijeva posredniġtvo izmeĽu nalogodavatelja i drugih sudionika (agenata), a za razliku od agenta obavljaju poslove u svoje ime, ali po nalogu i za raļ un svog nalogodavca.

Ġpediter u statusu agenta moġe imati dodatno detaljiziran status prema poslovima koje obavlja i to su sljedeĺ i poslovi:

- obavlja brojne kompleksne, struļ ne i odgovorne poslove i radnje u carinskom postupku,
- sklapa ugovore o transportnom osiguranju.

Prilikom obavljanja poslova u vezi carinskog postupka ġpediter predstavlja carinskog obveznika, stoga ima status carinskog obveznika, s privatnopravnog (ugovornog) stajaliġta je ġpediter zastupnik nalogodavatelja, a s javnopravnog (carinskopravnog) stajaliġta punomoĺ nik nalogodavatelja, odnosno carinskog obveznika u smislu pojma punomoĺ nika u opĺ em upravnom postupku, iz ļ ega proizlazi da u postupku carinjenja i opĺ enito u carinskom postupku ġpediter nije stranka nego nalogodavatelj. [12]

Prema poslu sklapanja ugovora o transportnom osiguranju, a obzirom da ġpediter vrlo ļ esto vrġi ovu uslugu za svog komitenta / nalogodavatelja, u praksi ġpediter prilikom sklapanja ugovora o transportnom osiguranju nastupa u ime, po nalogu i za raļ un nalogodavatelja (kao agent, tj. zastupnik), ġto znaļ i da je ġpediter kao ugovaratelj osiguranja, u pravilu ugovaratelj meĽunarodnog kargo transportnog osiguranja zapravo punomoĺ nik svog nalogodavca, kao ġto je prethodno opisano. Iz tog razloga ġpediter u statusu agenta pri poslu sklapanja ugovora o transportnom osiguranju nema posebnih obveza i prava iz sklopljenog ugovora o transportnom osiguranju, nego obveze i prava imaju nalogodavatelj (osiguranik) i osiguravatelj. [12]

Kada se pak govori o ġpediteru u statusu samostalnog gospodarstvenika, govori se o ġpediteru gospodarstveniku koji posluje kao posrednik izmeĽu svog nalogodavatelja i mnogih drugih sudionika vanjskotrgovinskog i prometnog sustava, koji obavlja ġpediterske poslove *u svoje ime i za svoj račun,* odnosno u vlastito ime i za vlastiti raļ un. [12]

Obzirom da se ġpediter u ovom statusu javlja u sluļ ajevima kada ġpediter sa svojim nalogodavateljem ugovori organizaciju otpreme ili dopreme robe na temelju forfaitnog stava i u sluļ aju kada se ġpediter u multimodalnom transportu javlja u funkciji operatora multimodalnog transporta, ġpeditera u statusu samostalnog gospodarstvenika moġe se prikazati kroz obavljanje sljedeĺ ih poslova:

- ġpediter i forfaitni stav,
- ġpediter i operator multimodalnog prijevoza,
- ġpediter kao operator multimodalnog prijevoza,
- ġpediter kao krcatelj ili poġiljatelj robe,
- ġpediter kao primatelj robe.

Multimodalni prijevoz je prijevoz robe s pomoĺ u najmanje dvije razliļ ite grane na osnovi jedinstvenog ugovora iz mjesta u drġavi gdje je poduzetnik prijevoza preuzeo robu do mjesta odreĽenog za isporuku u drugoj drġavi, odnosno multimodalni prijevoz terete koji se veĺ nalaze na nekom transportnom sredstvu prevozi i rukuje s njima zajedno s transportnim sredstvima i brine o njihovom zajedniļ kom prevoġenju na nekom drugom transportnom sredstvu. [9]

Multimadalnim prijevozom bave se veliki ġpediteri, dok se srednji njime bave neġto rjeĽe. Najviġa funkcija u kojoj se danas javljaju klasiļ ni meĽunarodni ġpediteri, prije svega mega ġpediteri, ali to ļ ine ponekada i neki srednji ġpediteri, je *funkcija operatora multimodalnoga transporta* (MTO ï engl. *Multimodal Transport Operator*), jer on izdavanjem FIATA[6]-teretnice za multimodalni transport objedinjuje funkcija klasiļ noga organizatora transportnih procesa i prijevoznika. U takvom sluļ aju ġpediter, kao operator multimodalnoga transporta odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angaġirao u multimodalnim transportnim lancima. [14]

Dakle, ġpeditera u statusu samostalnog gospodarstvenika moġe se prikazati jedino kroz podstatuse koji su u svezi multimodalnog prijevoza, obzirom da komisionari i agenti ne mogu na sebe preuzeti obvezu multimodalnog prijevoza, osim ako isti obavljaju za samostalnog gospodarstvenika. Forfaitni (stalni) stav je karakteristika navedena u FIATA-teretnici, koja propisuje da ġpediter odgovara za posljedice svih aktivnosti drugih sudionika ļ ijim se uslugama on sluġio u izvrġenju posla. Odnosno, kada ġpediter s nalogodavateljem ugovori otpremu i dopremu robe na temelju forfaitnoga stava, on odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angaġirao u izvrġavanju dotiļ ne nalogodavateljeve dispozicije, ili preciznije, ugovaranje

[6] FIATA je MeĽunarodni savez ġpediterskih udruġenja, nevladina organizacija koja danas predstavlja visokosofisticiranu industriju sa viġe od 40.000 ġpediterskih i logistiļ kih poduzeĺ a.

forfaitnog stava podrazumijeva poveĺ anje odgovornosti ġpeditera. [12] Ovo uvelike ide u prilog te osigurava nalogodavatelja da Í e posao biti izvrġen na najbolji moguĺ i naļ in, koristeĺ i najbolju kombinaciju dostupnih resursa, dok Í e sa druge strane ġpediter ugovaranjem forfaitnog stava uspjeti smanjiti razinu troġkova obavljenog posla.

Podsustave statusa ġpeditera kao samostalnog gospodarstvenika moġe se saġeti unutar veĺ e cjeline multimodalnog transportnog sustava. Zbog prirode multimodalnog prijevoza u svijetu dolazi do znaļ ajnih pomaka po pitanju brzine i efikasnosti kao i do smanjenja troġkova transporta. Ovo za Hrvatsku znaļ i veĺ u moguĺ nost ukljuļ ivanja u Europski prometni sustav. [3]

4. UGOVOR O ŠPEDICIJI

Pri sklapanju ġpediterovog posla s obzirom na kompleksnost samog posla i na broj sudionika, podrazumijeva se sastavljanje odnosno sklapanje ugovora o ġpediciji. Sloġenost takvog posla prema prisilnim pravnim pravilima obvezuje stranke da na taj naļ in ostvare uvjete obavljanja posla odnosno ġpediterske usluge u skladu sa *Zakonom o obveznim odnosima*.

4.1. POJAM UGOVORA

Ugovor o ġpediciji moġe se definirati kao dvostrano obvezni ugovor obveznog prava na temelju kojeg se ġpediter obvezuje da Í e nalogodavatelju (komitentu) uļ initi jedan ili viġe ġpediterskih poslova (poslova organiziranja otpreme i dopreme robe svim prijevoznim sredstvima i na svim prijevoznim putovima), a nalogodavatelj (komitent) se obvezuje da Í e ġpediteru platiti odreĽenu naknadu za usluge (proviziju) i naknadu troġkova. [1]

Ugovor o ġpediciji ļ ini osnovu gospodarske djelatnosti ġpedicije odnosno trgovaļ kog prava, a u Hrvatskom pravnom sustavu ugovor o ġpediciji ima sljedeĺ e znaļ ajke:

- ugovor o ġpediciji je posao gospodarskog, odnosno trgovaļ kog prava,
- ugovor o ġpediciji je dvostrani ugovor,
- ugovor o ġpediciji je neformalan ugovor,
- ugovor o ġpediciji je ugovor o organizaciji otpreme i dopreme robe,
- ugovor o ġpediciji ubraja se u skupinu transportnih ugovora, ugovora o trgovinskim uslugama i ugovora o komisionu,
- ugovor o ġpediciji stvara trajni odnos, itd. [1]

4.2. STRANKE UGOVORA

Ugovorne stranke u ugovoru o ġpediciji (otpremniġtvu, otpremanju) jesu ġpediter (otpremnik) i nalogodavatelj. Ġpediter moġe biti pravna ili fiziļ ka osoba koja je registrirana (upisana u sudski registar) za obavljanje ġpediterske (otpremniļ ke) djelatnosti, dok nalogodavatelj moġe biti bilo koja pravna ili fiziļ ka osoba koja se koristi u obavljanju poslova iz svoje djelatnosti uslugama meĽunarodnog ġpeditera, a nalogodavatelj je tada bilo koja osoba koja se bavi izvozom i uvozom robe ï izvoznici i uvoznici. [1]

U samom ġpediterovom ugovoru osim ġpeditera i nalogodavatelja mogu se regulirati odnosi i sa treĺ im strankama sa kojima Í e se obavljati ġpediterski posao, ili se takav ugovor sastavlja u cijelosti odvojeno od ugovora kojeg su sklopili ġpediter i nalogodavatelj. [12]

Ugovor o ġpediciji ï kao osnova ġpediterske djelatnosti, ļ ini samostalnu kategoriju gospodarskog, odnosno trgovaļ kog prava, a na taj se ugovor primjenjuju pravila o ugovoru o ġpediciji koja su utvrĽena u odredbama *Zakona o obveznim odnosima*, ali je odredbom istoga Zakona dana moguĺ nost da se pitanja odnosa nalogodavatelja i ġpeditera koja nisu regulirana odredbama navedenih ļ lanaka na odgovarajuĺ i naļ in rješġavaju primjenom pravila o ugovoru o komisionu (ļ l. 771. ï 789.) odnosno trgovinskom zastupanju (ļ l. 790. ï 812.). [1, 12] U sluļ aju da se stranke sukobe oko odreĽenih pitanja koja se ne ureĽuju odredbama o ugovoru o ġpediciji sadrġanim u tom Zakonu, strane sukob mogu riješġiti putem ugovora o komisionu odnosno putem trgovinskog zastupanja.

Ugovorom o ġpediciji ġtite se prava obiju stranaka ugovora, osigurava se ispunjenje obveza stranaka koje proizlaze iz prava druge stranke, te se propisuju odgovornosti koje svaka stranka snosi za vlastite postupke i za druge stranke ġpediterovog posla.

Tablica 2. Obveze, prava i odgovornosti stranaka ugovora o špediciji

Stranka	Opis	
ŠPEDITER	**OBVEZE**	**Obveza** ġpeditera: da postupa s paġnjom dobroga gospodarstvenika; da upozori nalogodavatelja na nedostatke naloga; da postupa po uputama nalogodavatelja; da obavi instradaciju; da prihvati (i preda) poġiljku i upozori nalogodavatelja na nedostatke pakiranja, oġteĺenja ambalaġe, oġteĺenja ili manjka sadrġaja; da obavi radnje u carinskom postupku i plati carinu; da ļuva stvari; da bira treĺe osobe; da sklapa potrebne ugovore; a osigura stvari; da odredi koliļinu i uzima uzorke; da obavjeġtava nalogodavatelja i ļuva njegove interese; da polaġe raļun nalogodavatelju.
	PRAVA	**Pravo** ġpeditera: na naknadu za svoje obavljene usluge; na naknadu troġkova i predujam; da ga nalogodavatelj pravodobno obavijesti o opasnim stvarima i dragocjenostima; ġpediterovo zaloġno pravo; ġpediterovo zadrġajno pravo (pravo retencije)
	ODGOVORNOSTI	**Odgovornosti** ġpeditera: za vlastite postupke; za rad podġpeditera i meĽuġpeditera; za rad drugih osoba (osim drugoga ġpeditera).
NALOGO-DAVATELJ	**OBVEZE**	**Obveza** nalogodavatelja: da postupa s paġnjom dobroga gospodarstvenika; da primjereno pripremi poġiljku za otpremu, dopremu ili provoz; da pravodobno preda ġpediteru potrebne dokumente za otpremu, dopremu ili provoz stvari; da pravodobno stavi na raspolaganje i preda stvari ġpediteru radi otpreme, dopreme ili provoza; da plati ġpediteru naknadu za obavljene usluge; da plati ġpediteru opravdane troġkove; da pravodobno obavijesti ġpeditera o opasnim stvarima i dragocjenostima.
	PRAVA	**Pravo** nalogodavatelja: da ga ġpediter pravodobno

		upozori na nedostatke njegova naloga; da ġpediter postupa po njegovim uputama; da obavi instradaciju; da ġpediter primi (i preda) njegovu poġiljku i da ga upozori na nedostatke pakiranja, oġteĺenja ambalaġe, oġteĺenja ili manjka sadrġaja; da ġpediter obavi radnje u carinskom postupku i plati carinu; da ġpediter ļuva njegove stvari; da ġpediter bira treĺe **i** primjerene osobe i da s njima sklapa posebne ugovore; da ovlasti ġpeditera na osiguranje njegovih stvari; da ovlasti ġpeditera za odreĽivanje koliļine i uzimanje uzoraka; da ga ġpediter obavjeġtava i ļuva njegove interese, da mu ġpediter pravodobno polaġe raļune.
	ODGOVORNOSTI	Odgovornosti nalogodavatelja: za vlastite postupke; za postupke drugih osoba.

Izvor: Zelenika, Ratko, Temelji logistiļke ġpedicije ï knjiga prva, Rijeka, 2005., str. 578. ï 616.

Valja primijetiti da obveze jedne stranke ugovora ovise o pravima druge strane i obrnuto.

Svaka stranka snosi odgovornost za vlastite postupke odnosno za posljedice odstupanja od postupaka koji nisu u skladu sa propisanim i navedenim obvezama poġtivanja prava druge strane, pri ļemu i nalogodavatelj i ġpediter snose odgovornosti i za svoje postupke, ali i za postupke drugih strana ï ġpediter za postupke podġpeditera i meĽuġpeditera sa kojima takoĽer sklapa ugovor o ġpediterovom poslu, ali ġpediter ne snosi odgovornost za rad drugih ġpeditera. Nalogodavatelj moġe zahtijevati ispunjenje svog prava da ġpediteru preda odgovornost (zadatak) izbora treĺe osobe za izvrġenje danog ġpediterovog posla, odnosno da ġpediter izabere primjerene osobe kao i pravo da ġpediter umjesto nalogodavca snosi brigu i odgovornost o sklapanju posebnih ugovora.

U Hrvatskom pravnom sustavu ġpediter odgovara za izbor prijevoznika i izbor drugih osoba s kojima je u izvrġenju naloga sklopio ugovor, ali ne odgovara i za njihov rad, osim ako je tu odgovornost preuzeo ugovorom. [10]

Isto tako, obje stranke imaju obveze, prava i odgovornosti u posebnim sluļ ajevima otpreme, dopreme i provoza robe. Obveze, prava i odgovornosti *u posebnim slučajevima* otpreme, dopreme i provoza robe za *špeditera* su: [13]

- Otprema, doprema i provoz robe s fiksnom[7] naknadom
    - Kada je ugovorom o ġpediciji odreĽena jedna ukupna svota za izvrġenje naloga, ona obuhvaĺ a cjelokupnu naknadu za sve usluge po osnovi ġpedicije, naknadu za prijevoz te naknadu za sve ostale troġkove (ako nije drugaļ ije dogovoreno ugovorom o ġpediciji). Ġpediter u ovom sluļ aju odgovara i za rad drugih osoba kojima se na temelju ovlaġtenja iz ugovora o ġpediciji koristio. [10]
- Zbirna otprema, doprema ili provoz robe
    - Ġpediter nema pravo zadrġati (nepredviĽenu) uġtedu u vozarini ï jer ġpediter obavlja poslove *za račun* nalogodavatelja (osim ako nije drugaļ ije dogovoreno). Ako ġpediter organizacijom zbirne otpreme, dopreme ili provoza robe postigne razliku u vozarini, ġpediter ima pravo na dodatnu naknadu. [10] Ukoliko ġpediter ostvari uġtedu u vozarini prilikom organizacije zbirnog transporta, te ukoliko je zadrġi ostvarenu uġtedu, tada nema pravo na posebnu dodatnu naknadu. [10]
- Kada se ġpediter javlja u funkciji operatora cjelokupnoga transportnoga pothvata (MTO)
    - Pod ovim uvjetom, ġpediter odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angaġirao u transportnom procesu.
- Kada ġpediter sam obavlja prijevoz ili druge poslove
    - Samostalno obavljanje prijevoza ili drugih poslova ġpeditera *može* (ali ne mora) biti isključļ eno ugovorom o ġpediciji. Ako ġpediter samostalno

[7] Ugovorom o ġpediciji je moguĺ e odrediti jednu ukupnu svotu (pauġalni, fiksni ili forfaitni stav za sve ġpediterske, transportne i druge poslove, naknade i troġkove) za izvrġenje naloga o otpremi, dopremi i provozu robe. [10]

obavlja prijevoz ili druge poslove, preuzima sva prava, obveze i odgovornosti takvog posla.

Obveze, prava i odgovornosti u *posebnim slučajevima* otpreme, dopreme i provoza robe za *nalogodavatelja* su: [13]

- Otprema, doprema i provoz robe s fiksnom naknadom
  - Kada nalogodavatelj ugovori fiksnu naknadu, ima sve obveze kao da sa ġpediterom nije dogovorio otpremu, dopremu ili provoz robe s fiksnom naknadom. Kada ugovori fiksnu naknadu, ima obveze kao da je sa ġpediterom dogovorio prijevoz sa posebnim cijenama. Kada se ugovori fiksna naknada, nalogodavac ima minimalnu odgovornost, ali je jednako odgovoran za vlastite postupke, iako tada ne odgovara za postupke drugih osoba. [13]
- Kod zbirne otpreme, dopreme i provoza robe
  - Obveze, prava i odgovornosti nalogodavca ostaju iste neovisno o tome ġto je dogovoreno u svezi sa zbirnim prijevozom. Nalogodavatelj ima pravo na razliku u vozarini (ako ju je pretplatio ugovorom) koju ġpediter ostvari.
- Operator cjelokupnog transportnog pothvata
  - Kod sklapanja ugovora o multimodalnom transportu s operatorom cjelokupnog transportnog poduhvata, nalogodavatelj zadrġava iste obveze, prava i odgovornosti kao da je sklopio klasiļ ni ugovor o ġpediciji.
- Kada ġpediter sam obavlja prijevoz stvari ili druge poslove
  - Obveze, prava i odgovornosti koje snose stranke ugovornog odnosa ovise o vrsti djelatnosti ï posla ï kojeg se obavlja. Primjerice ako nalogodavatelj sklopi ugovor o prijevozu stvari, na njegove odnose sa ġpediterom se primjenjuju pravila transportnog prava; ako se sa ġpediterom sklopi ugovor o uskladiġtenju stvari, primjenjuju se pravila iz ugovora o skladiġtenju (neovisno o ugovoru o ġpediciji). [13]

- Kada ġpediter sam obavlja prijevoz stvari ili druge poslove, odnosi stranaka u takvim ġpediterskim poslovima se najļ eġĺ e regulira sa tri pravna odnosa:
  - *Pravni odnosi u špediciji:* ugovor o ġpediciji, odnosno pravna pravila ġpediterovog prava,
  - *Pravni odnosi u transportu*: ugovor o prijevozu stvari, odnosno pravna pravila transportnog prava,
  - *Pravni odnosi u skladištenju*: ugovor o uskladiġtenju stvari, odnosno pravna pravila skladiġnog prava.

4.3. BITNI I NEBITNI ELEMENTI UGOVORA

Bitnim elementima ugovora smatraju se oni bez kojih ugovor nije valjan. Nebitni elementi govora o ġpediciji su oni elementi bez kojih se ugovor moġe smatrati valjanim, s obzirom da nebitni elementi ne utjeļ u na kvalitetu posla kojeg obavlja ġpediter, odnosno ne utjeļ u na odnose stranaka ugovornog odnosa ġpediterovog posla.

Elementi ugovora o ġpediciji[8] mogu biti bitni i nebitni. Bitni elementi su predmet ugovora o ġpediciji, cijena ġpediterskih usluga i ostali bitni elementi ugovora o ġpediciji. Nebitni elementi ugovora su: broj i datum ugovora, brojevi telefona i telefaksa ġpeditera i nalogodavatelja; imena i prezimena djelatnika koji Í e obavljati operativne poslove; kome se ġalju dokumenti i obraļ uni; naznaka o kontroli obraļ una troġkova i carine (i carinskih pristojbi), naznaka o izdavanju jamļ evnih pisama i FIATA ï isprava i sl. [1]

Dakle, u bitne elemente ugovora o ġpediciji ubrajaju se predmet ugovora i cijena usluga te ostali bitni elementi ugovora o ġpediciji. Predmet ugovora o ġpediciji

[8] Elementi ugovora o ġpediciji se odnose na elemente koji se smatraju bitnima odnosno koji se uļ estalo koriste u standardnim ugovorima o ġpediciji. Za sloġenije transportne poslove javljaju se i mnogi drugi bitni elementi ugovora o ġpediciji.

su poslovi koji se ugovaraju tim ugovorom (osnovni i specijalni poslovi) odnosno predmet ugovora je ġpediterski posao neovisno o tome koliko poslova sadrġi ugovor. Obzirom da ugovorom moraju biti obuhvaĺ eni svi poslovi koje se ġpediter obvezuje izvrġiti, te obzirom da to gotovo u pravilu obuhvaĺ a izuzetno velik broj popratnih poslova, kao predmet ugovora moġe se navesti organizacija prijevoza, bez posebnog isticanja pojedinaļ nih poslova koji spadaju u kategoriju organizacije prijevoza. Takav ugovor o ġpediciji na primjeren naļ in odreĽuje i pojedinaļ ne obveze, prava i odgovornosti ġpeditera i nalogodavatelja, a koje zapravo proizlaze iz prisilnopravnih i ugovornih odnosno autonomnih akata i pravila. [1]

Cijena ġpediterskih usluga podrazumijeva visinu naknade za ġpediterski posao, a moġe se ugovoriti tarifom ġpeditera ili posebnim ugovorom za definiranje odnosno ugovaranje cijene usluge i/ili visinu naknade za uslugu moġe odrediti sud. Ako cijena nije unaprijed ugovorena putem ugovora o ġpediciji niti posebnim ugovorom za definiranje visine naknade za uslugu ġpeditera, tada je nalogodavatelj duġan platiti naknadu koja se odreĽuje tarifom ġpeditera ili naknadu moġe odrediti sud.

Bez obzira na odredbe prisilnoga i autonomnoga prava, preporuļ a se ġpediterima da ugovorom o ġpediciji vrlo odreĽeno reguliraju sva pitanja o cijenama svojih usluga (pojedinaļ nim ili skupnim), o plaĺ anju i naplati tuĽih troġkova, o plaĺ anju i naknadi carine i carinskih pristojbi, o naplati predujma, o kreditiranju nalogodavatelja i tome sliļ no. To posebice vrijedi za vrlo sloġene i dugotrajne transportne pothvate, za ugovore o ġpediciji koji se odnose na kombinirane i multimodalne transporte. [1, 12]

Za odreĽivanje cijena ovakvih usluga je potrebno angaġirati unutarnjeg ili vanjskog struļ njaka obzirom da politika ġpediterskih poduzeĺ a ima viġe vrsta odnosno primjenjuje se za viġe kategorija u poslovanju takvog poduzeĺ a, a iz ļ ega proizlazi kompleksnost politike cijena / tarifa koje zaraļ unava ġpediterovo poduzeĺ e. U sklopu svoje financijske politike ġpediterska poduzeĺ a trebaju znanstveno utemeljeno odrediti tarifnu politiku i njome stimulirati koriġtenje ġpediterskih usluga, koje se moġe postiĺ i proporcionalnim (linearnim) ġpediterskim tarifama, degresivnim

ġpediterskim tarifama, progresivnim ġpediterskim tarifama, te preferencijalnim ġpediterskim tarifama. [12]

O definiranju ostalih bitnih elemenata ugovora o ġpediciji ovisi sigurnost, toļ nost i drugi vrlo vaġni elementi obavljanja ġpediterovog posla. Kako se kvaliteta obavljenog posla promatra po obuhvatu toļ nosti obavljanja posla prema ugovorenim odrednicama te prema obuhvatu definiranih poslova odnosno usluga na koje se ġpediter obvezao, zadovoljstvo nalogodavca ovisi o sposobnosti ġpeditera da ispuni svaku ugovorenu stavku. Kako bi se maksimalno eliminirala vjerojatnost nesporazuma (i sl.) odnosno sukoba izmeĽu dviju stranaka, ostali bitni elementi ugovora moraju biti toļ no i detaljno precizirani. To su: koliļ ina, teġina i vrsta pakiranja robe; trgovaļ ki naziv robe na dva jezika, ġifra, naziv i carinske tarife za robu u uvozu; vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajuĺ oj stranoj valuti; uvjeti isporuke ï paritet kao npr. CIF Incoterms 2000.; uvjeti plaĺ anja; naļ in prijevoza; rok isporuke; transportno osiguranje, osigurani rizici i relacija osiguranja; kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe; obavljanje radnji u carinskom postupku i plaĺ anje carine i carinskih pristojbi (potonje pri uvozu); (é) naziv i nadleġnost suda ili arbitraġe; izjava, priopĺ enje da ġpediter posluje po Opĺ im uvjetima poslovanja meĽunarodnih otpremnika Hrvatske itd. [12]

Nebitnim elementima ugovora o ġpediciji se, kao ġto je spomenuto, smatraju oni elementi bez kojih se ugovor o ġpediciji i dalje smatra vaġeĺ im.

4.4. OBLIK UGOVORA

Oblik ugovora o ġpediciji prvenstveno se odnosi na njegovu formu. Iako ugovor o ġpediciji moġe biti neformalno sklopljen, njegov oblik je formalan. Preciznije, ugovor o ġpediciji trebao bi biti sklopljen prema unaprijed predviĽenom obliku i to pismeno, neovisno o tome kojim putem je ugovor sklopljen (telefaksom, telefonom, elektroniļ kim putem, preko punomoĺ nika, adhezijom ili preġutnim sklapanjem), a

kada je rijeļ o sklapanju ugovora na daljinu, isti i dalje mora biti potvrĽen (sklopljen) pismenim putem, a za bilo koji ugovor o ġpediciji neovisno o naļ inu sklapanja, postoji propisana forma.

Oblik (forma) ugovora o ġpediciji mora imati sljedeĺ e elemente:

- suglasnost volja stranaka,
- predmet ugovora o ġpediciji,
- osnova ugovora o ġpediciji,
- sposobnost (pravna). [10]

Ugovor o ġpediciji smatra se valjanim odnosno sklopljenim kada se ġpediter i nalogodavatelj sloġe oko bitnih elemenata ugovora (suglasnost volja), stoga bitni elementi ugovora obavezno moraju biti definirani u ugovoru o ġpediciji, a u suprotnom ugovor nije valjan obzirom da tada ne zadovoljava obveznu formu ugovora o ġpediciji. Predmet u ugovoru mora biti moguĺ jednako kao i bitni elementi navedeni u ugovoru, a ako predmet ugovora nije moguĺ , dopuġten i odreĽen, tada ugovor nije valjan, ġto vrijedi i sa osnovnom ugovora. Ukoliko ugovorna obveza nema dopuġtenu osnovu, te ukoliko pravna osoba nije sposobna sklopiti ugovor o pravnom prometu u okviru svoje pravne sposobnosti, ugovor takoĽer nije valjan. [10]

Osim toga, opĺ i uvjeti poslovanja moraju biti ukljuļ eni u ugovor o ġpediciji kao njen sastavni dio, a uz ugovor o ġpediciji se prilaġe i dispozicija obzirom da se na temelju nje izraĽuje ugovor o ġpediciji.

4.5. NAČIN SKLAPANJA UGOVORA

Ugovore o ġpediciji moguĺ e je sklopiti na viġe naļ ina, od kojih su svi jednako valjani, odnosno svaki ugovoren odnos na bilo koji od dolje navedenih naļ ina ugovaranja snosi svoje prednosti odnosno nedostatke.

Naļ ini sklapanja ugovora su:

- sklapanje ugovora o ġpediciji telefonom,
- sklapanje ugovora o ġpediciji telefaksom,
- elektroniļ ko sklapanje ugovora o ġpediciji,
- sklapanje ugovora o ġpediciji preko punomoĺ nika,
- sklapanje ugovora o ġpediciji pristupanjem (adhezijom),
- preġutno sklapanje ugovora o ġpediciji. [12]

Svako sklapanje ugovora o ġpediciji *na daljinu* ġpeditera i nalogodavca (kao ġto je sklapanje ugovora telefonom, telefaksom, elektroniļ ko sklapanje ugovora) sa sobom nosi odreĽen rizik i odreĽene probleme, iako u prvom redu ovi naļ ini sklapanja ugovora predstavljaju moderan naļ in pojednostavljenja i ubrzanja procesa ugovaranja ġpediterovog posla. No ipak, radi fiziļ ke udaljenosti moġe doĺ i do niza problema. Neovisno o tome, sklapanje ugovora putem telefona je valjano, ali pod uvjetom da obje stranke drugoj strani moraju pismenim putem potvrditi izjave (odnosno ponudu) o ugovorenom poslu. Pravni problemi koji mogu proizaĺ i iz sklapanja ugovora ovim putem su:

- kako odrediti da su pri sklapanju ugovora o ġpediciji telefonom sudjelovale ovlaġtene osobe ġpeditera i njegova nalogodavatelja?
- tko snosi ġtetne posljedice koje zbog prekida ili nejasnoĺ a tijekom telefonskog razgovora mogu nastati?
- kako dokazati postojanje ugovora o ġpediciji sklopljenog telefonom?

Sklapanje ugovora o ġpediciji telefaksom je takoĽer moguĺ e, ali se eventualni raskid ugovora mora napraviti 7 dana nakon slanja odnosno primitka istog, a isto vrijedi za elektroniļ ko sklapanje ugovora o ġpediciji, osim ako nije drugaļ ije ugovoreno.

Sasvim je drugaļ ija priroda sklapanja ugovora preko punomoĺ nika ili pristupanjem. Punomoĺ nikom se smatra osoba kojoj je povjereno obavljanje poslova. Sklapanje ugovora pristupanjem (adhezijom) se obavlja bez prethodnih razgovora o bitnim elementima ugovora koje on obavezno mora sadrġavati, i to primjerice kada ġpediter ġalje ponudu (potencijalnom) nalogodavcu. Obzirom da odredbe Opĺ ih

uvjeta (izvozna ili uvozna dispozicija adhezijskog ugovora) imaju trajni karakter te se ne mijenjaju, nalogodavac moġe prihvatiti ili odbiti ponudu, ali se uvjeti koji stoje u ugovoru nikako ne mogu mijenjati. Ipak, prema stupnju dopuġtenog odstupanja od unaprijed uglavljenih ugovornih uvjeta u pravnoj teoriji se pravi razlika izmeĽu tri vrste adhezijskih ugovora: potpuno adhezijski ugovori, tipski (adhezijski) ugovori te opĺ i uvjeti poslovanja kao adhezijski ugovori. Potpuno adhezijski ugovori se sklapaju samo kada ponuĽeni prihvati sve uvjete ugovora *en bloc*, te nisu dopuġtene nikakve modifikacije. Tipski ugovori su fleksibilnija forma ovih ugovora za koju se priprema nacrt ugovora, ali se dopuġtaju pregovori. Opĺ i uvjeti poslovanja kao adhezijski ugovori pretpostavljaju opĺ e uvjete kao dio ugovornih odredbi koje stranke uključuļ uju u svoje ugovore. [12]

Preġutno sklapanje ugovora o ġpediciji znaļ i da se podrazumijeva izvrġenje nekog posla iako za njega nije sastavljen ugovor o ġpediciji. Naime, moguĺ e je da isti ġpediter odnosno isti nalogodavac neki broj puta dogovore ġpeditersku uslugu svaki put sa identiļ nim uvjetima. Kada ġpediter od tog istog nalogodavca primi robu sa svom dokumentacijom radi organizacije ġpediterovog posla, ali bez prethodno sklopljenog ugovora o ġpediciji, ġpediter nastavlja manipulirati robom nalogodavatelja bez ugovora, obzirom da nije doġlo do izmjena u ugovoru niti do raskida istog sa bilo koje strane ï ukoliko je pak dogovoreno da se za svaki ġpediterski posao treba sastaviti zaseban ugovor, te ako nalogodavac isporuļ i robu ġpediteru radi organizacije prijevoza robe, ġpediter nije duġan istu preuzeti obzirom da nisu ispunjeni uvjeti iz ranije sklopljenog ugovora o ġpediciji (za neku drugu robu istog nalogodavatelja).

4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA

Trajanje ugovora o ġpediciji moġe se proizvoljno dogovoriti izmeĽu ġpeditera koji Í e izvrġiti uslugu te njegovog nalogodavca. Kao ġto je veĺ opisano pri govoru o preġutnom sklapanju ugovora o ġpediterovom poslu te u toļ ci *5.4. Oblik (forma) ugovora o špediciji*, ugovor ne mora obavezno biti sklopljen u pisanom obliku za svaki

pojedini nalog koje se predaje ġpediteru, obzirom da ugovor prvenstveno sluġi definiranju predmeta posla (temeljem dispozicije) i definiranju uvjeta pod kojima Í e se obaviti posao odnosno primijeniti pravna pravila za obvezne odnose ovih dvaju stranaka.

Prema tome, kada je ugovor jednom ugovoren, u ugovoru ne mora biti definirano trajanje ugovora nego stranke mogu napraviti ugovor o obavljanju posla, a koji se moġe primjenjivati za svaku poġiljku robe koju nalogodavac dostavi ġpediteru. Tada ġpediter (preġutno) preuzima robu za koju Í e organizirati prijevoz (osim ako nije drugaļ ije dogovoreno), a za tu robu od istog nalogodavatelja i dalje vrijedi ranije sastavljen ugovor o odnosima tog ġpeditera i nalogodavca.

Ugovor o ġpediciji moġe imati navedeno trajanje, ali ga i ne mora obavezno sadrġavati. Kako je forma ugovora odreĽena tako da mora sadrġavati bitne elemente ugovora kao ġto su koliļ ina, teġina i vrsta pakiranja robe, trgovaļ ki naziv robe na dva jezika, ġifra, naziv i carinske tarife za robu u uvozu, zatim vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajuĺ oj stranoj valuti, uvjeti plaĺ anja, naļ in prijevoza, rok isporuke, transportno osiguranje, osigurani rizici i relacija osiguranja, kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe i tome sliļ no, ġpediter i nalogodavac ne moraju za svaki posao sastavljati odnosno potpisivati isti ugovor, ali sa izmjenom opisa poġiljke, niti pismeno potvrĽivati produljenje trajanja ugovornog odnosa stranaka nego se uvjeti koji se mogu prenijeti na svaki sljedeĺ i posao ï prenose, a uvjeti koji se izmjenjuju (npr. koliļ ina, teġina i vrsta pakiranja robe, trgovaļ ki naziv robe na dva jezika, vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajuĺ oj stranoj valuti, rok isporuke i tome sliļ no) nalogodavac ġpediteru dostavlja navedene unutar popratnih dokumenata koji prate robu koju je nalogodavac poslao ġpediteru na otpremu odnosno provoz robe.

Trajanje ugovora o ġpediciji je proizvoljno na dogovor strankama. Ukoliko ġpediter ġeli unaprijed sastaviti ugovor o ġpediciji za svaku pojedinu narudġbu usluge nalogodavca (sa unaprijed definiranim trajanjem ugovora), a kako ne bi doġlo do iznenadnih poġiljki nalogodavca zbog kojih bi mogao nastati zastoj u organizacijskom procesu ġpeditera, te kako bi ġpediter osigurao pravodobnu isporuku te pojednostavio

organizaciju izvrġenja usluge za svoje nalogodavce, poġeljno je da isti takve i tome sliļ ne uvjete navede prilikom sastavljanja *prvog* ugovora sa nalogodavcem kako bi se maksimalno eliminirala vjerojatnost pretpostavke nalogodavca o preġutnom sklapanju ugovora o ġpediciji.

Zakon o obveznim odnosima propisuje da trajni obvezni odnos s odreĽenim rokom trajanja prestaje kad rok istekne, osim kad je ugovoreno ili zakonom odreĽeno da se poslije isteka roka obvezni odnos produljuje za neodreĽeno vrijeme, ako ne bude pravodobno otkazan, te da ako trajanje obveznog odnosa nije odreĽeno, svaka ga strana moġe okonļ ati otkazom; da otkaz mora biti dostavljen drugoj strani; da se otkaz moġe dati u svako doba, samo ne u nevrijeme; da otkazani obvezni odnos prestaje kad istekne otkazni rok odreĽen ugovorom, a ako takav rok nije odreĽen ugovorom, odnos prestaje nakon isteka roka odreĽenog zakonom ili obiļ ajem, odnosno istekom primjerenog roka; da strane mogu ugovoriti da Í e njihov obvezni odnos prestati samom dostavom otkaza, ako za odreĽeni sluļ aj zakon ne nareĽuje ġto drugo; da vjerovnik ima pravo zahtijevati od duġnika ono ġto je dospjelo prije nego ġto je obveza prestala protekom roka ili otkazom. [10]

Ukoliko jednom sastavljen ugovor zbog potreba nalogodavca mora biti promijenjen, u praksi se ne vrġi raskid vaġeĺ eg ugovora te sastavljanje novog nego se vrġi izmjena postojeĺ eg (vaġeĺ eg) ugovora. U tom sluļ aju, neovisno o tome da li je ġpediter veĺ u procesu izvrġavanja posla temeljem trenutnih odredbi vaġeĺ eg ugovora, nalogodavac moġe pravodobno izmijeniti ugovor, a ġpediter je duġan nastaviti odnosno reorganizirati proces ġpediterske usluge nalogodavcu u skladu sa izmijenjenim odredbama.

Ukoliko nastane ġteta radi izmjene ugovora, tada nalogodavac snosi svu odgovornost za navedeno. Ukoliko bilo koja stranka otkaġe ugovor drugoj stranci, vrijedi pravilo da se do tada izvrġene usluge moraju (na)platiti. Isto tako, ako bilo koja stranka izvrġi izmjene ugovora, stranka koja je izvrġila izmjene odgovara za eventualne posljedice tih izmjena (ukoliko se dokaġe da su izmijenjeni uvjeti prouzroļ ili ġtetu).

Zakon o obveznim odnosima daje neograniļ eno pravo nalogodavatelju da moģe odustati od ugovora po svojoj volji, ali mu istodobno nameĺ e i obvezu da je u tom sluļ aju duģan nadoknaditi ģpediteru sve troģkove ģto ih je do tada imao i isplatiti mu razmjeran dio naknade za dotadaģnji rad, te da snosi i druge ekonomske posljedice, jer je ģpediter legalno poduzimao sve dotadaģnje poslove i radnje za nalogodavateljev raļ un. [1,12]

Ugovor o ģpediciji moģe prestati u sluļ ajevima:

- kada je ģpediteru ili njegovom nalogodavatelju onemoguĺ eno izvrģenje (zakonska nemoguĺ nost ili sluļ aj viģe sile),
- likvidacijom (steļ ajem) bilo koje stranke,
- opozivom naloga od nalogodavatelja, ili kada ģpediter otkaģe izvrģenje nalogodavateljeve dispozicije. [12]

5. ZAKLJUČAK

Ġpedicija je sloġeni, dinamiļ ki, stohastiļ ki i logistiļ ki sustav koji se bavi transportnom robe, ili preciznije, otpremom, dopremom odnosno provozom robe na nacionalnoj razini (razini jedne drġave) i/ili na meĽunarodnoj razini (izmeĽu minimalno dvije drġave), pri ļ emu iz potonjeg posla ġpeditera proizlazi glavnina kompleksnosti ġpediterovog posla te samim time ï ġpediterovog prava. Ġpedicija se moġe objasniti kao aktivnost sa skupom specifiļ nih poslova, funkcija, operacija, pravila i vjeġtina koje zajedniļ kim djelovanjem omoguĺ avaju uspjeġnu realizaciju naloga nalogodavca. Najkompleksniji dio ġpedicije je meĽunarodna ġpedicija.

Kako je brisanje trġiġnih granica pogodovalo globalizaciji poslovanja, tako su se i ġpediterska poduzeĺ a morala okrenuti pruġanju usluga meĽunarodne ġpedicije kako bi se zadovoljile potrebe nalogodavaca, ali i kako bi ġpediterska poduzeĺ a ostala u toku sa postojeĺ im trġiġnim trendovima u njihovoj okolini.

Danas su globalizacija i razvoj meĽunarodne ġpedicije doveli do visoke razvijenosti ġpediterovog posla u smislu prisutnosti ġpediterskih poduzeĺ a koja se bave meĽunarodnom ġpedicijom, pa ļ ak i onih ġpediterskih poduzeĺ a koja osim ġpediterskih usluga za svog nalogodavca obavljaju usluge koje inaļ e obavljaju specijalizirane organizacije (npr. pakiranje poġiljke, vaganje poġiljke, kreditiranje nalogodavca i tome sliļ no), kako bi zbog velikog opsega posla te vrlo visokih troġkova organizacije transporta i visoke cijene robe nalogodavca koja se prevozi (vrlo ļ esto i po nekoliko mjeseci) ġpediter svojim struļ nim znanjima i sposobnostima omoguĺ io smanjenje troġkova na minimum.

Obzirom na takav opseg poslova koje uslijed globalizacije i automatizacije procesa (npr. proizvodnje i prijevoza) ġpediteri sve ļ eġĺ e preuzimaju na sebe, dolazi do globalizacije poslovanja i do koncentriranja sve veĺ eg broja sudionika upravo oko ġpediterovog posla. Kako u takvoj situaciji dolazi do velikog broja sudionika u ġpediterskom poslovanju, bilo je neophodno da se poboljġa pravni okvir koji ureĽuje odnose. O opsegu, kompleksnosti i prisutnosti brojnih sudionika u ovoj djelatnosti govori i razgranatost pravnih sustava i podsustava koji ureĽuju ġpediterske odnose,

kao ġto su posebni odjeljci o ġpediterovom poslu u *Zakonu o obveznim odnosima*, *Zakonu o trgovačkim društvima*, *Carinskom zakonu, Zakonu o prometu robe*, *Zakonu o posebnim uvjetima za obavljanje poslova međunarodnog otpremnika u vezi s carinjenjem robe, Općim uvjetima međunarodnih otpremnika (špeditera)* Hrvatske, i tome sliļ no.

Ġpediteri u hrvatskom pravnom sustavu mogu imati status komisionara, agenta (zastupnika) i status samostalnog gospodarstvenika, pri ļ emu svaki status sa sobom nosi razliļ it opseg poslova, razliļ ite funkcije ġpeditera, te razliļ ite obveze prema nalogodavcu, kao i razliļ ita prava i odgovornosti.

Neovisno o tome tko sklapa ġpediterski posao, isti se moġe ugovoriti putem ugovora o ġpediciji, za kojeg postoji posebno uobiļ ajena forma bitnih i nebitnih elemenata koje bi trebao sadrġavati. U sluļ aju sastavljanja ugovora o ġpediciji, ugovorne stranke su ġpediter u ulozi izvrġitelja posla i nalogodavatelj, ali se ugovorom o ġpediciji mogu regulirati i odnosi sa treĺ im strankama sa kojima Í e se obavljati ġpediterski posao, no tada se razilaze odgovornosti stranaka ugovora o postupcima treĺ ih strana koje ġpediter pronalazi kako bi oni obavili posao temeljem dispozicije istog nalogodavca. Obveze jedne stranke proizlaze iz prava druge stranke, dok odgovornost za vlastite postupke snosi svaka stranka za sebe.

Iako se ugovor o ġpediciji moġe sklopiti usmeno i/ili pismeno (telefonski, putem telefaksa, elektroniļ kim putem, preko punomoĺ nika ili pak preġutnim putem), te obzirom da ugovor o ġpediciji sluġi ureĽivanju odnosa kako bi isti mogao kasnije posluġiti za rješġavanje razmirica izmeĽu stranaka ugovora, neovisno o tome sklapa li se on pri ugovaranju svakog ġpediterovog posla sa istim nalogodavcem ili samo pri prvom ugovaranju posla (ugovor sklopljen na neograniļ eno vrijeme), svaki bi odnos ġpeditera i nalogodavca trebao imati pismeno potvrĽene i potpisane uvjete na temelju kojih se odvija pruġanje usluge ġpeditera. Obzirom da se na taj naļ in ġtite interesi i prava obiju stranaka, ugovori sklopljeni usmenim putem bi trebali biti potvrĽeni i pismenim putem, poġto u sluļ aju nesporazuma sporove rješġava sud, a za dokazivanje izjave bilo koje stranke je potreban adekvatan dokaz.

Moġe se zaklju ̧iti da su odredbe o ġpediterskom poslovanju zadovoljavajuĺ e, te predstavljaju solidan pravni okvir za uspjeġno realiziranje ġpediterskih poslova. Procjenjuje se da bi pravni okvir trebalo poboljġati u nekim vaġnim to ̧kama koje do sada nisu detaljno regulirane, ali trenutno ne predstavljaju prepreku u uspjeġnom obavljanju ġpediterskih poslova.

LITERATURA

[1] Andrijanić, Ivo; Arđek, Zvonimir; Prebeđac, Darko; Zelenika, Ratko, Transportno i špediterovo poslovanje, Zagreb, 2001.

[2] Međunarodno pravo. Dostupno na: https://e-justice.europa.eu/content_international_law-10-hr.do (23.04.2017.)

[3] Nikolić, Gordana, Multimodalni transport kao čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova Sveučilišta u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., 2003., str. 93-112.

[4] Nikolić, Gordana, Multimodalni transport kao čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova, Sveučilište Rijeka, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., br. 2., 2003., str. 93-112.

[5] Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske, Glasnik Hrvatske gospodarske komore "Hrvatsko gospodarstvo", Zagreb, 2005.

[6] Pomorske agencije i otpremništvo, Bilješke s predavanja, Pomorski fakultet u Splitu, 2012.

[7] Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 164/08, 61/11, 56/13 i 26/15.

[8] Prometno pravo. Dostupno na: http://proleksis.lzmk.hr/42756/ (23.04.2017.)

[9] Svetopetrić, Ivan, Pojam termina integralni, multimodalni i kombinirani transport, Promet, god 3., br. 5., 1991., str. 249-252.

[10] Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.

[11] Zelenika, Ratko, Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996.

[12] Zelenika, Ratko, Špediterovo pravo, Rijeka, 2001.

[13] Zelenika, Ratko, Temelji logističke špedicije knjiga prva, Rijeka, 2005.

[14] Zelenika, Ratko, Pavlić, Helga, Strategijske odrednice poslovne politike špediterovoga logističkoga operatora, Pomorski zbornik, god 42., br. 1., 2004., str. 109-130.

POPIS TABLICA

Tablica 1. Izvori ġpediterovog prava 23

Tablica 2. Obveze, prava i odgovornosti stranaka ugovora o ġpediciji 30