

**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

Špediterovo pravo uređuje odnose sudionika u špediciji, a važnost špediterovog prava prvenstveno se ogleda u kompleksnosti obuhvata poslova koje špediter obavlja. Temeljne značajke špediterovog prava se ogledaju u regulaciji odnosa svih stranaka tog posla, sa ciljem maksimalne eliminacije nejasnih elemenata pravnih aspekata koji uređuju špediterovo poslovanje, te sa ciljem boljeg pravnog okvira u transportu. Predmet diplomskog rada je istraživanje špedicije i poslova meunarodnog špeditera, istraživanje ugovora o špediciji, bitnih i nebitnih elemenata ugovora te istraživanje špediterovog prava općenito. Značajke špediterovog prava se ogledaju u sve detaljnijem reguliranju odnosa špediterovog posla te u linearnom porastu pravnih pravila koja slijede porast intenziteta globalizacije u svijetu.

Ključne riječi: meunarodna trgovina, špedicija, špediterovo pravo, ugovor o špediciji

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. ʘPEDICIJA I ʘPEDITER.....	4
2.1. POJAM ʘPEDITERA I ʘPEDICIJE	5
2.2. POJAM ME UNARODNE ʘPEDICIJE, ME UNARODNOG ʘPEDITERA, PODʘPEDITERA I ME UʘPEDITERA.....	7
2.3. POSLOVI ME UNARODNOG ʘPEDITERA.....	9
2.3.1. Osnovni poslovi me unarodnog ʘpeditera.....	10
2.3.2. Specijalni poslovi me unarodnog ʘpeditera.....	14
3. ʘPEDITEROVO PRAVO.....	19
3.1. POJAM I ZNA ENJE ʘPEDITEROVOG PRAVA	19
3.2. PREDMET I VRSTE ʘPEDITEROVOG PRAVA	21
3.3. IZVORI ʘPEDITEROVOG PRAVA.....	22
3.4. STATUSI ʘPEDITERA U HRVATSKOM PRAVNOM SUSTAVU.....	23
4. UGOVOR O ʘPEDICIJI	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. NA IN SKLAPANJA UGOVORA.....	37
4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA	39
5. ZAKLJU AK	43
LITERATURA.....	46
POPIS TABLICA	47

1. UVOD

Ovaj diplomski rad ima svrhu prikazati istraživanja temeljnih značajki špediterovog prava, a sa ciljem prezentacije njegovih ključnih elemenata i mehanizama koje se u konačnici daje prikaz pravnih uvjeta za organizaciju i upravljanje špedicijom. Cilj diplomskog rada je prikazom dane tematike, smjeztanjem iste pod njene teorijske okvire nastanka i razvoja, te analizom problema na koje se nailazi u praksi prilikom organiziranja i/ili drugačijeg oblika sudjelovanja u špediterovom procesu pružiti pregled mogućih rješenja i postupaka kod sudjelovanja u špediterovom poslu. Iz toga zasigurno proizlazi svrha rada, odnosno proizlazi potreba da se proces špedicije svede na neke ključne elemente od kojih se sastoji ukupan špediterski posao.

Problem istraživanja u radu se u prvom redu odnosi na prikaz relevantnih uvjeta i faktora koji su prisutni prilikom sklapanja ugovora o špediterovom poslu. Kako špediterovo pravo nikako nije jednoznačan pojam, njega svakako treba prethodno obraditi pružanjem teorijskih okvira u kojima se može smjestiti pojam špedicije, špeditera te špediterovog prava, a iz kojih kasnije proizlazi obrada problematike ugovora o špediciji.

Diplomski rad se sastoji od pet ključnih cjelina, od kojih ukupno tri cjeline čine sadržaj rada u kojem se raspravlja ključna problematika špediterovog prava: *Špedicija i špediter*; *Špediterovo pravo*; te *Ugovor o špediciji*. Ključnom sadržaju rada prethodi *Uvod* u kojem se iznosi značaj razumijevanja špediterovog prava te značaj pravilne primjene istog u praksi, relevantnost analize špediterovog prava te opravdanost rasprave o špediterovom pravu uopće. U konačnici, *Zaključak* daje kratak pregled ključnih saznanja, kratak pregled novih znanstvenih odnosno teorijskih otkrića u svezi upravljanja špedicijom uopće te komparaciju razvoja teorije i prakse špedicije sa prilagodbom pravne struke novonastaloj praksi. Sa naglaskom na meunarodnu špediciju. Također, autorica u obliku novonastalih hipoteza koje proizlaze iz zaključaka ovog diplomskog rada daje prijedloge za daljnja istraživanja te daje prijedlog unapređenja pravnih okvira za regulaciju špediterovog poslovanja.

Prvo poglavlje rada odnosi se na izlaganje teorijskih postavki zpedicije i zpeditera, odnosno raspravlja pojam *međunarodne špedicije, međunarodnog špeditera, podšpeditera te međušpeditera* i ujedno daje pregled *osnovnih i specijalnih poslova* koji obuhvaćaju posao meunarodnog zpeditera. Sve navedeno ima svrhu potpunijeg pregleda zpediterovog poslovanja, te postupnog stupnjevanja sadržaja diplomskog rada od uvoda u zpediciju do sklapanja, trajanja i prestanka ugovora o zpediciji.

Drugo poglavlje raspravlja temeljne postavke zpediterovog prava, a pri tome se određuju: *Pojam i značenje špediterovog prava; Predmet i vrste špediterovog prava; Izvori špediterovog prava; Statusi špeditera u Hrvatskom pravnom sustavu*. U trećem poglavlju slijedi analiza ugovora o zpediciji: *Pojam ugovora; Stranke ugovora; Bitni i nebitni elementi ugovora; Oblik ugovora; Način sklapanja ugovora; Trajanje i prestanak ugovora*.

Metode istraživanja koje se koriste u ovom diplomskom radu, a sa ciljem ostvarenja zto je moguće to njihovih rezultata istraživanja koji se predstavljaju u ovom radu, su metode prikupljanja sve relevantne odnosno dopunske literature . kao metoda prikupljanja odnosno istraživanja sekundarnih izvora podataka . te izuavanje prikupljene stručne literature. U radu se koristi deskriptivna metoda zbog izlaganja teorijskih aspekata temeljnih značajki zpediterovog prava te se ona proteže kroz cijeli diplomski rad.

Prilikom rasprave ključne problematike rada, korištene su i sljedeće istraživačke metode koje se u pravilu odnose na pomoć deskriptivnom izlaganju problematike zpediterovog prava: metoda analize ključnih faktora i elemenata zpedicije, metoda interpolacije i ekstrapolacije, analize i sinteze, indukcije i dedukcije, te studija slučaja . radi sažimanja velikog broja autoru dostupnih izvora i literature na preporušen opseg stranica ovog diplomskog rada, ali i da bi se pritom mogle prikazati zto je moguće relevantnije teorijske postavke, temeljne značajke, okviri zpedicije u organizaciji zpediterovog posla, okviri istog u aspektu pravne struke, te u konačnici komparacija provedenog istraživanja sa svrhom pružanja sažetog i potpunog pregleda sadržaja diplomskog rada u smislenu cjelinu.

Relevantnost i opravdanost analize problematike usklađivanja zpediterovog posla i pravnih okvira u kontekstu zpediterovog prava, leži u činjenici intenzivnog zirenja poslovanja poduzeća na inozemna odnosno globalna tržišta, pri čemu je zasigurno nemoguće isključiti ve u potrebu za većim korištenjem zpedicije i zpediterovog posla uopće u obavljanju svakodnevnog poslovanja takvih poduzeća. Pri tome je posao zpedicije svakako neophodan za obavljanje bilo kakve poslovne aktivnosti kod današnjih poduzeća koja posluju u okruženju danas izrazito turbulentnog i promjenjivog tržišta. Kombinacija vize oblika distribucije proizvoda na globalno tržište te potreba za smanjenjem troškova transporta i rukovanja proizvodima u poslovnim organizacijama svakako dovodi do potrebe za pomnijim izučavanjem i praćenjem novih situacija i prilika u svezi zpediterovog poslovanja. Isto tako, pravni okviri zpedicije zasigurno daju prikaz situacije u zpediterovoj praksi, stoga osim prikaza zpedicije i zpediterovog prava treba staviti naglasak na važnost uloge prava u regulaciji ovakvih poslova ne samo u Republici Hrvatskoj nego i u svijetu.

2. ŠPEDICIJA I ŠPEDITER

Špedicija je složen, dinamički, stohastički i logistički sustav koji se u svojoj suštini bavi organizacijom otpreme i dopreme robe kroz jednu ili više država, a kako bi se u potpunosti i sveobuhvatno mogla shvatiti kompleksnost špediterovog poslovanja potrebno je prvenstveno prikazati špediciju i špeditera iz prizme njezinih teorijskih okvira. Iako gore navedeni sustavi u suštini predstavljaju srž odnosno okosnicu oko koje se okupljaju svi drugi poslovi špeditera, može se reći i da ovakva definicija već u samom početku uvoda u problematiku špediterovog posla daje dovoljno jasan pregled termina špedicije odnosno špeditera.

Obzirom na kompleksnost poslova i drugih komponenata u vezi špedicije, razvile su se teorije koje objasnjavaju održivost špedicije odnosno koje se bave definiranjem svih komponenti špedicije unutar teorijskog prikaza teorije sustava. Tako nastaje teorija sustava i podsustava, gdje svaki sustav špediterovog posla ovisi o nekom drugom sustavu odnosno gdje su podsustavi međusobno ovisni i povezani. U tom smislu, posao špedicije se u teoriji prikazuje kroz prizmu dinamičkog promatranja pojava u špediciji, kompleksnosti prirode posla, sinergizmom, holističkim rješavanjem problema, te relativnosti svih pojava i odnosa špediterovog posla. [13]

Riječ špedicija potječe od latinske riječi *expedire*, što u doslovnom prijevodu znači *odriješiti/urediti*, dok se u praksi najčešće primjenjuje prevodi kao otprema. Kada se špedicija definira kao znanost, može se prikazati kao skup interdiscipliniranih i multidiscipliniranih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih aktivnosti koje djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i prevoz materijalnih dobara (tj. stvari, stvari, ovih i ovotinja) svih prijevoznim sredstvima, svih prijevoznim putovima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu. [13]

Definicija pojma špedicije kao aktivnosti daje pogled na špediciju kao na skup specifičnih funkcija, poslova, operacija, pravila i vještina koje djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i prijevoz materijalnih dobara. [13]

Uvodno definiranje zpedicije svakako zahtjeva i razumijevanje obuhvata na ina transporta kojeg obuhvaća izvršavanje zpedicije odnosno prijevoza i manipulacije preuzetom robom. To su svakako pomorski transport, željezni i cestovni transport, zračni transport te prijevoz robe rijekama, jezerima i kanalima. Pri tome valja naglasiti transportne klauzule kao što su Incoterms 2010¹ i RAFTD². Transportne klauzule reguliraju odnose između u prodavatelja (izvoznika) i kupca (uvoznika), te se odnose i na regulaciju odnosa drugih sudionika zpediterovog poslovanja.

2.1. POJAM ŠPEDITERA I ŠPEDIICIJE

O važnosti i značaju zpeditera i zpedicije uopće govori činjenica da se zpeditera, a osobito onog međunarodnog, često naziva arhitektom transporta. Razlog leži u kompleksnosti poslova koje obavlja zpediter, odnosno širokom obuhvatu poslova koje obavlja zpedicija. Ovo nadalje znači da mala i srednja poduzeća vrlo teško mogu organizirati vlastitu zpediciju kao zasebnu ustrojbenu jedinicu unutar strukture svog poduzeća, nego moraju koristiti usluge specijaliziranih poduzeća za poslove zpedicije.

Pod zpedicijom treba razumjeti specijaliziranu gospodarsku djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Zpediciju obavlja zpediter, a to je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo i obrtnice bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata³ pomoću prijevoznika i

¹ Incoterms 2010 . Incoterms klauzule odnosno pariteti predstavljaju oznake propisane od Međunarodne trgovinske komore, a kojima se uređuju troškovi i rizici prilikom svih vrsta transporta robe. (Primjerice, za sve vrste transporta vrijede oznake EXW . franko tvornica, FCA . franko prijevoznik *uz naznačeno mjesto*, CPT . vozarina plaćena do *uz naznačeno mjesto*, CIP . vozarina i osiguranje plaćeni do *naznačenog mjesta*, DAT . isporu čeno terminal, DAP . isporu čeno na mjestu *uz navedeno mjesto*, DDP . isporu čeno ocarinjeno *uz naznaka mjesta*.)

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

³ Komitent kao nalogodavac, odnosno zpediter kao komisionar.

drugim poslovima koji su s tim u vezi, kako na domaćem tako i na međunarodnom planu. [1]

Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske zpediterom 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 određene stvari sklada u svoje ime i za račun nalogodavatelja, u ime i za račun nalogodavatelja odnosno u svoje ime i za svoj račun, ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prijevoza, te da obavlja ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavatelj se obvezuje da mu isplati određenu naknadu. [5]

Kada je riječ o vrstama zpedicije ona se može podijeliti na nacionalnu i međunarodnu zpediciju. Zpediterski poslovi, a osobito poslovi međunarodne zpedicije, toliko su raznovrsni i kompleksni da je u okviru zpediterske djelatnosti dozvoljeno podjela rada i specijalizacije. [1] Kao što je spomenuto, organizacija vlastitog zpediterovog posla u manjim poduzećima je izrazito nerentabilna i neekonomična, zbog čega se isti organizira kao specijalizirano poduzeće, pri čemu se kod određivanja uobičajenosti zpedicije može izvesti podjela na:

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

S obzirom na teritorijalni djelokrug poslovanja, zpedicija se može obavljati nacionalno ili međunarodno, pa se zpediterske stručne organizacije odnosno udruženja organiziraju prema tom parametru kao najčešćoj klasifikaciji zpediterskih poduzeća. Svi sustavi zpediterskih specijaliziranih poduzeća u svijetu čine međunarodni sustav organizacija. Takav sustav se naziva Međunarodni savez

zpediterskih udruženja (engl. *Internation Federation of Freight Forwarders Associations* - FIATA).

Prije samog definiranja pojma međunarodne zpedicije, zpeditera, podzpeditera i međuzpeditera treba se pozabaviti definiranjem nacionalne zpedicije kao preduvjeta razumijevanja osnove po kojoj se vrši glavna podjela i specijalizacija zpedicije s obzirom na prirodu zpediterovog posla. Nacionalna zpedicija, se odnosi prvenstveno i isključivo na zpediciju odnosno manipulaciju robe unutar jedne države, i to na lokalnoj razini ili na razini cijele države, odnosno zpedicija u istom mjestu ili iz jednog mjesta u državi do drugog mjesta u istoj državi.

Iako međunarodni zpediter može svoju djelatnost obavljati i samo na nacionalnoj razini, ali i na onoj međunarodnoj, nacionalni zpediter svoju djelatnost obavlja isključivo na nacionalnoj razini, obzirom da organizacija nacionalnog poslovanja ne ispunjava uvjete za međunarodno obavljanje poslova zpedicije.

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

Međunarodna zpedicija prvotno se razvila iz nacionalne zpedicije, a danas se čak oko 90% cjelokupnog izvoza, uvoza i tranzita obavlja preko već spomenutih specijaliziranih zpediterskih poduzeća. Ove komponente gospodarstva imaju vrlo veliko značenje za njegov razvoj i poticanje pozitivnih trendova rasta.

Međunarodna zpedicija je specifična po tome što, kao što je prethodno opisano, može obavljati poslove na nacionalnoj razini (od jednog do drugog mjesta unutar jedne države) te na međunarodnoj razini (između dvije ili više država), a u svojoj suštini se bavi organiziranjem:

- otpreme robe iz vlastite države u strane države (izvozna zpedicija),
- dopreme robe iz stranih država u vlastitu državu (uvozna zpedicija),

- provoz robe izme u stranih dr0ava preko vlastite dr0ave (tranzitna zpedicija). [1]

Pritom se me unarodna zpedicija mo0e prema osnovnom obilje0ju poslovanja obavljati kao lu ka (pomorska) zpedicija, kontinentalna zpedicija te grani na zpedicija, a s obzirom na vrstu prijevoznih sredstava koji se mogu koristiti pri prijevozu i manipulaciji robom za potrebe prijevoza na razli itim prijevoznim relacijama. S obzirom na obujam poslovanja, zpedicija neovisno o teritorijalnom djelokrugu poslovanja mo0e biti velika, srednja odnosno mala.

Zna aj me unarodne zpedicije se ogleda u vanjskoj trgovini i u me unarodnom transportu kroz zest funkcija . prostorna, vremenska, kvantitativna, kvalitativna, kreditna i propagandna funkcija. [11] Uz definiranje teorijskih okvira unutar kojih se organizira me unarodna zpedicija, te uz definiranje temeljnih pretpostavki nad kojima se ona odvija, potrebno je definirati me unarodnog zpeditera te vrste zpeditera kao zto su podzpediter i me uzpediter.

Me uzpediter je zpediter (pravna ili fizi ka osoba) na kojega je glavni zpediter prenio djelomi no izvrzenje zpediterovog posla, a podzpediter je pravna ili fizi ka osoba na koju je glavni zpediter prenio u cjelini izvrzenje zpediterovog posla. S druge strane, me unarodni zpediter je pravna osoba ili fizi ka koja u potpunosti mo0e obavljati poslove me unarodne zpedicije, koja je registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, a isklju ivo i u obliku stalnog zanimanja zaklju uje poslove u svoje ime i za tu i ra un (kao komisionar), u tu e ime i za tu i ra un (kao agent) i u svoje ime i za svoj ra un (kao samostalna kategorija gospodarstvenika), odnosno na navedene na ine zaklju uje ugovore potrebne pri organiziranju otpremanja (izvoza), dopremanja (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca s pomo u prijevoznika i obavlja druge propisane ili uobi ajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremanjem, dopremanjem i provoza robe. [11] Poslove glavnog zpeditera koje on ne mo0e izvrziti (npr. zbog previze vlastitog posla), se u cijelosti mogu prebaciti na drugog (pod)zpeditera koji e taj posao obaviti umjesto njega . glavnog zpeditera. U tom slu aju podzpediter obavlja cijeli posao kao da ga obavlja glavni zpediter. Sa druge strane, me uzpediter

je zpediter koji preuzima samo dio poslova glavnog zpeditera, i to uglavnom po pitanju otpreme, dostave odnosno tranzita robe/poziljke.

Me uzpediter obavlja poslove i zadatke koje zpediter nije u mogu nosti obaviti, zto zna i da je zpediter taj koji koristi usluge me uzpeditera, a ne komitent. Dok se me uzpediter anga0ira naj ez e na me unarodnoj razini odnosno u inozemstvu, na podzpeditera se mo0e prebaciti itav preuzeti zpediterski posao . primjerice ako glavni zpediter ima problem nedostatka radne jedinice za otpremu/dopremu robe ili kad zbog nekih drugih razloga nije u mogu nosti obaviti preuzeti zpediterski posao.

Prije prikaza poslova me unarodnog zpeditera valja istaknuti funkcije me unarodnog zpeditera. Pod funkcije se ne ubrajaju poslovi me unarodnog zpeditera, nego se kategoriziraju po obuhvatu zadataka i uloga koje me unarodni zpediter ima. Zna aj funkcija me unarodnog zpeditera u cjelini se ogleda u doprinosu putem gospodarske funkcije, stoga e se funkcije i ovdje podijeliti s obzirom na ulogu u gospodarstvu.

2.3. POSLOVI MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

Kao zto postoje razli ite vrste zpeditera, tako postoje i razli ite odgovornosti i poslovi koje obavlja pojedini zpediter. Nadalje, postoji razlika izme u poslova klasi nog zpeditera i me unarodnog zpeditera.

Klasi ni zpediter je gospodarstvenik, pravna ili fizi ka osoba koja isklju ivo i u obliku stalnoga zanimanja organizira otpremu, dopremu i provoz robe njegovih nalogodavatelja (izvoznika/uvoznika) pomo u prijevoznika te drugim poslovnima koji su u vezi s otpremom, dopremom i provoza robe. [13]

Sa druge strane, poslovi me unarodnog zpeditera se zbog njegovih odgovornosti i specifi nosti poslova kojima se bavi, mogu razlikovati. Tako poslovi me unarodnog zpeditera podrazumijevaju poslove gospodarske usluge vanjskotrgovinskog prometa, zto sa sobom nosi mnoge specifi nosti:

- otprema robe iz vlastite u strane dr0ave (izvozna zpedicija),
- doprema robe iz stranih u vlastitu dr0avu (uvozna zpedicija),
- provoz robe izme u stranih preko vlastite dr0ave (provodna ili tranzitna zpedicija) koje obavljaju me unarodni zpediteri,
- te obavljanje drugih propisanih ili uobi ajenih specijalnih (sporednih) poslova i radnji u vezi s otpremom, dopremom ili provozaom (tranzitom) robe. [13]

Obveza svakog poduze a koje preuzima posao za nalogodavatelja (kupca) je izvrzavanje preuzete obveze u cijelosti, odnosno osloba anje nalogodavca od obaveze organizacija, i preuzimanje te obveze na sebe u zamjenu za dogovorenu nov anu naknadu. Isto vrijedi i sa poslovima me unarodnog zpeditera, iji je zadatak osloboditi svog nalogodavatelja (izvoznika, uvoznika, proizvo a a) cjelokupnog napora i brige oko poslova otpreme, dopreme i provoza robe u me unarodnom 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 razli itih zadataka, oni se u svojoj suztini mogu podijeliti na dvije kategorije . osnovni poslovi i specijalni poslovi.

2.3.1. Osnovni poslovi međunarodnog špeditera

Osnovnim poslovima smatraju se oni bez kojih se ne mo0e zamisliti funkcioniranje bilo kojeg me unarodnog zpediterovog posla, odnosno koji su preduvjet za izvrzenje posla me unarodnog zpeditera. To su sljede i:

1. stru ni savjeti i sudjelovanje u pregovorima radi sklapanja ugovora o me unarodnoj kupoprodaji,
2. instradacija,
3. doziv robe,

4. sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasi an na in . uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane,
5. sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta *od vrata do vrata*,
6. prihvrat robe radi otpreme,
7. otprema, doprema i provoz robe u u0em smislu,
8. sklapanje ugovora ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe,
9. sklapanje ugovora o transportnom osiguranju,
10. sklapanje ugovora o uskladiztenju i uskladiztenje robe,
11. ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata,
12. obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe,
13. kontrola ispravnosti dokumenata i obra una vozarine, carine i drugih pristojbi i trozkova,
14. informiranje nalogodavca. [11]

Obzirom da je za organizaciju prijevoza robe potrebno poznavanje organizacije zpediterskih poslova te poznavanje svih prepreka i uskih grla u zpediterovom poslu, za velik dio procesa prijevoza robe, a osobito u me unarodnoj zpediciji, po0eljno je i potrebno anga0iranje stru njaka u tom podru ju kako bi se maksimalno smanjila vjerojatnost nepredvi enih pogrezaka, zastoja, te grezaka kao zto je primjerice sastavljanje ugovora o zpediciji po ijoj osnovi kasnije zpediter mo0e imati vrlo visoke trozkove zpediterskih usluga, koje bi zpediter trebao sam snositi (na trozak zpeditera) ili koje bi trebao snositi nalogodavac (na trozak nalogodavca). Tu je rije o poslovima stru nih savjeta i sudjelovanja u pregovorima radi zaklju ivanja ugovora o me unarodnoj suradnji. Zbog opisanih razloga ova vrsta osnovnih poslova me unarodnog zpeditera je izrazito va0na. ¥peditera se za takve poslove mo0e anga0irati u trenutku izrade izvozni ke ponude, tj. u trenutku analiziranja izvoznih ponuda, te u razdoblju priprema za vo enje poslovnih pregovora. [6]

Instradacija je odre ivanje (izbor) prijevoznog puta kojim e se roba otpremiti, dopremiti ili prevesti od otpremnog mjesta u jednoj do odrediznog mjesta u drugoj

dr0avi; odre ivanje (izbor) prijevoznog sredstva kojim e roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na odre enom putu; odre ivanje na ina prijevoza i odre ivanje vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odrediznog mjesta. [11] Kada dispozicija ne sadr0i nalog o prijevoznom putu, prijevoznom sredstvu i postupku za otpremu stvari, zpediter je ovlašten odabrati odnosno kombinirati elemente koji e biti najpovoljniji za nalogodavatelja; zpediter mo0e den ane poziljke otpremiti u zbirnom prometu, ako nije primio izri it i pisani druga iji nalog, a o preuzimanju i otpremi robe zpediter je du0an izdati nalogodavatelju, uobi ajenu otpremni ku potvrdu; zpediter ima pravo na razliku u vozarini. [6] Intradicija je kvalitetno najsl0eniji, najte0i i najodgovorniji osnovni posao me unarodnog zpeditera. Izuzetno je zna ajan za doma eg prijevoznika, izvoznika i uvoznika, ali i za druge sudionike tog posla. [11]

Iako doziv kao osnovni posao zpeditera mo0e izgledati vrlo sli no intradiciji, ipak je rije o razli itim poslovima zpeditera . doziv se odnosi na slanje uputa o utovaru robe kako bi se vrijeme manipulacije robom uskladilo sa svim prijevoznicima. Doziv robe mo0e biti izravan i neizravan (putem skladizta). Izravan doziv je kada se odre ena poziljka robe mora krcati u brod izravno iz kopnenog vozila, pa tada zpediter doziva robu direktno. Op e je pravilo da se masovni teret barem 60-70% doziva direktno, tj. s prekrcajem vagon-brod. Sa druge strane, neizravan doziv (putem skladizta) je kada se odre ena poziljka ne e krcati na brod izravno iz kopnenih vozila, pa zpediter doziva robu putem skladizta. [6]

Sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasi an na in . uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane te sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* predstavljaju sli ne, ali u stupnju kompleksnosti, vrlo razli ite poslove. Zaklju ivanje ugovora o prijevozu robe na klasi an na in podrazumijeva uporabu prijevoznog sredstva jedne prometne grane, a takvo zaklju ivanje ugovora je posebno va0no za zasnivanje ugovornih odnosa izme u me unarodnog zpeditera i prijevoznika u pomorskom, 0eljezni kom, rije nom, cestovnom i zra nom prometu. [6] Zaklju ivanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* je zna ajno zbog toga zto u

me unarodnom multimodalnom transportu jedino me unarodni zpediter ima sve uvjete i formalnopravne i stvarne da izvrzava visokozahtjevnu zada u poduzetnika me unarodnog transporta. [6]

Sklapanje ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe, sklapanje ugovora o transportnom osiguranju, sklapanje ugovora o uskladiztenju i uskladiztenje robe, ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata, obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe, kontrola ispravnosti dokumenata i obra una vozarine, carine i drugih pristojbi i trozkova su va0ni poslovi zbog toga zto o ugovorima, dokumentaciji i carini ovisi itav zpediterski posao, i to od pregovora oko uvjeta ugovorenog posla, ispravnosti i to nosti ispune ugovora o zpediciji, do omogu avanja kontinuiteta poslovanja obje stranke ugovora o zpediciji. Informiranje nalogodavatelja se odnosi na obvezu zpeditera odnosno na pravo nalogodavca da ga se obavjeztava o kretanju robe, o izvanrednim doga ajima te o kona nom izvrzenju naloga.

Osnovne obveze zpeditera su izvrzenje prihvata i predaje robe te obveza da upozori nalogodavca na nedostatke pakiranja, ozte enja ambala0e, ozte enje ili manjak sadr0aja. Kako bi on mogao ispuniti te obveze, mora prethodno primiti robu, a roba koju zpediter prihva a mora biti spremna za transport, stoga je obveza nalogodavca da robu pripremi za transport. Ipak, nalogodavac mo0e zpediteru dati nalog da zpediter izvrzi pripremu robe za prijevoz. [6] Zbog toga se u osnovne poslove ne ubraja samo otprema, doprema i prijevoz robe nego i prihvata robe radi otpreme.

Poslove sklapanja ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe zpediteri u pravilu ne obavljaju, nego njihovo izvrzenje organiziraju zaklju ivanjem ugovora sa specijaliziranim organizacijama (pravnim i fizi kim osobama). Sklapanje ugovora o transportnom osiguranju zpediter sklapa kao zastupnik ugovaratelja osiguranja, i to u ime, po nalogu i za ra un nalogodavca. Sklapanje ugovora o uskladiztenju i uskladiztenje robe zpediter obavlja, ali se taj posao ne smatra osnovnom djelatnoz u zpeditera nego se izvrzenje tako er organizira u specijaliziranim organizacijama. Ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata ne smije se shvatiti kao administrativni zadatak od sporednog zna aja nego kao jedan od najva0nijih poslova

me unarodne zpedicije, jer prijevoz robe predstavlja izrazito važnu fazu izvršenja ugovora o kupoprodaji robe. Zaključenje takvog ugovora temelji se na povjerenju izvoznika i uvoznika, pa su takve isprave jedini instrument koji odnosu izvoznika i kupca daju ispravnost u pogledu izvršenja posla. [6]

Poslovi carinjenja robe podrazumijevaju organizaciju otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu, a to obavlja špediter kao specijalizirana osoba u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu za obavljanje poslova koji su u vezi s takvom otpremom i dopremom. Kontrola ispravnosti dokumenata i obrada prijevoznikine, carine i drugih pristojbi i troškova su također osnovni poslovi međunarodnog špeditera, a predstavlja vrlo važan posao jer o njemu ovise troškovi prijevoza. [6]

Obzirom da nalogodavac špediteru povjerava robu koja je u njegovom vlasništvu, 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 izvršenja dogovora o prijevozu robe.

2.3.2. Specijalni poslovi međunarodnog špeditera

Skupinu specijalnih poslova međunarodnog špeditera 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 špediterskih potvrda i drugih FIATA . dokumenata,
5. uzorkovanje robe,
6. zastupanje nalogodavatelja u regresnom postupku⁴ prema trećim osobama,
7. zastupanje nalogodavatelja u slučaju zajedničke havarije,

⁴ Regres ili tzv. regresni zahtjev podrazumijeva pravo špediterova nalogodavca da zahtjeva naknadu štete koju je pretrpio time što je poziljka stigla (ili nije stigla) u određenoj ili nekom drugom neprimjerenom stanju. [11]

8. ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe u međunarodnom prometu,
9. hranjenje i pojenje ovih životinja,
10. dovođenje robe,
11. sajamski poslovi,
12. lizing (*leasing*) poslovi,
13. konsignacijski poslovi,
14. međunarodni pomorski prometno-agencijski poslovi,
15. kreditiranje nalogodavatelja,
16. otprema, doprema i prevoz zbirnog prometa,
17. drugi propisani ili uobičajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i prevozom 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 (međunarodnog) zpeditera, ipak predstavljaju jednako važne poslove koje obavljaju zpediteri. Pakiranje i signiranje robe, te vaganje i sortiranje iste najčešće obavljaju specijalizirane organizacije, ali unatoč tome i velik broj zpeditera upravo ove poslove redovito obavlja unutar svoje djelatnosti.

Zpediter može samostalno obavljati navedene poslove pakiranja, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, ili za to može zaključiti ugovor sa specijaliziranim organizacijama. U potonjem slučaju zpediter ne odgovara za kvalitetu odnosno za pogreške izabrane organizacije, ali odgovara za izbor organizacije sa kojom je sklopio neki (ili sve) od navedenih poslova. Kada zpediter sam obavlja poslove pakiranja, 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 može se ubrojiti i specijalni posao ugovorne kontrole kvalitete i kvantitete robe u međunarodnom prometu, a to je ugovaranje ide u korist zpediteru i nalogodavcu. radi utvrđivanja realnog stanja zaprimljene odnosno poslanoj/isporučene robe (zpediteru), a kako bi se u slučaju nepravilnosti robe ili druga njegovog stanja od onog navedenog u popratnim dokumentima ispitivane robe,

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

Izdavanje jamčevnih pisama vrzi se pri organizaciji i obavljanju prekomorskog prijevoza, a izdavanje zpediterskih potvrda i drugih FIATA dokumenata vrzi se samo na izričit nalog nalogodavca, a zpediter u cijelosti odgovara za točnost navedenih podataka. Uzorkovanje robe vrzi se provjerom kakvoće robe za potrebe evidencije stanja zaprimljene kakvoće u dokumente, te za potrebe reguliranja odnosa između prodavača i kupca (zpeditera i nalogodavatelja).

Zastupanje nalogodavatelja u regresnom postupku prema trećim osobama podrazumijeva ponazanje zpeditera kao dobrog gospodarstvenika prema robi nalogodavca. Iako zpediter ne odgovara za nastale štete (iako nalogodavac ima pravo tražiti naknadu za štete) on mora *poduzeti sve potrebne mjere radi osiguravanja nalogodavčevog prava na naknadu štete*, [10] a to podrazumijeva pripremne mjere i radnje, te vođenje regresnog postupka. [11]

Zastupanje nalogodavatelja u slučaju zajedničke havarije se u prvom redu odnosi na ulogu zpeditera u likvidaciji (obradu) štete pokrivena osiguranjem robe u pomorskom prijevozu, odnosno osiguranjem definiranim u ugovoru o zpediciji.

Ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe ima posebno značenje u vanjskotrgovinskom prometu. Prodavatelju je u interesu da angažira zpeditera koji će napraviti provjeru kvalitete kako bi prodavatelj na taj način izbjegao sporove sa kupcem i kako bi mogao zamijeniti robu za robu sa odgovarajućom kvalitetom. Osnovni zadatak kontrolnog zpeditera je preuzeti brigu prodavatelja o kvaliteti i to na način da izvrši poslove kontrole kvalitete, kvantitete te kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe. [6]

Obzirom da se prijevoz bilo koje robe podrazumijeva veći i broj dana odnosno tjedana koliko poziljka putuje do svog odredišta, poseban problem nastaje kod prijevoza živih životinja. Tada zpediter mora organizirati hranjenje i pojenje, što je vrlo odgovoran posao obzirom na činjenicu da male pogreške u obavljanju ove vrste posla

zpeditera može imati katastrofalne posljedice po Oivotinje (poziljku) nalogodavca, a isto vrijedi sa dole ivanjem robe (mesa, vo a, povr a, odnosno bilo koje druge robe nalogodavca koju je potrebno dole ivati, odnosno koja se dole uje prema dogovoru sa nalogodavcem).

Sajamski i *leasing* poslovi zbog specifi nosti svoje prirode u zpediterovoj djelatnosti spadaju u specijalne poslove zpeditera. Obavljanje konsignacijskih poslova podrazumijeva registraciju djelatnosti za obavljanje poslova zastupanja stranih tvrtki, a isto vrijedi i za me unarodne pomorske prometno agencijske poslove. Konsignacijski poslovi su specifi ni poslovi koji se odnose na zastupanje stranih tvrtki: obavljanje poslova u ime i za ra un strane tvrtke, zaklju ivanje ugovora u ime i za ra un strane tvrtke, dr0anje skladizta strane robe radi prodaje, te obavljanje servisa za odr0avanje uvezene opreme i tajnih dobara za osobnu potroznju, te davanje tehni kih i drugih usluga. [6]

Kreditiranje nalogodavatelja predstavlja jednu od najva0nijih funkcija me unarodne zpedicije u me unarodnom transportu i vanjskoj trgovini, a proizlazi iz zpediterove kreditne funkcije. ¥pediter kreditira nalogodavca tako zto vlastitim sredstvima za njegov ra un pla a nu0ne i korisne trozkove nastale u vezi s organiziranjem otpreme, dopreme i provoza robe. Kreditiranje nalogodavatelja ovim na inom nije neophodno, odnosno mogu e je dogovoriti i druga ije pla anje nastalih trozkova sve dok je roba kod zpeditera. Za kreditiranje (pla anje trozkova sredstvima zpeditera) zpediter napla uje nalogodavcu dodatne kamate za tu uslugu, ali isto tako zpediter ima pravo tra0iti predujmove kada je tako posebno ugovoreno.

Otprema, doprema i provoz zbirnog prometa zna i odluku zpeditera o koriztenju povlaztenih tarifa za skupni prijevoz robe jednog ili vize nalogodavaca, a osim povlaztenih tarifa prednosti takvog prijevoza su njegova brzina i kvaliteta. Zbirne poziljke se ne zaustavljaju na velikom broju me ustanica radi nadopunjavanja poziljkama nego se zaustavljaju samo pri situacijama kada je nemogu e nastaviti dalje put (npr. vozni red). Obzirom da ve i broj premjeztanja i prebacivanja odnosno u estalija manipulacija robom zna i vize lomova, kvarova i zteta robe koja se prevozi, zbirni promet omogu ava manje ztete na robi . zbog rje eg rukovanja robom.

Drugi propisani ili uobičajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i provoženom robe su osiguranje povlastica, refakcija i drugih beneficija od stranih i domaćih prijevoznika i drugih sudionika u prometnom sustavu; pribavljanje tranzitnih dozvola i ostalih isprava potrebnih u organiziranju prijevoza robe; unutrašnja zpedicija; zpediterska kurirska služba; ostali poslovi u međunarodnoj zpediciji. [11]

3. ŠPEDITEROVO PRAVO

Pravo se može definirati kao skup zakona, pravila, uredbi odnosno pravilnika kojima se uređuju odnosi u nekoj zajednici, odnosno kao skup djelotvornih društvenih pravila koje je donijela ili priznala država. Temeljni cilj tih pravila je uređivanje određenih društvenih odnosa i utjecaj na ponašanje ljudi radi održavanja određenog društvenog uređenja koje je u interesu vladajuće društvene skupine, ali i svih ljudi koji žive u dotičnoj državi. [12]

Špediterovo pravo regulirano je građanskim pravom. Izvor špediterovog prava u Republici Hrvatskoj je *Zakon o obveznim odnosima* iz 2005. godine. *Zakon o obveznim odnosima* sadrži posebni odjeljak koji regulira osnove špediterovog prava.

3.1. POJAM I ZNAČENJE ŠPEDITEROVOG PRAVA

Posao u špediciji regulira se špediterskim pravom. To pravo ima svoja područja koja reguliraju posebne segmente poslova špeditera. Primjerice, špediterovo pravo se razlikuje od prava drugih oblika prometa, kao npr. prometnog prava ili prava međunarodne trgovine. Obzirom da se trend intenzivne globalizacije danas sve više ubrzava, tako je posljedno došlo i do razvoja transporta odnosno špedicije, što je značilo potrebu za detaljiziranjem i specificiranjem pojedinih dijelova propisa o transportu (špediciji) odnosno za regulacijom odnosa u ovoj djelatnosti, što 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 određenim pravnim aktima.

Modernizacija i ubrzani razvoj međunarodnog prometa općenito, a posebice suvremenih tehnologija transporta, uključuju i afirmaciju kombiniranoga i multimodalnoga transporta, ubrzani razvoj vanjske trgovine, poboljšanje društvenih i

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

zpediterovo pravo uređuje odnose koji se pojavljuju tokom obavljanja zpediterovog posla (npr. odnose nalogodavatelja i zpeditera i tome slično). S tim u svezi, obzirom da zpediter ne obavlja isključivo poslove zpeditera u uobičajenom smislu nego i poslove prijevoznika, posao zpeditera se vrlo često susreće sa pravom meunarodne trgovine, prometnim pravom, pravom multimodalnog transporta, carinskim pravom i tome slično.

Pravo multimodalnog transporta se još može nazvati i pravo integralnog transporta, integriranog transporta, intermodalnog transporta, izravnog ili direktnog transporta, mješovitog transporta, kombiniranog transporta, uzastopnog transporta, vizena inškog transporta, unimodalnog transporta, multimodalnog transporta i tome sličnim vrstama transporta. [4] Pravo multimodalnog transporta se odnosi na pravo koje uređuje međusobno povezane i međusudioničke prometnotehnološke aktivnosti, direktne i indirektno sudionike, prometne i druge kadrove i tehnika pomagala u njihovom radu i druge elemente u stalnom kretanju, mijenjanju i razvoju. Pravo multimodalnog transporta osim toga uređuje odnose ugovornih strana u zpedicijskom poslu, kao što 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 uređuju pravne odnose koji nastaju u području prometa, a dijeli se na prometno upravno pravno i prometno imovinsko pravo, zatim na pomorsko pravo, pravo unutarnje plovidbe, željezničko pravo, pravo cestovnog prometa, zrakoplovno pravo, poštansko pravo i na tome slične oblike prometnog prava. [8]

3.2. PREDMET I VRSTE ŠPEDITEROVOG PRAVA

Predmet špediterovog prava može se definirati prema predmetu u kojem i u zirem smislu. U kojem smislu ono podrazumijeva obveze, odgovornosti i prava špeditera i nalogodavatelja koji su regulirani određenim pravnim aktima. Predmet u zirem smislu osim obveza, odgovornosti i prava navedenih strana uključuje i obveze, odgovornosti i prava špeditera i brojnih aktivnih sudionika procesa proizvodnje prometnih usluga koji su uređeni određenim pravnim aktima, odnosno pravnim pravilima. [12]

Predmet špediterovog prava određuje se po obuhvatu sudionika špediterovog posla (konvencionalni transport, kombinirani transport, multimodalni transport)⁵, što u konačnici znači i manje ili više složenih poslova koje je potrebno obaviti, odnosno zakone koji se primjenjuju (na dvije ili više strana).

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

- špediterovo prisilno pravo,
- špediterovo autonomno pravo,
- nacionalno špediterovo pravo,
- međunarodno špediterovo pravo,
- izvozno, uvozno i tranzitno špediterovo pravo. [12]

Prisilno pravo podrazumijeva pravna pravila kojima se ograničavaju mogućnost proizvoljnog sklapanja ugovora o špediterovom poslu između špeditera i nalogodavatelja, kako bi se spriječi ili sukobi i nepravilnosti pri ugovaranju špediterovog posla odnosno održavanju odnosa dviju ili više strana ugovornog posla. Prisilno pravo uređuje odnose špeditera i nalogodavatelja, ali to mogu biti i prisilna pravila kojima se uređuju odnosi između špeditera i treće osobe koje špediteri

⁵ *Konvencionalni transport* je onaj transport koji ima jednostavne i rutinske usluge te vrlo mali obuhvat poslova, što ga čini jednostavnijom vrstom transporta. *Kombinirani transport* podrazumijeva složenije špediterske poslove, te iziskuje i zahtjeva obuhvat posla. *Multimodalni transport* pak podrazumijeva izrazito složene i kompleksne usluge, a predmet njegovih prava po obuhvatu poslova je mnogo širi, složeniji i zahtjevniji od predmeta špediterova prava u drugim vrstama transporta. [12]

angažiraju u procesima otpreme, dopreme i provoza nalogodavateljevih poziljaka.
[13]

Špediterovo autonomno pravo može se nazvati istovjetno prisilnom pravu, osim u ključnom elementu mogući stvaranja pravnih pravila od strane subjekata špediterovog prava (samostalno), ali i dalje u okvirima koje im dopuzta zakonodavac.
[13]

Nacionalno i međunarodno pravo su pravna pravila prema državnim granicama, pa tako nacionalno pravo uređuje odnose u nacionalnom špediterovom poslovanju, a međunarodno pravo odnose stranaka u međunarodnom špediterovom poslovanju. Međunarodno pravo je skup pravila koja države ili narodi prihvaćaju kao obvezujuća u svojim međusobnim odnosima, uključujući i odnose s međunarodnim organizacijama. Međunarodno pravo je običajno uključeno u sporazume između suverenih država i/ili proizlazi iz takvih sporazuma. [2] Međunarodno pravo se može podijeliti na javno i privatno međunarodno pravo. Međunarodno javno pravo uređuje odnose među državama i međunarodnim organizacijama, a međunarodno privatno pravo (sukob zakona) se bavi odreivanjem toga koji pravni sustav je nadležan i koji se zakoni primjenjuju u nekom pravnom sporu. Međunarodno pravo ima veliko značenje i vrlo je važno u međunarodnoj špediciji. Nacionalno pravo može se podijeliti na iste vrste i ima iste značajke kao međunarodno pravo, osim što se nacionalno pravo odnosi na ureivanje odnosa unutar jedne države, a ne vize njih.

3.3. IZVORI ŠPEDITEROVOG PRAVA

Izvore špediterovog prava može se svrstati u zakonske izvore, podzakonske te autonomne izvore, pri čemu valja istaknuti da izvori špediterovog prava i statusi špeditera u hrvatskom pravnom sustavu stvaraju pravnu paradigmu ne samo za

obavljanje svih zadataka i poslova klasi nog europskog zpeditera, nego i njegovu transformaciju u modernog logisti kog operatora. [13] (Tablica 1.)

Tablica 1. Izvori špediterovog prava

Izvor špediterovog prava	Opis
Zakonski izvor	<ul style="list-style-type: none"> • Zakon o obveznim odnosima • Zakon o posebnim uvjetima za obavljanje poslova me unarodnog otpremnika u vezi s <i>carinjenjem robe</i>
Podzakonski izvor	<ul style="list-style-type: none"> • Pravilnik o polaganju stru nog ispita za djelatnike me unarodnog otpremništva u vezi carinjenja robe • Pravilnik o davanju odobrenja za obavljanje poslova ovlaztenim carinskim otpremnicima i ovlaztenim carinskim zastupnicima
Autonomni izvor	<ul style="list-style-type: none"> • Op i uvjeti poslovanja me unarodnih otpremnika Hrvatske

Izvor: Izradila autorica prema Zelenika, R., Špediterovo pravo, Rijeka, 2001., str. 67-72., Zelenika, R., Temelji logisti ke zpedicije . knjiga prva, Rijeka, 2005., str. 558.

Autonomni izvori zpediterovog prava su izvori ija se osnovanost temelji na autonomnom reguliranju poslovnog prava od strane nedr0avnih organa. Naj ez i izvori autonomnog prava su obi aji (dobri poslovni obi aji i trgovinski poslovni obi aji), op i uvjeti poslovanja i formularni ugovori (formularno pravo), a u takvo pravo se mogu ubrojati op 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 zpeditera, mo0e se govoriti o statusu u hrvatskom pravnom sustavu ili u bilo kojem drugom pravnom sustavu obzirom da svaka dr0ava svojim pravnim sustavom mo0e stvoriti razli ite statuse zpeditera. Tako hrvatski pravni sustav zpediterima stvara statuse koji se razlikuju od statusa zpeditera u

drugim državama Europe, zbog čega postoje razlike u npr. njemačkom pravnom sustavu, francuskom pravnom sustavu i hrvatskom pravnom sustavu.

Statusi zpeditera u hrvatskom pravnom sustavu mogu se podijeliti na:

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

Ova podjela statusa zpeditera u hrvatskom pravnom sustavu temelji se na zpediteru u funkciju klasičnog operatora, iako ga se osim toga može promatrati kao megalogističkog operatora (ovisno o poslovima koje obavlja), u funkciji nizalogističkog operatora i tome slično.

Žepediter u funkciji klasičnoga operatora obavlja klasične osnovne i specijalne poslove. To je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskoga prometa, koja isključivo i u obliku stalnoga zanimanja sklapa u svoje ime i za tu i račun (kao komisionar za komitenta/nalogodavatelja), u tuđe ime i za tu i račun (kao agent) i u svoje ime i za svoj račun (kao samostalni gospodarstvenik) ugovore potrebne pri organiziranju otpreme (izvoza), dopreme (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavatelja s pomoću prijevoznika i obavlja druge propisane ili uobičajene specijalne, sporedne poslove i radnje u vezi s otpremom, dopremom i proвозom robe. [14] Žepediter u statusu komisionara je najzastupljeniji status, i to ne samo u Hrvatskoj nego i u cijeloj Europi, obzirom da su poslovi posredovanja između izvoznika i uvoznika, a zpeditera tog statusa vrijede pravila o ugovoru o zpediciji *Zakona o obveznim odnosima*. Žepediter koji poslove obavlja u statusu agenta je pravna / fizička osoba koja obavlja poslove po nalogu, za račun i u ime nalogodavatelja, dok zpediter u statusu komisionara podrazumijeva posredništvo između nalogodavatelja i drugih sudionika (agenata), a za razliku od agenta obavljaju poslove u svoje ime, ali po nalogu i za račun svog nalogodavca.

Žepediter u statusu agenta može imati dodatno detaljiziran status prema poslovima koje obavlja i to su sljedeći poslovi:

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

Prilikom obavljanja poslova u vezi carinskog postupka zpediter predstavlja carinskog obveznika, stoga ima status carinskog obveznika, s privatnopravnog (ugovornog) stajalizta je zpediter zastupnik nalogodavatelja, a s javnopravnog (carinskopravnog) stajalizta punomoćnik nalogodavatelja, odnosno carinskog obveznika u smislu pojma punomoćnika u općem upravnom postupku, iz čega proizlazi da u postupku carinjenja i općenito u carinskom postupku zpediter nije stranka nego nalogodavatelj. [12]

Prema poslu sklapanja ugovora o transportnom osiguranju, a obzirom da zpediter vrlo često vrši ovu uslugu za svog komitenta / nalogodavatelja, u praksi zpediter prilikom sklapanja ugovora o transportnom osiguranju nastupa u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja (kao agent, tj. zastupnik), što znači da je zpediter kao ugovaratelj osiguranja, u pravilu ugovaratelj međunarodnog kargo transportnog osiguranja zapravo punomoćnik svog nalogodavca, kao što je prethodno opisano. Iz tog razloga zpediter 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 zpediteru u statusu samostalnog gospodarstvenika, govori se o zpediteru gospodarstveniku koji posluje kao posrednik između u svog nalogodavatelja i mnogih drugih sudionika vanjskotrgovinskog i prometnog sustava, koji obavlja zpediterske poslove *u svoje ime i za svoj račun*, odnosno u vlastito ime i za vlastiti račun. [12]

Obzirom da se zpediter u ovom statusu javlja u slučajevima kada zpediter sa svojim nalogodavateljem ugovori organizaciju otpreme ili dopreme robe na temelju forfaitnog stava i u slučaju kada se zpediter u multimodalnom transportu javlja u funkciji operatora multimodalnog transporta, zpeditera u statusu samostalnog gospodarstvenika može se prikazati kroz obavljanje sljedećih poslova:

- zpediter i forfaitni stav,
- zpediter i operator multimodalnog prijevoza,
- zpediter kao operator multimodalnog prijevoza,
- zpediter kao krcatelj ili poziljatelj robe,
- zpediter kao primatelj robe.

Multimodalni prijevoz je prijevoz robe s pomoću najmanje dvije različite grane na osnovi jedinstvenog ugovora iz mjesta u državi gdje je poduzetnik prijevoza preuzeo robu do mjesta određenog za isporuku u drugoj državi, odnosno multimodalni prijevoz terete koji se već nalaze na nekom transportnom sredstvu prevozi i rukuje s njima zajedno s transportnim sredstvima i brine o njihovom zajedničkom prevoženju na nekom drugom transportnom sredstvu. [9]

Multimodalnim prijevozom bave se veliki zpediteri, dok se srednji njime bave nešto rjeđe. Najviza funkcija u kojoj se danas javljaju klasičnije unarodni zpediteri, prije svega mega zpediteri, ali to čine ponekada i neki srednji zpediteri, je *funkcija operatora multimodalnoga transporta* (MTO . engl. *Multimodal Transport Operator*), jer on izdavanjem FIATA⁶-teretnice za multimodalni transport objedinjuje funkcija klasičnoga organizatora transportnih procesa i prijevoznika. U takvom slučaju zpediter, kao operator multimodalnoga transporta odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angažirao u multimodalnim transportnim lancima. [14]

Dakle, zpeditera u statusu samostalnog gospodarstvenika može 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 zpediter odgovara za posljedice svih aktivnosti drugih sudionika kojim se uslugama on služio u izvršenju posla. Odnosno, kada zpediter s nalogodavateljem ugovori otpremu i dopremu robe na temelju forfaitnoga stava, on odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angažirao u izvrzavanju dotične nalogodavateljeve dispozicije, ili preciznije, ugovaranje

⁶ FIATA je Međunarodni savez zpediterskih udruženja, nevladina organizacija koja danas predstavlja visokosofisticiranu industriju sa više od 40.000 zpediterskih i logističkih poduzeća.

forfaitnog stava podrazumijeva povećanje odgovornosti zpeditera. [12] Ovo uvelike ide u prilog te osigurava nalogodavatelja da će posao biti izvršen na najbolji mogući način, koristeći najbolju kombinaciju dostupnih resursa, dok će sa druge strane zpediter ugovaranjem forfaitnog stava uspjeti smanjiti razinu troškova obavljenog posla.

Podsustave statusa zpeditera kao samostalnog gospodarstvenika može se saopćiti unutar veće cjeline multimodalnog transportnog sustava. Zbog prirode multimodalnog prijevoza u svijetu dolazi do značajnih pomaka po pitanju brzine i efikasnosti kao i do smanjenja troškova transporta. Ovo za Hrvatsku znači veću mogućnost uključivanja u Europski prometni sustav. [3]

4. UGOVOR O ŠPEDICIJI

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

4.1. POJAM UGOVORA

Ugovor o zpediciji može se definirati kao dvostrano obvezni ugovor obveznog prava na temelju kojeg se zpediter obvezuje da se nalagodavatelju (komitent) uiniti jedan ili više zpediterskih poslova (poslova organiziranja otpreme i dopreme robe svim prijevoznim sredstvima i na svim prijevoznim putovima), a nalagodavatelj (komitent) se obvezuje da se zpediteru platiti određenu naknadu za usluge (proviziju) i naknadu troškova. [1]

Ugovor o zpediciji ini osnovu gospodarske djelatnosti zpedicije odnosno trgova kog prava, a u Hrvatskom pravnom sustavu ugovor o zpediciji ima sljedeće značajke:

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

4.2. STRANKE UGOVORA

Ugovorne stranke u ugovoru o zpediciji (otpremiztvu, otpremanju) jesu zpediter (otpremnik) i nalogodavatelj. Zpediter moze biti pravna ili fizi ka osoba koja je registrirana (upisana u sudski registar) za obavljanje zpediterske (otpremnice) djelatnosti, dok nalogodavatelj moze biti bilo koja pravna ili fizi ka osoba koja se koristi u obavljanju poslova iz svoje djelatnosti uslugama nezunarodnog zpeditera, a nalogodavatelj je tada bilo koja osoba koja se bavi izvozom i uvozom robe . izvoznici i uvoznici. [1]

U samom zpediterovom ugovoru osim zpeditera i nalogodavatelja mogu se regulirati odnosi i sa tre tim strankama sa kojima se se obavljati zpediterski posao, ili se takav ugovor sastavlja u cijelosti odvojeno od ugovora kojeg su sklopili zpediter i nalogodavatelj. [12]

Ugovor o zpediciji . kao osnova zpediterske djelatnosti, ima samostalnu kategoriju gospodarskog, odnosno trgova kog prava, a na taj se ugovor primjenjuju pravila o ugovoru o zpediciji koja su utvr ena u odredbama *Zakona o obveznim odnosima*, ali je odredbom istoga Zakona dana mogućnost da se pitanja odnosa nalogodavatelja i zpeditera koja nisu regulirana odredbama navedenih članaka na odgovaraju i na in rješavaju primjenom pravila o ugovoru o komisionu (čl. 771. . 789.) odnosno trgovinskom zastupanju (čl. 790. . 812.). [1, 12] U slučaju da se stranke sukobe oko odre enih pitanja koja se ne ure uju odredbama o ugovoru o zpediciji sadržanim u tom Zakonu, strane sukob mogu riješiti putem ugovora o komisionu odnosno putem trgovinskog zastupanja.

Ugovorom o zpediciji štite se prava objiju 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 zpediterovog posla.

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

Stranka	Opis	
ŠPEDITER	OBVEZE	Obveza špeditera: da postupa s pažnjom dobrog gospodarstvenika; da upozori nalogodavatelja na nedostatke naloga; da postupa po uputama nalogodavatelja; da obavi instradaciju; da prihvati (i preda) poziljku i upozori nalogodavatelja na nedostatke pakiranja, oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka sadržaja; da obavi radnje u carinskom postupku i plati carinu; da čuva stvari; da bira treće osobe; da sklapa potrebne ugovore; a osigura stvari; da odredi količinu i uzima uzorke; da obavještava nalogodavatelja i čuva njegove interese; da polako rade un nalogodavatelju.
	PRAVA	Pravo špeditera: na naknadu za svoje obavljene usluge; na naknadu troškova i predujam; da ga nalogodavatelj pravodobno obavijesti o opasnim stvarima i dragocjenostima; špediterovo založno pravo; špediterovo zadržajno pravo (pravo retencije)
	ODGOVORNOSTI	Odgovornosti špeditera: za vlastite postupke; za rad podšpeditera i meošpeditera; za rad drugih osoba (osim drugoga špeditera).
NALOGO-DAVATELJ	OBVEZE	Obveza nalogodavatelja: da postupa s pažnjom dobrog gospodarstvenika; da primjereno pripremi poziljku za otpremu, dopremu ili provoz; da pravodobno preda špediteru potrebne dokumente za otpremu, dopremu ili provoz stvari; da pravodobno stavi na raspolaganje i preda stvari špediteru radi otpreme, dopreme ili provoza; da plati špediteru naknadu za obavljene usluge; da plati špediteru opravdane troškove; da pravodobno obavijesti špeditera o opasnim stvarima i dragocjenostima.
	PRAVA	Pravo nalogodavatelja: da ga špediter pravodobno

		<p>upozori na nedostatke njegova naloga; da zpediter postupa po njegovim uputama; da obavi instradaciju; da zpediter primi (i preda) njegovu poziljku i da ga upozori na nedostatke pakiranja, ozte enja ambala0e, ozte enja ili manjka sadr0aja; da zpediter obavi radnje u carinskom postupku i plati carinu; da zpediter uva njegove stvari; da zpediter bira tre e i primjerene osobe i da s njima sklapa posebne ugovore; da ovlasti zpeditera na osiguranje njegovih stvari; da ovlasti zpeditera za odre ivanje koli ine i uzimanje uzoraka; da ga zpediter obavjeztava i uva njegove interese, da mu zpediter pravodobno pola0e ra une.</p>
	ODGOVORNOSTI	<p>Odgovornosti nalogodavatelja: za vlastite postupke; za postupke drugih osoba.</p>

Izvor: Zelenika, Ratko, Temeljni logisti ke zpedicije . knjiga prva, Rijeka, 2005., str. 578. . 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 poztivanja prava druge strane, pri emu i nalogodavatelj i zpediter snose odgovornosti i za svoje postupke, ali i za postupke drugih strana . zpediter za postupke podzpeditera i me uzpeditera sa kojima tako er sklapa ugovor o zpediterovom poslu, ali zpediter ne snosi odgovornost za rad drugih zpeditera. Nalogodavatelj mo0e zahtijevati ispunjenje svog prava da zpediteru preda odgovornost (zadatak) izbora tre e osobe za izvrzenje danog zpediterovog posla, odnosno da zpediter izabere primjerene osobe kao i pravo da zpediter umjesto nalogodavca snosi brigu i odgovornost o sklapanju posebnih ugovora.

U Hrvatskom pravnom sustavu zpediter odgovara za izbor prijevoznika i izbor drugih osoba s kojima je u izvršenju 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 slu 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 fiksnom⁷ naknadom
 - Kada je ugovorom o zpediciji odre ena jedna ukupna svota za izvršenje naloga, ona obuhva a cjelokupnu naknadu za sve usluge po osnovi zpedicije, naknadu za prijevoz te naknadu za sve ostale troškove (ako nije druga ije dogovoreno ugovorom o zpediciji). Špediter u ovom slu aju odgovara i za rad drugih osoba kojima se na temelju ovlaštenja iz ugovora o zpediciji koristio. [10]
- Zbirna otprema, doprema ili provoz robe
 - Špediter nema pravo zadržati (nepredvi enu) uztedu u vozarini . jer zpediter obavlja poslove *za račun* nalogodavatelja (osim ako nije druga ije dogovoreno). Ako zpediter organizacijom zbirne otpreme, dopreme ili provoza robe postigne razliku u vozarini, zpediter ima pravo na dodatnu naknadu. [10] Ukoliko zpediter ostvari uztedu u vozarini prilikom organizacije zbirnog transporta, te ukoliko je zadržati ostvarenu uztedu, tada nema pravo na posebnu dodatnu naknadu. [10]
- Kada se zpediter javlja u funkciji operatora cjelokupnoga transportnoga pothvata (MTO)
 - Pod ovim uvjetom, zpediter odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angažirao u transportnom procesu.
- Kada zpediter sam obavlja prijevoz ili druge poslove
 - Samostalno obavljanje prijevoza ili drugih poslova zpeditera *može* (ali ne mora) biti isključeno ugovorom o zpediciji. Ako zpediter samostalno

⁷ Ugovorom o zpediciji je mogu e odrediti jednu ukupnu svotu (pauzalni, fiksni ili forfaitni stav za sve zpediterske, transportne i druge poslove, naknade i troškove) za izvršenje naloga o otpremi, dopremi i provoza 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 zpediterom nije dogovorio otpremu, dopremu ili provoz robe s fiksnom naknadom. Kada ugovori fiksnu naknadu, ima obveze kao da je sa zpediterom 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 zto je dogovoreno u svezi sa zbirnim prijevozom. Nalogodavatelj ima pravo na razliku u vozarini (ako ju je pretplatio ugovorom) koju zpediter ostvari.
- Operator cjelokupnog transportnog pothvata
 - Kod sklapanja ugovora o multimodalnom transportu s operatorom cjelokupnog transportnog poduhvata, nalogodavatelj zadr0ava iste obveze, prava i odgovornosti kao da je sklopio klasi ni ugovor o zpediciji.
- Kada zpediter sam obavlja prijevoz stvari ili druge poslove
 - Obveze, prava i odgovornosti koje snose stranke ugovornog odnosa ovise o vrsti djelatnosti . posla . kojeg se obavlja. Primjerice ako nalogodavatelj sklopi ugovor o prijevozu stvari, na njegove odnose sa zpediterom se primjenjuju pravila transportnog prava; ako se sa zpediterom sklopi ugovor o uskladiztenju stvari, primjenjuju se pravila iz ugovora o skladiztenju (neovisno o ugovoru o zpediciji). [13]

- Kada zpediter sam obavlja prijevoz stvari ili druge poslove, odnosi stranaka u takvim zpediterskim poslovima se najčešće regulira sa tri pravna odnosa:
 - *Pravni odnosi u špediciji:* ugovor o zpediciji, odnosno pravna pravila zpediterovog prava,
 - *Pravni odnosi u transportu:* ugovor o prijevozu stvari, odnosno pravna pravila transportnog prava,
 - *Pravni odnosi u skladištenju:* ugovor o uskladištenju stvari, odnosno pravna pravila skladiznog prava.

4.3. BITNI I NEBITNI ELEMENTI UGOVORA

Bitnim elementima ugovora smatraju se oni bez kojih ugovor nije valjan. Nebitni elementi govora o zpediciji su oni elementi bez kojih se ugovor može smatrati valjanim, s obzirom da nebitni elementi ne utječu na kvalitetu posla kojeg obavlja zpediter, odnosno ne utječu na odnose stranaka ugovornog odnosa zpediterovog posla.

Elementi ugovora o zpediciji⁸ mogu biti bitni i nebitni. Bitni elementi su predmet ugovora o zpediciji, cijena zpediterskih usluga i ostali bitni elementi ugovora o zpediciji. Nebitni elementi ugovora su: broj i datum ugovora, brojevi telefona i telefaksa zpeditera i nalogodavatelja; imena i prezimena djelatnika koji će obavljati operativne poslove; kome se šalju dokumenti i obračuni; naznaka o kontroli obračuna troškova i carine (i carinskih pristojbi), naznaka o izdavanju jamčevnih pisama i FIATA . isprava i sl. [1]

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

⁸ Elementi ugovora o zpediciji se odnose na elemente koji se smatraju bitnima odnosno koji se uostalo koriste u standardnim ugovorima o zpediciji. Za složenije transportne poslove javljaju se i mnogi drugi bitni elementi ugovora o zpediciji.

su poslovi koji se ugovaraju tim ugovorom (osnovni i specijalni poslovi) odnosno predmet ugovora je zpediterski posao neovisno o tome koliko poslova sadrži ugovor. Obzirom da ugovorom moraju biti obuhvaćeni svi poslovi koje se zpediter obvezuje izvršiti, te obzirom da to gotovo u pravilu obuhvaća a izuzetno velik broj popratnih poslova, kao predmet ugovora može se navesti organizacija prijevoza, bez posebnog isticanja pojedina tih poslova koji spadaju u kategoriju organizacije prijevoza. Takav ugovor o zpediciji na primjeren način određuje i pojedina neobveze, prava i odgovornosti zpeditera i nalogodavatelja, a koje zapravo proizlaze iz prisilnopravnih i ugovornih odnosno autonomnih akata i pravila. [1]

Cijena zpediterskih usluga podrazumijeva visinu naknade za zpediterski posao, a može se ugovoriti tarifom zpeditera ili posebnim ugovorom za definiranje odnosno ugovaranje cijene usluge i/ili visinu naknade za uslugu može odrediti sud. Ako cijena nije unaprijed ugovorena putem ugovora o zpediciji niti posebnim ugovorom za definiranje visine naknade za uslugu zpeditera, tada je nalogodavatelj dužan platiti naknadu koja se određuje tarifom zpeditera ili naknadu može odrediti sud.

Bez obzira na odredbe prisilnoga i autonomnoga prava, preporuča se zpediterima da ugovorom o zpediciji vrlo određeno reguliraju sva pitanja o cijenama svojih usluga (pojedina tih ili skupnim), o plaćanju i naplati tih troškova, o plaćanju i naknadi carine i carinskih pristojbi, o naplati predujma, o kreditiranju nalogodavatelja i tome slično. To posebice vrijedi za vrlo složene i dugotrajne transportne poduhvate, za ugovore o zpediciji koji se odnose na kombinirane i multimodalne Transporte. [1, 12]

Za određivanje cijena ovakvih usluga je potrebno angažirati unutarnjeg ili vanjskog stručnjaka obzirom da politika zpediterskih poduzeća ima više vrsta odnosno primjenjuje se za više kategorija u poslovanju takvog poduzeća, a iz toga proizlazi kompleksnost politike cijena / tarifa koje zarađuju zpediterovo poduzeće. U sklopu svoje financijske politike zpediterska poduzeća trebaju znanstveno utemeljeno odrediti tarifnu politiku i njome stimulirati korištenje zpediterskih usluga, koje se može postaviti i proporcionalnim (linearnim) zpediterskim tarifama, regresivnim

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

O definiranju ostalih bitnih elemenata ugovora o zpediciji ovisi sigurnost, točnost i drugi vrlo važni elementi obavljanja zpediterovog posla. Kako se kvaliteta obavljenog posla promatra po obuhvatu točnosti obavljanja posla prema ugovorenim odrednicama te prema obuhvatu definiranih poslova odnosno usluga na koje se zpediter obvezao, zadovoljstvo nalogodavca ovisi o sposobnosti zpeditera da ispuni svaku ugovorenu stavku. Kako bi se maksimalno eliminirala vjerojatnost nesporazuma (i sl.) odnosno sukoba između u dviju stranaka, ostali bitni elementi ugovora moraju biti točno i detaljno precizirani. To su: količina, težina i vrsta pakiranja robe; trgovački naziv robe na dva jezika, zifra, naziv i carinske tarife za robu u uvozu; vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajućoj stranoj valuti; uvjeti isporuke. Paritet kao npr. CIF Incoterms 2000.; uvjeti plaćanja; način prijevoza; rok isporuke; transportno osiguranje, osigurani rizici i relacija osiguranja; kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe; obavljanje radnji u carinskom postupku i plaćanje carine i carinskih pristojbi (potonje pri uvozu); (č) naziv i nadležnost suda ili arbitraže; izjava, priopćenje da zpediter posluje po Općim uvjetima poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske itd. [12]

Nebitnim elementima ugovora o zpediciji se, kao što je spomenuto, smatraju oni elementi bez kojih se ugovor o zpediciji i dalje smatra važnim.

4.4. OBLIK UGOVORA

Oblik ugovora o zpediciji prvenstveno se odnosi na njegovu formu. Iako ugovor o zpediciji može biti neformalno sklopljen, njegov oblik je formalan. Preciznije, ugovor o zpediciji trebao bi biti sklopljen prema unaprijed predviđenom obliku i to pismeno, neovisno o tome kojim putem je ugovor sklopljen (telefaksom, telefonom, elektroničkim putem, preko punomoćnika, adhezijom ili prežutnim sklapanjem), a

kada je rije o sklapanju ugovora na daljinu, isti i dalje mora biti potvrđen (sklopljen) pismenim putem, a za bilo koji ugovor o zpediciji neovisno o načinu sklapanja, postoji propisana forma.

Oblik (forma) ugovora o zpediciji mora imati sljedeće elemente:

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

Ugovor o zpediciji smatra se valjanim odnosno sklopljenim kada se zpediter i nalogodavatelj slože oko bitnih elemenata ugovora (suglasnost volja), stoga bitni elementi ugovora obavezno moraju biti definirani u ugovoru o zpediciji, a u suprotnom ugovor nije valjan obzirom da tada ne zadovoljava obveznu formu ugovora o zpediciji. Predmet u ugovoru mora biti moguć jednako kao i bitni elementi navedeni u ugovoru, a ako predmet ugovora nije moguć, dopušten i određen, tada ugovor nije valjan, što vrijedi i za osnovnom ugovora. Ukoliko ugovorna obveza nema dopuštenu osnovu, te ukoliko pravna osoba nije sposobna sklopiti ugovor o pravnom prometu u okviru svoje pravne sposobnosti, ugovor također nije valjan. [10]

Osim toga, opći uvjeti poslovanja moraju biti uključeni u ugovor o zpediciji kao njen sastavni dio, a uz ugovor o zpediciji se prilaže i dispozicija obzirom da se na temelju nje izražuje ugovor o zpediciji.

4.5. NAČIN SKLAPANJA UGOVORA

Ugovore o zpediciji moguće je sklopiti na više načina, od kojih su svi jednako valjani, odnosno svaki ugovoren odnos na bilo koji od dolje navedenih načina ugovaranja snosi svoje prednosti odnosno nedostatke.

Način sklapanja ugovora su:

- sklapanje ugovora o zpediciji telefonom,
- sklapanje ugovora o zpediciji telefaksom,
- elektroni ko sklapanje ugovora o zpediciji,
- sklapanje ugovora o zpediciji preko punomo nika,
- sklapanje ugovora o zpediciji pristupanjem (adhezijom),
- prezutno sklapanje ugovora o zpediciji. [12]

Svako sklapanje ugovora o zpediciji *na daljinu* zpeditera i nalogodavca (kao zto je sklapanje ugovora telefonom, telefaksom, elektroni ko sklapanje ugovora) sa sobom nosi odre en rizik i odre ene probleme, iako u prvom redu ovi na ini sklapanja ugovora predstavljaju moderan na in pojednostavljenja i ubrzanja procesa ugovaranja zpediterovog posla. No ipak, radi fizi ke udaljenosti mo0e do 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 proiza i iz sklapanja ugovora ovim putem su:

- kako odrediti da su pri sklapanju ugovora o zpediciji telefonom sudjelovale ovlaztene osobe zpeditera i njegova nalogodavatelja?
- tko snosi ztetne posljedice koje zbog prekida ili nejasno a tijekom telefonskog razgovora mogu nastati?
- kako dokazati postojanje ugovora o zpediciji sklopljenog telefonom?

Sklapanje ugovora o zpediciji telefaksom je tako er mogu e, ali se eventualni raskid ugovora mora napraviti 7 dana nakon slanja odnosno primitka istog, a isto vrijedi za elektroni ko sklapanje ugovora o zpediciji, osim ako nije druga ije ugovoreno.

Sasvim je druga ija priroda sklapanja ugovora preko punomo nika ili pristupanjem. Punomo 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 sadr0avati, i to primjerice kada zpediter zalje ponudu (potencijalnom) nalogodavcu. Obzirom da odredbe Op ih

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

Prezutno sklapanje ugovora o zpediciji zna i da se podrazumijeva izvrzenje nekog posla iako za njega nije sastavljen ugovor o zpediciji. Naime, mogu e je da isti zpediter odnosno isti nalogodavac neki broj puta dogovore zpeditersku uslugu svaki put sa identitnim uvjetima. Kada zpediter od tog istog nalogodavca primi robu sa svom dokumentacijom radi organizacije zpediterovog posla, ali bez prethodno sklopljenog ugovora o zpediciji, zpediter nastavlja manipulirati robom nalogodavatelja bez ugovora, obzirom da nije dozlo do izmjena u ugovoru niti do raskida istog sa bilo koje strane . ukoliko je pak dogovoreno da se za svaki zpediterski posao treba sastaviti zaseban ugovor, te ako nalogodavac isporu i robu zpediteru radi organizacije prijevoza robe, zpediter nije dužan istu preuzeti obzirom da nisu ispunjeni uvjeti iz ranije sklopljenog ugovora o zpediciji (za neku drugu robu istog nalogodavatelja).

4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA

Trajanje ugovora o zpediciji može se proizvoljno dogovoriti između zpeditera koji e izvrziti uslugu te njegovog nalogodavca. Kao zto je ve opisano pri govoru o prezutnom sklapanju ugovora o zpediterovom poslu te u to ci **5.4. Oblik (forma) ugovora o špediciji**, ugovor ne mora obavezno biti sklopljen u pisanom obliku za svaki

pojedini nalog koje se predaje zpediteru, obzirom da ugovor prvenstveno služi definiranju predmeta posla (temeljem dispozicije) i definiranju uvjeta pod kojima će 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 može primjenjivati za svaku poziljku robe koju nalogodavac dostavi zpediteru. Tada zpediter (prezumno) preuzima robu za koju će organizirati prijevoz (osim ako nije drugačije dogovoreno), a za tu robu od istog nalogodavatelja i dalje vrijedi ranije sastavljen ugovor o odnosima tog zpeditera i nalogodavca.

Ugovor o zpediciji može imati navedeno trajanje, ali ga i ne mora obavezno sadržavati. Kako je forma ugovora određena tako da mora sadržavati bitne elemente ugovora kao što su količina, težina i vrsta pakiranja robe, trgovački naziv robe na dva jezika, cijena, naziv i carinske tarife za robu u uvozu, zatim vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajućoj stranoj valuti, uvjeti plaćanja, način prijevoza, rok isporuke, transportno osiguranje, osigurani rizici i relacija osiguranja, kvalitativno i kvantitativno preuzimanje robe i tome slično, zpediter i nalogodavac ne moraju za svaki posao sastavljati odnosno potpisivati isti ugovor, ali sa izmjenom opisa poziljke, niti pismeno potvrditi produljenje trajanja ugovornog odnosa stranaka nego se uvjeti koji se mogu prenijeti na svaki sljedeći posao prenose, a uvjeti koji se izmjenjuju (npr. količina, težina i vrsta pakiranja robe, trgovački naziv robe na dva jezika, vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajućoj stranoj valuti, rok isporuke i tome slično) nalogodavac zpediteru dostavlja navedene unutar popratnih dokumenata koji prate robu koju je nalogodavac poslao zpediteru na otpremu odnosno provoz robe.

Trajanje ugovora o zpediciji je proizvoljno na dogovor stranaka. Ukoliko zpediter želi unaprijed sastaviti ugovor o zpediciji za svaku pojedinu narudžbu usluge nalogodavca (sa unaprijed definiranim trajanjem ugovora), a kako ne bi došlo do iznenadnih poziljki nalogodavca zbog kojih bi mogao nastati zastoje u organizacijskom procesu zpeditera, te kako bi zpediter osigurao pravodobnu isporuku te pojednostavio

organizaciju izvršenja usluge za svoje nalogodavce, poželjno je da isti takve i tome sli ne uvjete navede prilikom sastavljanja prvog ugovora sa nalogodavcem kako bi se maksimalno eliminirala vjerojatnost pretpostavke nalogodavca o prezutnom sklapanju ugovora o zpediciji.

Zakon o obveznim odnosima propisuje da trajni obvezni odnos s odre enim rokom trajanja prestaje kad rok istekne, osim kad je ugovoreno ili zakonom određeno da se poslije isteka roka obvezni odnos produljuje za neodre eno vrijeme, ako ne bude pravodobno otkazan, te da ako trajanje obveznog odnosa nije određeno, svaka ga strana može okon ati otkazom; da otkaz mora biti dostavljen drugoj strani; da se otkaz može dati u svako doba, samo ne u nevjeme; da otkazani obvezni odnos prestaje kad istekne otkazni rok odre en ugovorom, a ako takav rok nije odre en ugovorom, odnos prestaje nakon isteka roka odre enog zakonom ili obijem, odnosno istekom primjerenog roka; da strane mogu ugovoriti da e njihov obvezni odnos prestati samom dostavom otkaza, ako za određeni slu aj zakon ne nare uje zto drugo; da vjerovnik ima pravo zahtijevati od duOnika ono zto je dospjelo prije nego zto je obveza prestala protekom roka ili otkazom. [10]

Ukoliko jednom sastavljen ugovor zbog potreba nalogodavca mora biti promijenjen, u praksi se ne vrzi raskid va0e eg ugovora te sastavljanje novog nego se vrzi izmjena postoje eg (va0e eg) ugovora. U tom slu aju, neovisno o tome da li je zpediter ve u procesu izvrzavanja posla temeljem trenutnih odredbi va0e eg ugovora, nalogodavac može pravodobno izmijeniti ugovor, a zpediter je du0an nastaviti odnosno reorganizirati proces zpediterske usluge nalogodavcu u skladu sa izmijenjenim odredbama.

Ukoliko nastane zteta radi izmjene ugovora, tada nalogodavac snosi svu odgovornost za navedeno. Ukoliko bilo koja stranka otkae ugovor drugoj stranci, vrijedi pravilo da se do tada izvrzene usluge moraju (na)platiti. Isto tako, ako bilo koja stranka izvrzi izmjene ugovora, stranka koja je izvrzila izmjene odgovara za eventualne posljedice tih izmjena (ukoliko se doka0e da su izmijenjeni uvjeti prouzro ili ztetu).

Zakon o obveznim odnosima daje neograničeno pravo nalogodavatelju da može odustati od ugovora po svojoj volji, ali mu istodobno nameće i obvezu da je u tom slučaju dužan nadoknaditi zapediteru sve troškove što ih je do tada imao i isplatiti mu razmjerni dio naknade za dotadaznji rad, te da snosi i druge ekonomske posljedice, jer je zpediter legalno poduzimao sve dotadaznje poslove i radnje za nalogodavateljev račun. [1,12]

Ugovor o zpediciji može prestatiti u slučajevima:

- kada je zpediteru ili njegovom nalogodavatelju onemogućeno izvršenje (zakonska nemogućnost ili slučaj vize sile),
- likvidacijom (stečajem) bilo koje stranke,
- opozivom naloga od nalogodavatelja, ili kada zpediter otkazuje izvršenje nalogodavateljeve dispozicije. [12]

5. ZAKLJUČAK

Žepedicija je slo0eni, dinami ki, stohasti ki i logisti ki sustav koji se bavi transportnom robe, ili preciznije, otpremom, dopremom odnosno provozom robe na nacionalnoj razini (razini jedne dr0ave) i/ili na me unarodnoj razini (izme u minimalno dvije dr0ave), pri emu iz potonjeg posla zpeditera proizlazi glavna kompleksnosti zpediterovog posla te samim time . zpediterovog prava. Žepedicija se mo0e objasniti kao aktivnost sa skupom specifi nih poslova, funkcija, operacija, pravila i vjeztina koje zajedni kim djelovanjem omogu avaju uspješnu realizaciju naloga nalogodavca. Najkompleksniji dio zpedicije je me unarodna zpedicija.

Kako je brisanje tr0iznih granica pogodovalo globalizaciji poslovanja, tako su se i zpediterska poduze a morala okrenuti pru0anju usluga me unarodne zpedicije kako bi se zadovoljile potrebe nalogodavaca, ali i kako bi zpediterska poduze a ostala u toku sa postoje im tr0iznim trendovima u njihovoj okolini.

Danas su globalizacija i razvoj me unarodne zpedicije doveli do visoke razvijenosti zpediterovog posla u smislu prisutnosti zpediterskih poduze a koja se bave me unarodnom zpedicijom, pa ak i onih zpediterskih poduze a koja osim zpediterskih usluga za svog nalogodavca obavljaju usluge koje ina e obavljaju specijalizirane organizacije (npr. pakiranje poziljke, vaganje poziljke, kreditiranje nalogodavca i tome sli no), kako bi zbog velikog opsega posla te vrlo visokih trozkova organizacije transporta i visoke cijene robe nalogodavca koja se prevozi (vrlo esto i po nekoliko mjeseci) zpediter svojim stru nim znanjima i sposobnostima omogu io smanjenje trozkova na minimum.

Obzirom na takav opseg poslova koje uslijed globalizacije i automatizacije procesa (npr. proizvodnje i prijevoza) zpediteri sve ez e preuzimaju na sebe, dolazi do globalizacije poslovanja i do koncentriranja sve ve eg broja sudionika upravo oko zpediterovog posla. Kako u takvoj situaciji dolazi do velikog broja sudionika u zpediterskom poslovanju, bilo je neophodno da se poboljša pravni okvir koji ure uje odnose. O opsegu, kompleksnosti i prisutnosti brojnih sudionika u ovoj djelatnosti govori i razgranatost pravnih sustava i podsustava koji ure uju zpediterske odnose,

kao što su posebni odjeljci o zpediterovom 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 sli no.

Špediteri u hrvatskom pravnom sustavu mogu imati status komisionara, agenta (zastupnika) i status samostalnog gospodarstvenika, pri emu svaki status sa sobom nosi različite opseg poslova, različite funkcije zpeditera, te različite obveze prema nalogodavcu, kao i različita prava i odgovornosti.

Neovisno o tome tko sklapa zpediterski posao, isti se može ugovoriti putem ugovora o zpediciji, za kojeg postoji posebno uobičajena forma bitnih i nebitnih elemenata koje bi trebao sadržavati. U slučaju sastavljanja ugovora o zpediciji, ugovorne stranke su zpediter u ulozi izvrzitelja posla i nalogodavatelj, ali se ugovorom o zpediciji mogu regulirati i odnosi sa trećim strankama sa kojima će se obavljati zpediterski posao, no tada se razilaze odgovornosti stranaka ugovora o postupcima trećih strana koje zpediter 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 zpediciji može sklopiti usmeno i/ili pismeno (telefonski, putem telefaksa, elektroničkim putem, preko punomoćnika ili pak prezutnim putem), te obzirom da ugovor o zpediciji služi uređivanju odnosa kako bi isti mogao kasnije poslužiti za rješavanje razmirica između stranaka ugovora, neovisno o tome sklapa li se on pri ugovaranju svakog zpediterovog posla sa istim nalogodavcem ili samo pri prvom ugovaranju posla (ugovor sklopljen na neograničeno vrijeme), svaki bi odnos zpeditera i nalogodavca trebao imati pismeno potvrđene i potpisane uvjete na temelju kojih se odvija pružanje usluge zpeditera. Obzirom da se na taj način štite interesi i prava obiju stranaka, ugovori sklopljeni usmenim putem bi trebali biti potvrđeni i pismenim putem, pošto u slučaju nesporazuma sporove rješava sud, a za dokazivanje izjave bilo koje stranke je potreban adekvatan dokaz.

Može se zaključiti da su odredbe o zpediterskom poslovanju zadovoljavajuće, te predstavljaju solidan pravni okvir za uspješno realiziranje zpediterskih poslova. Procjenjuje se da bi pravni okvir trebalo poboljšati u nekim važnim tokama koje do sada nisu detaljno regulirane, ali trenutno ne predstavljaju prepreku u uspješnom obavljanju zpediterskih poslova.

LITERATURA

- [1] Andrijani , Ivo; Ar0ek, Zvonimir; Prebe0ac, Darko; Zelenika, Ratko, Transportno i zpediterovo poslovanje, Zagreb, 2001.
- [2] Me unarodno pravo. Dostupno na: https://e-justice.europa.eu/content_international_law-10-hr.do (23.04.2017.)
- [3] Nikoli , Gordana, Multimodalni transport . imbenik djelotvornog uklju ivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova Sveu ilizta u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., 2003., str. 93-112.
- [4] Nikoli , Gordana, Multimodalni transport . imbenik djelotvornog uklju ivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova, Sveu ilizte Rijeka, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., br. 2., 2003., str. 93-112.
- [5] Op i uvjeti poslovanja me unarodnih otpremnika Hrvatske, Glasnik Hrvatske gospodarske komore "Hrvatsko gospodarstvo", Zagreb, 2005.
- [6] Pomorske agencije i otpremniztvo, Biljezke 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] Svetopetri , 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, Me unarodna zpedicija, Rijeka, 1996.
- [12] Zelenika, Ratko, ¥pediterovo pravo, Rijeka, 2001.
- [13] Zelenika, Ratko, Temelji logisti ke zpedicije . knjiga prva, Rijeka, 2005.
- [14] Zelenika, Ratko, Pavli , Helga, Strategijske odrednice poslovne politike zpediterovoga logisti koga operatora, Pomorski zbornik, god 42., br. 1., 2004., str. 109-130.

POPIS TABLICA

Tablica 1. Izvori zpediterovog prava.....	23
Tablica 2. Obveze, prava i odgovornosti stranaka ugovora o zpediciji	30