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: **2024-03-29**

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

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

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 vaġnost 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 istraġivanje ġpedicije i poslova meĽunarodnog ġpeditera, istraġivanje ugovora o ġpediciji, bitnih i nebitnih elemenata ugovora te istraġivanje 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 MEĎUNARODNE ĠPEDICIJE, MEĎUNARODNOG ĠPEDITERA, PODĠPEDITERA I MEĎUĠPEDITERA 7
2.3. POSLOVI MEĎUNARODNOG ĠPEDITERA 9
2.3.1. Osnovni poslovi meďunarodnog ġpeditera 10
2.3.2. Specijalni poslovi meďunarodnog ġpeditera 14
3. ĠPEDITEROVO PRAVO 19
3.1. POJAM I ZNAČENJE 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. NAČIN SKLAPANJA UGOVORA 37
4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA 39
5. ZAKLJUČAK 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 rješenja 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 kljuļ ne problematike rada, koriġtene su i sljedeĺ e istraġivaļ ke metode koje se u pravilu odnose na pomoĺ deskriptivnom izlaganju problematike ġpediterovog prava: metoda analize kljuļ 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, leġi u ļinjenici intenzivnog ġirenja poslovanja poduzeĺa na inozemna odnosno globalna trġiġta, pri ļemu je zasigurno nemoguĺe isključiļiti veĺu potrebu za ļeġĺim koriġtenjem ġpedicije i ġpediterovog posla uopĺe u obavljanju svakodnevnog poslovanja takvih poduzeĺa. Pri tome je posao ġpedicije svakako neophodan za obavljanje bilo kakve poslovne aktivnosti kod danaġnjih poduzeĺa koja posluju u okruġenju danas izrazito turbulentnog i promjenjivog trġiġta. Kombinacija viġe oblika distribucije proizvoda na globalno trġiġte te potreba za smanjenjem troġkova transporta i rukovanja proizvodima u poslovnim organizacijama svakako dovodi do potrebe za pomnijim izuļavanjem i praĺenjem 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 vaġnost 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 interdisciplиniranih i multidisciplиniranih 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 iskljuļivo 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 domaĺem 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 rijeļ o vrstama ġpedicije ona se moģe 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 poduzeĺima je izrazito nerentabilna i neekonomiļ na, zbog ļ ega se isti organizira kao specijalizirano poduzeĺ e, pri ļ emu se kod odreĽivanja uģe specijalnosti ġpedicije moģe izvesti podjela na:

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

S obzirom na teritorijalni djelokrug poslovanja, ġpedicija se moģe obavljati nacionalno ili meĽunarodno, pa se ġpediterske struļ ne organizacije odnosno udruģenja organiziraju prema tom parametru kao najļ eģĺ 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 isklju 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 isklju 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 ak oko 90% cjelokupnog izvoza, uvoza i tranzita obavlja preko veĺ spomenutih specijaliziranih ġpediterskih poduzeĺ a. Ove komponente gospodarstva imaju vrlo veliko znaĽenje za njegov razvoj i poticanje pozitivnih trendova rasta.

MeĽunarodna ġpedicija je specifiĽna 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 obilježju poslovanja obavljati kao luį ka (pomorska) ġpedicija, kontinentalna ġpedicija te graniį na ġpedicija, a s obzirom na vrstu prijevoznih sredstava koji se mogu koristiti pri prijevozu i manipulaciji robom za potrebe prijevoza na razliį itim prijevoznim relacijama. S obzirom na obujam poslovanja, ġpedicija neovisno o teritorijalnom djelokrugu poslovanja moġe biti velika, srednja odnosno mala.

Znaį 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 fiziį ka osoba) na kojega je glavni ġpediter prenio djelomiį no izvrġenje ġpediterovog posla, a podġpediter je pravna ili fiziį ka osoba na koju je glavni ġpediter prenio u cjelini izvrġenje ġpediterovog posla. S druge strane, meĽunarodni ġpediter je pravna osoba ili fiziį ka koja u potpunosti moġe obavljati poslove meĽunarodne ġpedicije, koja je registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, a isključuį ivo i u obliku stalnog zanimanja zaključuį uje poslove u svoje ime i za tuĽi raį un (kao komisionar), u tuĽe ime i za tuĽi raį un (kao agent) i u svoje ime i za svoj raį un (kao samostalna kategorija gospodarstvenika), odnosno na navedene naį ine zaključuį uje ugovore potrebne pri organiziranju otpremanja (izvoza), dopremanja (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca s pomoĺ u prijevoznika i obavlja druge propisane ili uobiį 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 sluį 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 drģave (izvozna ģpedicija),
- doprema robe iz stranih u vlastitu drģavu (uvozna ģpedicija),
- provoz robe izmeĽu stranih preko vlastite drģave (provozna ili tranzitna ģpedicija) koje obavljaju meĽunarodni ģpediteri,
- 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 izvrģavanje 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 ģpeditera, 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 suģtini 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 moģe zamisliti funkcioniranje bilo kojeg meĽunarodnog ģpediterovog posla, odnosno koji su preduvjet za izvrģenje posla meĽunarodnog ģpeditera. 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 uģem smislu,
8. sklapanje ugovora ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe,
9. sklapanje ugovora o transportnom osiguranju,
10. sklapanje ugovora o uskladiģtenju i uskladiģtenje 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 troģkova,
14. informiranje nalogodavca. [11]

Obzirom da je za organizaciju prijevoza robe potrebno poznavanje organizacije ģpediterskih poslova te poznavanje svih prepreka i uskih grla u ģpediterovom poslu, za velik dio procesa prijevoza robe, a osobito u meĽunarodnoj ģpediciji, poģeljno je i potrebno angaģiranje struļ njaka u tom podruļ ju kako bi se maksimalno smanjila vjerojatnost nepredviĽenih pogreģaka, zastoja, te greģaka kao ģto je primjerice sastavljanje ugovora o ģpediciji po ļ ijoj osnovi kasnije ģpediter moģe imati vrlo visoke troģkove ģpediterskih usluga, koje bi ģpediter trebao sam snositi (na troģak ģpeditera) ili koje bi trebao snositi nalogodavac (na troģak nalogodavca). Tu je rijeļ o poslovima struļ nih savjeta i sudjelovanja u pregovorima radi zakljuļ ivanja ugovora o meĽunarodnoj suradnji. Zbog opisanih razloga ova vrsta osnovnih poslova meĽunarodnog ģpeditera je izrazito vaģna. Ġpeditera se za takve poslove moģe angaģirati 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 odrediģnog mjesta u drugoj

drģavi; 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 odrediģnog mjesta. [11] Kada dispozicija ne sadrģi nalog o prijevoznom putu, prijevoznom sredstvu i postupku za otpremu stvari, ģpediter je ovlaģten odabrati odnosno kombinirati elemente koji Í e biti najpovoljniji za nalogodavatelja; ģpediter moģe denļ ane poģiljke otpremiti u zbirnom prometu, ako nije primio izriļ it i pisani drugaļ iji nalog, a o preuzimanju i otpremi robe ģpediter je duģan izdati nalogodavatelju, uobiļ ajenu otpremniļ ku potvrdu; ģpediter ima pravo na razliku u vozarini. [6] Instradacija je kvalitetno najsloģeniji, najteģi i najodgovorniji osnovni posao meĽunarodnog ģpeditera. Izuzetno je znaļ ajan za domaĺ eg prijevoznika, izvoznika i uvoznika, ali i za druge sudionike tog posla. [11]

Iako doziv kao osnovni posao ģpeditera moģe izgledati vrlo sliļ no instradiciji, ipak je rijeļ o razliļ itim poslovima ģpeditera ï doziv se odnosi na slanje uputa o utovaru robe kako bi se vrijeme manipulacije robom uskladilo sa svim prijevoznicima. Doziv robe moģe biti izravan i neizravan (putem skladiģta). Izravan doziv je kada se odreĽena poģiljka robe mora krcati u brod izravno iz kopnenog vozila, pa tada ģpediter 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 skladiģta) je kada se odreĽena poģiljka neĺ e krcati na brod izravno iz kopnenih vozila, pa ģpediter doziva robu putem skladiģta. [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. Zakljuļ ivanje ugovora o prijevozu robe na klasiļ an naļ in podrazumijeva uporabu prijevoznog sredstva jedne prometne grane, a takvo zakljuļ ivanje ugovora je posebno vaģno za zasnivanje ugovornih odnosa izmeĽu meĽunarodnog ģpeditera i prijevoznika u pomorskom, ģeljezniļ kom, rijeļ nom, cestovnom i zraļ nom prometu. [6] Zakljuļ ivanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* je znaļ ajno zbog toga ģto u

meĽunarodnom multimodalnom transportu jedino meĽunarodni ġpediter ima sve uvjete i formalnopravne i stvarne da izvrġava visokozahtjevnu zadaĺ u 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 obraļ una vozarine, carine i drugih pristojbi i troġkova su vaġni poslovi zbog toga ġto o ugovorima, dokumentaciji i carini ovisi ļ itav ġpediterski posao, i to od pregovora oko uvjeta ugovorenog posla, ispravnosti i toļ nosti ispune ugovora o ġpediciji, do omoguĺ avanja 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 konaļ nom izvrġenju naloga.

Osnovne obveze ġpeditera su izvrġenje prihvata i predaje robe te obveza da upozori nalogodavca na nedostatke pakiranja, oġteĺ enja ambalaġe, oġteĺ enje ili manjak sadrġaja. Kako bi on mogao ispuniti te obveze, mora prethodno primiti robu, a roba koju ġpediter prihvaĺ a 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 zakljuļ ivanjem ugovora sa specijaliziranim organizacijama (pravnim i fiziļ kim osobama). Sklapanje ugovora o transportnom osiguranju ġpediter sklapa kao zastupnik ugovaratelja osiguranja, i to u ime, po nalogu i za raļ un nalogodavca. Sklapanje ugovora o uskladiġtenju i uskladiġtenje robe ġpediter obavlja, ali se taj posao ne smatra osnovnom djelatnoġĺ u 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 znaļ aja nego kao jedan od najvaġnijih poslova

meĽunarodne ġpedicije, jer prijevoz robe predstavlja izrazito vaġnu fazu izvrġenja ugovora o kupoprodaji robe. Zaključ ivanje 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 obraĮ una 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 novĮ anu vrijednost, razuman je interes nalogodavca da bude upuĺ en u faze u kojima se nalazi proces izvrġenja dogovora o prijevozu robe.

2.3.2. Specijalni poslovi međunarodnog špeditera

Skupinu specijalnih poslova meĽunarodnoga ġpeditera Į ine 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 jamĮ evnih pisama,
4. izdavanje ġpediterskih potvrda i drugih FIATA ï dokumenata,
5. uzorkovanje robe,
6. zastupanje nalogodavatelja u regresnom postupku[4] prema treĺ im osobama,
7. zastupanje nalogodavatelja u sluĮ aju zajedniĮ ke 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 oġteĺ enom ili nekom drugom neprimjerenom stanju. [11]

8. ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe u meĽunarodnom prometu,
9. hranjenje i pojenje ģivih ģivotinja,
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 uobiļajeni 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) ģpeditera, ipak predstavljaju jednako vaģne poslove koje obavljaju ģpediteri. Pakiranje i signiranje robe, te vaganje i sortiranje iste najļeģĺe obavljaju specijalizirane organizacije, ali unatoļ tome i velik broj ģpeditera upravo ove poslove redovito obavlja unutar svoje djelatnosti.

Ġpediter moģe samostalno obavljati navedene poslove pakiranja, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, ili za to moģe zakljuļiti ugovor sa specijaliziranim organizacijama. U potonjem sluļaju ģpediter ne odgovara za kvalitetu odnosno za pogreģke izabrane organizacije, ali odgovara za izbor organizacije sa kojom je sklopio neki (ili sve) od navedenih poslova. Kada ģpediter 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 moģe se ubrojiti i specijalni posao ugovorne kontrole kvalitete i kvantitete robe u meĽunarodnom prometu, ļije ugovaranje ide u korist i ģpediteru i nalogodavcu ï radi utvrĽivanja realnog stanja zaprimljene odnosno poslane/isporuļene robe (ģpediteru), a kako bi se u sluļaju nepravilnosti robe ili drugaļijeg 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 jamį evnih pisama vrġi se pri organizaciji i obavljanju prekomorskog prijevoza, a izdavanje ġpediterskih potvrda i drugih FIATA dokumenata vrġi se samo na izriį it nalog nalogodavca, a ġpediter u cijelosti odgovara za toį 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 prodavaį 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 sluį aju zajedniį ke havarije se u prvom redu odnosi na ulogu ġpeditera u likvidaciji (obraį unu) ġtete pokrivene osiguranjem robe u pomorskom prijevozu, odnosno osiguranjem definiranim u ugovoru o ġpediciji.

Ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe ima posebno znaį enje u vanjskotrgovinskom prometu. Prodavatelju je u interesu da angaġira ġpeditera koji Í e napraviti provjeru kvalitete kako bi prodavatelj na taj naį 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 naį 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 į injenicu da male pogreġke u obavljanju ove vrste posla

ġpeditera moġe 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, zakljuļ 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 moģe definirati kao skup zakona, pravila, uredbi odnosno pravilnika kojima se ureĽuju odnosi u nekoj zajednici, odnosno kao skup djelotvornih druģtvenih pravila koje je donijela ili priznala drģava. Temeljni cilj tih pravila je ureĽivanje odreĽenih druģtvenih odnosa i utjecaj na ponaģanje ljudi radi odrģavanja odreĽenog druģtvenog ureĽenja koje je u interesu vladajuĺ e druģtvene skupine, ali i svih ljudi koji ģive u dotiļ noj drģavi. [12]

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

3.1. POJAM I ZNAČENJE ŠPEDITEROVOG PRAVA

Posao u ģpediciji regulira se ģpediterskim pravom. To pravo ima svoja podruļ ja koja reguliraju posebne segmente poslova ģpeditera. Primjerice, ģpediterovo pravo se razlikuje od prava drugih oblika prometa, kao npr. prometnog prava ili prava meĽunarodne trgovine. Obzirom da se trend intenzivne globalizacije danas sve viģe ubrzava, tako je posljediļ no doģlo i do razvoja transporta odnosno ģpedicije, ģto je znaļ ilo potrebu za detaljiziranjem i specificiranjem pojedinih dijelova propisa o transportu (ģpediciji) odnosno za regulacijom odnosa u ovoj djelatnosti, ģto 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, poboljģanje druģtvenih i

gospodarskih odnosa, specijalizacija i diferencijacija pravnih pravila u svim podsustavima sustava prava, posebice meĽunarodnoga trgovaļ kog 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 sliļ no). S tim u svezi, obzirom da ġpediter ne obavlja isključļ ivo poslove ġpeditera u uġem smislu nego i poslove prijevoznika, posao ġpeditera se vrlo ļ esto susreĺ e sa pravom meĽunarodne trgovine, prometnim pravom, pravom multimodalnog transporta, carinskim pravom i tome sliļ no.

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, viġenaļ inskog transporta, unimodalnog transporta, multimodalnog transporta i tome sliļ nim 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 tehniļ ka 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 podruļ ju prometa, a dijeli se na prometno upravno pravno i prometno imovinsko pravo, zatim na pomorsko pravo, pravo unutarnje plovidbe, ġeljezniļ ko pravo, pravo cestovnog prometa, zrakoplovno pravo, poġtansko pravo i na tome sliļ ne 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 uključuļ 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 poģiljaka. [13]

Ġpediterovo autonomno pravo moģe se nazvati istovjetno prisilnom pravu, osim u kljuļ nom elementu moguĺ nosti stvaranja pravnih pravila od strane subjekata ģpediterovog prava (samostalno), ali i dalje u okvirima koje im dopuģta zakonodavac. [13]

Nacionalno i meĽunarodno pravo su pravna pravila prema drģavnim granicama, pa tako nacionalno pravo ureĽuje odnose u nacionalnom ģpediterovom poslovanju, a meĽunarodno pravo odnose stranaka u meĽunarodnom ģpediterovom poslovanju. MeĽunarodno pravo je skup pravila koja drģave ili narodi prihvaĺ aju kao obvezujuĺ a u svojim meĽusobnim odnosima, ukljuļ ujuĺ i odnose s meĽunarodnim organizacijama. MeĽunarodno pravo je obiļ no ukljuļ eno u sporazume izmeĽu suverenih drģava i/ili proizlazi iz takvih sporazuma. [2] MeĽunarodno pravo se moģe podijeliti na javno i privatno meĽunarodno pravo. MeĽunarodno javno pravo ureĽuje odnose meĽu drģava i meĽunarodnim organizacijama, a meĽunarodno privatno pravo (sukob zakona) se bavi odreĽivanjem toga koji pravni sustav je nadleģan i ļ iji se zakoni primjenjuju u nekom pravnom sporu. MeĽunarodno pravo ima veliko znaļ enje i vrlo je vaģno u meĽunarodnoj ģpediciji. Nacionalno pravo moģe se podijeliti na iste vrste i ima iste znaļ ajke kao meĽunarodno pravo, osim ģto se nacionalno pravo odnosi na ureĽivanje odnosa unutar jedne drģave, a ne viģe njih.

3.3. IZVORI ŠPEDITEROVOG PRAVA

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

obavljanje svih zadataka i poslova klasiļ nog europskog ġpeditera, nego i njegovu transformaciju u modernog logistiļ kog 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 struļ nog 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	• OpĺĹ i uvjeti poslovanja meĽunarodnih otpremnika Hrvatske

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

Autonomni izvori ġpediterovog prava su izvori ļ ija se osnovanost temelji na autonomnom reguliranju poslovnog prava od strane nedrġavnih organa. Najļ eġĺ i izvori autonomnog prava su obiļ aji (dobri poslovni obiļ aji i trgovinski poslovni obiļ aji), opĺ i uvjeti poslovanja i formularni ugovori (formularno pravo), a u takvo pravo se mogu ubrojati opĺ 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 razliļ ite statuse ġpeditera. Tako hrvatski pravni sustav ġpediterima stvara statuse koji se razlikuju od statusa ġpeditera u

drugim drżavama Europe, zbog ļega postoje razlike u npr. njemaļkom 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 klasiļnog operatora, iako ga se osim toga moġe promatrati kao megalogistiļkog operatora (ovisno o poslovima koje obavlja), u funkciji niġa logistiļkog operatora i tome sliļno.

Ġpediter u funkciji klasiļnoga operatora obavlja klasiļne osnovne i specijalne poslove. To je gospodarstvenik, pravna ili fiziļka osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskoga prometa, koja isključuļivo i u obliku stalnoga zanimanja sklapa u svoje ime i za tuĽi raļun (kao komisionar za komitenta/nalogodavatelja), u tuĽe ime i za tuĽi raļun (kao agent) i u svoje ime i za svoj raļun (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 uobiļajene 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 / fiziļka osoba koja obavlja poslove po nalogu, za raļun 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 raļun svog nalogodavca.

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

- obavlja brojne kompleksne, strul 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 punomoĺnik nalogodavatelja, odnosno carinskog obveznika u smislu pojma punomoĺnika u opĺem upravnom postupku, iz l ega proizlazi da u postupku carinjenja i opĺenito u carinskom postupku ġpediter nije stranka nego nalogodavatelj. [12]

Prema poslu sklapanja ugovora o transportnom osiguranju, a obzirom da ġpediter vrlo l esto vrġi ovu uslugu za svog komitenta / nalogodavatelja, u praksi ġpediter prilikom sklapanja ugovora o transportnom osiguranju nastupa u ime, po nalogu i za ral un nalogodavatelja (kao agent, tj. zastupnik), ġto znal i da je ġpediter kao ugovaratelj osiguranja, u pravilu ugovaratelj meĽunarodnog kargo transportnog osiguranja zapravo punomoĺnik 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 ral un. [12]

Obzirom da se ġpediter u ovom statusu javlja u slul ajevima kada ġpediter sa svojim nalogodavateljem ugovori organizaciju otpreme ili dopreme robe na temelju forfaitnog stava i u slul aju kada se ġpediter u multimodalnom transportu javlja u funkciji operatora multimodalnog transporta, ġpeditera u statusu samostalnog gospodarstvenika moġe se prikazati kroz obavljanje sljedeĺih 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 pomoć u najmanje dvije različ 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 već nalaze na nekom transportnom sredstvu prevozi i rukuje s njima zajedno s transportnim sredstvima i brine o njihovom zajedničkom 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 klasič ni meľunarodni ġpediteri, prije svega mega ġpediteri, ali to č 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 klasič noga organizatora transportnih procesa i prijevoznika. U takvom slučaju 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 č ijim se uslugama on služġio 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 dotič 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 logistič kih poduzeć 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 rjeġavaju 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 rijeġiti 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 sluį 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 drugaį ije dogovoreno ugovorom o ġpediciji). Ġpediter u ovom sluį 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 drugaį 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 isključį 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 vaģni 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, teģina 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 nadleģnost suda ili arbitraģe; 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 vaģeĺ im.

4.4. OBLIK UGOVORA

Oblik ugovora o ġpediciji prvenstveno se odnosi na njegovu formu. Iako ugovor o ġpediciji moģe 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 preģutnim 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 sljedeĆ 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 sloģe 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 moguĆ jednako kao i bitni elementi navedeni u ugovoru, a ako predmet ugovora nije moguĆ , 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, opĆ i uvjeti poslovanja moraju biti ukljuļ eni u ugovor o ġpediciji kao njen sastavni dio, a uz ugovor o ġpediciji se prilaģe i dispozicija obzirom da se na temelju nje izraĽuje ugovor o ġpediciji.

4.5. NAČIN SKLAPANJA UGOVORA

Ugovore o ġpediciji moguĆ 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 moģe prihvatiti ili odbiti ponudu, ali se uvjeti koji stoje u ugovoru nikako ne mogu mijenjati. Ipak, prema stupnju dopuģtenog 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 dopuģtene nikakve modifikacije. Tipski ugovori su fleksibilnija forma ovih ugovora za koju se priprema nacrt ugovora, ali se dopuģtaju pregovori. Opĺ i uvjeti poslovanja kao adhezijski ugovori pretpostavljaju opĺ e uvjete kao dio ugovornih odredbi koje stranke ukljuļ uju u svoje ugovore. [12]

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

4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA

Trajanje ugovora o ģpediciji moģe se proizvoljno dogovoriti izmeĽu ģpeditera koji Í e izvrģiti uslugu te njegovog nalogodavca. Kao ģto je veĺ opisano pri govoru o preģutnom sklapanju ugovora o ģpediterovom 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 neograniļeno pravo nalogodavatelju da moģe odustati od ugovora po svojoj volji, ali mu istodobno nameĺe i obvezu da je u tom sluļaju 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 raļun. [1,12]

Ugovor o ģpediciji moģe prestati u sluļajevima:

- kada je ģpediteru ili njegovom nalogodavatelju onemoguĺeno izvrģenje (zakonska nemoguĺnost ili sluļaj viģe sile),
- likvidacijom (steļajem) 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 ģto su posebni odjeljci o ģpediterovom 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.

Ģpediteri 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 ģpeditera, te razliļ ite obveze prema nalogodavcu, kao i razliļ ita prava i odgovornosti.

Neovisno o tome tko sklapa ģpediterski posao, isti se moģe ugovoriti putem ugovora o ģpediciji, za kojeg postoji posebno uobiļ ajena forma bitnih i nebitnih elemenata koje bi trebao sadrģavati. U sluļ aju sastavljanja ugovora o ģpediciji, ugovorne stranke su ģpediter u ulozi izvrģitelja posla i nalogodavatelj, ali se ugovorom o ģpediciji mogu regulirati i odnosi sa treĺ im strankama sa kojima Í e se obavljati ģpediterski posao, no tada se razilaze odgovornosti stranaka ugovora o postupcima treĺ ih strana koje ģpediter 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 ģpediciji moģe sklopiti usmeno i/ili pismeno (telefonski, putem telefaksa, elektroniļ kim putem, preko punomoĺ nika ili pak preģutnim putem), te obzirom da ugovor o ģpediciji sluģi ureĽivanju odnosa kako bi isti mogao kasnije posluģiti za rješavanje razmirica izmeĽu stranaka ugovora, neovisno o tome sklapa li se on pri ugovaranju svakog ģpediterovog posla sa istim nalogodavcem ili samo pri prvom ugovaranju posla (ugovor sklopljen na neograniļ eno vrijeme), svaki bi odnos ģpeditera i nalogodavca trebao imati pismeno potvrĽene i potpisane uvjete na temelju kojih se odvija pruģanje usluge ģpeditera. Obzirom da se na taj naļ in ģtite interesi i prava obiju stranaka, ugovori sklopljeni usmenim putem bi trebali biti potvrĽeni i pismenim putem, poģto u sluļ aju nesporazuma sporove rješava sud, a za dokazivanje izjave bilo koje stranke je potreban adekvatan dokaz.

Moģe se zakljuļ iti da su odredbe o ģpediterskom poslovanju zadovoljavajuĺ e, te predstavljaju solidan pravni okvir za uspjeģno realiziranje ģpediterskih poslova. Procjenjuje se da bi pravni okvir trebalo poboljģati u nekim vaģnim toļ kama koje do sada nisu detaljno regulirane, ali trenutno ne predstavljaju prepreku u uspjeģnom obavljanju ģpediterskih poslova.

LITERATURA

[1] AndrijaniĺŕIvo; Arģek, Zvonimir; Prebeģac, Darko; Zelenika, Ratko, Transportno i ģpediterovo poslovanje, Zagreb, 2001.

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

[3] NikoliĺŕGordana, Multimodalni transport ï Ļimbenik djelotvornog ukljuļivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova Sveuļiliģta u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., 2003., str. 93-112.

[4] NikoliĺŕGordana, Multimodalni transport ï Ļimbenik djelotvornog ukljuļivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova, Sveuļiliģte Rijeka, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., br. 2., 2003., str. 93-112.

[5] OpĺŕUvjeti poslovanja meĽunarodnih otpremnika Hrvatske, Glasnik Hrvatske gospodarske komore "Hrvatsko gospodarstvo", Zagreb, 2005.

[6] Pomorske agencije i otpremniģtvo, Biljeģke 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] SvetopetriĺŕIvan, 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, MeĽunarodna ģpedicija, Rijeka, 1996.

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

[13] Zelenika, Ratko, Temelji logistiļke ģpedicije ï knjiga prva, Rijeka, 2005.

[14] Zelenika, Ratko, PavliĺŕHelga, Strategijske odrednice poslovne politike ģpediterovoga logistiļkoga 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