

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:164:797664>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-24**

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](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



**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 međunarodnog 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: međunarodna 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. ĆPEDIĆIJA I ĆPEDITER.....	4
2.1. POJAM ĆPEDITERA I ĆPEDIĆIJE	5
2.2. POJAM MEŃ UNARODNE ĆPEDIĆIJE, MEŃ UNARODNOG ĆPEDITERA, PODĆPEDITERA I MEŃ UĆPEDITERA.....	7
2.3. POSLOVI MEŃ UNARODNOG ĆPEDITERA.....	9
2.3.1. Osnovni poslovi meĽunarodnog ģpeditera.....	10
2.3.2. Specijalni poslovi meĽunarodnog ģpeditera.....	14
3. ĆPEDITEROVO PRAVO.....	19
3.1. POJAM I ZNAĽ ENJE ĆPEDITEROVOG PRAVA	19
3.2. PREDMET I VRSTE ĆPEDITEROVOG PRAVA	21
3.3. IZVORI ĆPEDITEROVOG PRAVA.....	22
3.4. STATUSI ĆPEDITERA U HRVATSKOM PRAVNOM SUSTAVU.....	23
4. UGOVOR O ĆPEDIĆIJI	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. NAĽ IN SKLAPANJA UGOVORA	37
4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA	39
5. ZAKLJULĽ 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 imenika i ime se u konačnici daje prikaz pravnih uvjeta za organizaciju i upravljanje špedicijom. Cilj diplomskog rada je prikazom dane tematike, smještanjem iste pod njene teorijske okvire nastanka i razvoja, te analizom problema na koje se nailazi u praksi prilikom organiziranja i/ili drugog 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 i one 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 i sa naglaskom na međunarodnu špediciju. Također, autorica u obliku novonastalih hipoteza i koje proizlaze iz zaključaka ovog diplomskog rada i daje prijedloge za daljnja istraživanja te daje prijedlog unapređenja pravnih okvira za regulaciju špediterovog 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 obuhvaćaju posao međunarodnog ġpeditera. Sve navedeno ima svrhu potpunijeg pregleda ġpediterovog poslovanja, te postupnog stupnjevanja sadržaja diplomskog rada od uvoda u ġpediciju do sklapanja, trajanja i prestanka ugovora o ġpediciji.

Drugo poglavlje raspravlja temeljne postavke ġpediterovog 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 ġpediciji: *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 što je moguće boljih rezultata istraživanja koji se predstavljaju u ovom radu, su metode prikupljanja sve relevantne odnosno dopunske literature te kao metoda prikupljanja odnosno istraživanja sekundarnih izvora podataka te izučavanje prikupljene stručne literature. U radu se koristi deskriptivna metoda zbog izlaganja teorijskih aspekata temeljnih značajki ġpediterovog 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 ġpediterovog prava: metoda analize ključnih faktora i čimbenika ġpedicije, metoda interpolacije i ekstrapolacije, analize i sinteze, indukcije i dedukcije, te studija slučaja te radi sažimanja velikog broja autoru dostupnih izvora i literature na preporučen opseg stranica ovog diplomskog rada, ali i da bi se pritom mogle prikazati što je moguće relevantnije teorijske postavke, temeljne značajke, okviri ġpedicije u organizaciji ġpediterovog 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 ġpediterovog posla i pravnih okvira u kontekstu ġpediterovog prava, leđi u l'injenici intenzivnog ġirenja poslovanja poduzeł a na inozemna odnosno globalna trđiđta, pri l'emu je zasigurno nemoguł e iskljuł iti veł u potrebu za l'eđim koriđtenjem ġpedicije i ġpediterovog posla uopł e u obavljanju svakodnevnog poslovanja takvih poduzeł a. Pri tome je posao ġpedicije svakako neophodan za obavljanje bilo kakve poslovne aktivnosti kod danađnjih poduzeł a koja posluju u okruđenju danas izrazito turbulentnog i promjenjivog trđiđta. Kombinacija viđe oblika distribucije proizvoda na globalno trđiđe te potreba za smanjenjem trođkova transporta i rukovanja proizvodima u poslovnim organizacijama svakako dovodi do potrebe za pomnijim izuł avanjem i prał enjem novih situacija i prilika u svezi ġpediterovog poslovanja. Isto tako, pravni okviri ġpedicije zasigurno daju prikaz situacije u ġpediterovoj praksi, stoga osim prikaza ġpedicije i ġpediterovog prava treba staviti naglasak na vađnost uloge prava u regulaciji ovakvih poslova ne samo u Republici Hrvatskoj nego i u svijetu.

2. ŠPEDICIJA I ŠPEDITER

Špedicija je složen, dinamičan, stohastičan i logističan 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 objašnjavaju 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 dinamičnog 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 praktičnoj primjeni 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 provoz materijalnih dobara (tj. stvari, stvari, živih životinja) 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 špedicije svakako zahtjeva i razumijevanje obuhvata nalina transporta kojeg obuhvaća izvršavanje špedicije odnosno prijevoza i manipulacije preuzetom robom. To su svakako pomorski transport, željeznički 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 prodavatelja (izvoznika) i kupca (uvoznika), te se odnose i na regulaciju odnosa drugih sudionika špediterovog poslovanja.

2.1. POJAM ŠPEDITERA I ŠPEDICIJE

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

Pod špedicijom treba razumjeti specijaliziranu gospodarsku djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Špediciju obavlja špediter, 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 ili 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 ili franko tvornica, FCA ili franko prijevoznik *uz naznačeno mjesto*, CPT ili vozarina plaćena do *uz naznačeno mjesto*, CIP ili vozarina i osiguranje plaćeni do *naznačenog mjesta*, DAT ili isporučeno terminal, DAP ili isporučeno na mjestu *uz navedeno mjesto*, DDP ili isporučeno 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 špediter 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 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 odreĊene stvari sklapa 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 pak riječ o vrstama ġpedicije ona se može podijeliti na nacionalnu i međunarodnu ġpediciju. Ģpeditorski poslovi, a osobito poslovi međunarodne ġpedicije, toliko su raznovrsni i kompleksni da je u okviru ġpeditorske djelatnosti došlo do podjele rada i specijalizacije. [1] Kao što je spomenuto, organizacija vlastitog ġpediterovog posla u manjim poduzećima je izrazito nerentabilna i neekonomična, zbog čega se isti organizira kao specijalizirano poduzeće, pri čemu se kod određivanja uĊne specijalnosti ġpedicije 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, ġpedicija se može obavljati nacionalno ili međunarodno, pa se ġpeditorske stručne organizacije odnosno udruženja organiziraju prema tom parametru kao najčešćoj klasifikaciji ġpeditorskih poduzeća. Svi sustavi ġpeditorskih specijaliziranih poduzeća u svijetu čine međunarodni sustav organizacija. Takav sustav se naziva Međunarodni savez

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

Prije samog definiranja pojma međunarodne špedicije, špeditera, podšpeditera i međušpeditera treba se pozabaviti definiranjem nacionalne špedicije kao preduvjeta razumijevanja osnove po kojoj se vrši glavna podjela i specijalizacija špedicije s obzirom na prirodu špediterovog posla. Nacionalna špedicija, se odnosi prvenstveno i isključivo na špediciju odnosno manipulaciju robe unutar jedne države, i to na lokalnoj razini ili na razini cijele države, odnosno špedicija u istom mjestu ili iz jednog mjesta u državi do drugog mjesta u istoj državi.

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

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

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

Međunarodna špedicija 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 špedicija),
- dopreme robe iz stranih država u vlastitu državu (uvozna špedicija),

- provoz robe između stranih država preko vlastite države (tranzitna ģpedicija). [1]

Pritom se meĽunarodna ģpedicija moĽe prema osnovnom obiljeĽu poslovanja obavljati kao luĽka (pomorska) ģpedicija, kontinentalna ģpedicija te graniĽna ģpedicija, a s obzirom na vrstu prijevoznih sredstava koji se mogu koristiti pri prijevozu i manipulaciji robom za potrebe prijevoza na razliĽitim prijevoznim relacijama. S obzirom na obujam poslovanja, ģpedicija neovisno o teritorijalnom djelokrugu poslovanja moĽe biti velika, srednja odnosno mala.

ZnaĽaj meĽunarodne ģpedicije se ogleda u vanjskoj trgovini i u meĽunarodnom transportu kroz ģest funkcija Ľ prostorna, vremenska, kvantitativna, kvalitativna, kreditna i propagandna funkcija. [11] Uz definiranje teorijskih okvira unutar kojih se organizira meĽunarodna ģpedicija, te uz definiranje temeljnih pretpostavki nad kojima se ona odvija, potrebno je definirati meĽunarodnog ģpeditera te vrste ģpeditera kao ģto su podģpediter i meĽuģpediter.

MeĽuģpediter je ģpediter (pravna ili fiziĽka osoba) na kojega je glavni ģpediter prenio djelomiĽno izvrĽenje ģpediterovog posla, a podģpediter je pravna ili fiziĽka osoba na koju je glavni ģpediter prenio u cjelini izvrĽenje ģpediterovog posla. S druge strane, meĽunarodni ģpediter je pravna osoba ili fiziĽka koja u potpunosti moĽe obavljati poslove meĽunarodne ģpedicije, koja je registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, a iskljuĽivo i u obliku stalnog zanimanja zakljuĽuje poslove u svoje ime i za tuĽi raĽun (kao komisionar), u tuĽe ime i za tuĽi raĽun (kao agent) i u svoje ime i za svoj raĽun (kao samostalna kategorija gospodarstvenika), odnosno na navedene naĽine zakljuĽuje ugovore potrebne pri organiziranju otpremanja (izvoza), dopremanja (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca s pomoĽu prijevoznika i obavlja druge propisane ili uobiĽajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremanjem, dopremanjem i provoza robe. [11] Poslove glavnog ģpeditera koje on ne moĽe izvrĽiti (npr. zbog previĽe vlastitog posla), se u cijelosti mogu prebaciti na drugog (pod)ģpeditera koji Ľe taj posao obaviti umjesto njega Ľ glavnog ģpeditera. U tom sluĽaju podģpediter obavlja cijeli posao kao da ga obavlja glavni ģpediter. S druge strane, meĽuģpediter

je špediter koji preuzima samo dio poslova glavnog špeditera, i to uglavnom po pitanju otpreme, dostave odnosno tranzita robe/pošiljke.

MeLušpediter obavlja poslove i zadatke koje špediter nije u mogućnosti obaviti, što znači da je špediter taj koji koristi usluge meLušpeditera, a ne komitent. Dok se meLušpediter angažira najčešće na meLunarodnoj razini odnosno u inozemstvu, na podšpeditera se može prebaciti i tavi preuzeti špediterski posao n primjerice ako glavni špediter ima problem nedostatka radne jedinice za otpremu/dopremu robe ili kad zbog nekih drugih razloga nije u mogućnosti obaviti preuzeti špediterski posao.

Prije prikaza poslova meLunarodnog špeditera valja istaknuti funkcije meLunarodnog špeditera. Pod funkcije se ne ubrajaju poslovi meLunarodnog špeditera, nego se kategoriziraju po obuhvatu zadataka i uloga koje meLunarodni špediter ima. Značaj funkcija meLunarodnog špeditera u cjelini se ogleda u doprinosu putem gospodarske funkcije, stoga i se funkcije i ovdje podijeliti s obzirom na ulogu u gospodarstvu.

2.3. POSLOVI MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

Kao što postoje različite vrste špeditera, tako postoje i različite odgovornosti i poslovi koje obavlja pojedini špediter. Nadalje, postoji razlika između poslova klasičnog špeditera i meLunarodnog špeditera.

Klasični špediter je gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja isključivo i u obliku stalnoga zanimanja organizira otpremu, dopremu i prevoz robe njegovih nalogodavatelja (izvoznika/uvoznika) pomoću prijevoznika te drugim poslovnima koji su u vezi s otpremom, dopremom i prevozom robe. [13]

Sa druge strane, poslovi meLunarodnog špeditera se zbog njegovih odgovornosti i specifičnosti poslova kojima se bavi, mogu razlikovati. Tako poslovi meLunarodnog špeditera podrazumijevaju poslove gospodarske usluge vanjskotrgovinskog prometa, što sa sobom nosi mnoge specifičnosti:

- otprema robe iz vlastite u strane države (izvozna špedicija),
- doprema robe iz stranih u vlastitu državu (uvozna špedicija),
- provoz robe između stranih preko vlastite države (provodna ili tranzitna špedicija) koje obavljaju međunarodni špediteri,
- te obavljanje drugih propisanih ili uobičajenih specijalnih (sporednih) poslova i radnji u vezi s otpremom, dopremom ili provoza (tranzitom) robe. [13]

Obveza svakog poduzetnika koje preuzima posao za nalogodavatelja (kupca) je izvršavanje preuzete obveze u cijelosti, odnosno oslobađanje nalogodavca od obaveza organizacija, i preuzimanje te obveze na sebe u zamjenu za dogovorenu novčanu naknadu. Isto vrijedi i sa poslovima međunarodnog špeditera, čiji je zadatak osloboditi svog nalogodavatelja (izvoznika, uvoznika, proizvođača) cjelokupnog napora i brige oko poslova otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom 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 različitih zadataka, oni se u svojoj suštini 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 može zamisliti funkcioniranje bilo kojeg međunarodnog špediterovog posla, odnosno koji su preduvjet za izvršenje posla međunarodnog špeditera. To su sljedeći:

1. stručni savjeti i sudjelovanje u pregovorima radi sklapanja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji,
2. instradacija,
3. doziv robe,

4. sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasičan način i uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane,
5. sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta *od vrata do vrata*,
6. prihvatanje robe radi otpreme,
7. otprema, doprema i provoz robe u užem smislu,
8. sklapanje ugovora ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe,
9. sklapanje ugovora o transportnom osiguranju,
10. sklapanje ugovora o uskladištenju i uskladištenje robe,
11. ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata,
12. obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe,
13. kontrola ispravnosti dokumenata i obračuna vozarine, carine i drugih pristojbi i troškova,
14. informiranje nalogodavca. [11]

Obzirom da je za organizaciju prijevoza robe potrebno poznavanje organizacije špediterskih poslova te poznavanje svih prepreka i uskih grla u špediterovom poslu, za velik dio procesa prijevoza robe, a osobito u međunarodnoj špediciji, poželjno je i potrebno angažiranje stručnjaka u tom području kako bi se maksimalno smanjila vjerojatnost nepredviđenih pogrešaka, zastoja, te grešaka kao što je primjerice sastavljanje ugovora o špediciji po njihovoj osnovi kasnije špediter može imati vrlo visoke troškove špediterskih usluga, koje bi špediter trebao sam snositi (na trošak špeditera) ili koje bi trebao snositi nalogodavac (na trošak nalogodavca). Tu je riječ o poslovima stručnih savjeta i sudjelovanja u pregovorima radi zaključenja ugovora o međunarodnoj suradnji. Zbog opisanih razloga ova vrsta osnovnih poslova međunarodnog špeditera je izrazito važna. Špeditera se za takve poslove može angažirati u trenutku izrade izvoznih ponuda, tj. u trenutku analiziranja izvoznih ponuda, te u razdoblju priprema za vođenje poslovnih pregovora. [6]

Intradacija je određivanje (izbor) prijevoznog puta kojim će se roba otpremiti, dopremiti ili prevesti od otpremnog mjesta u jednoj do određenoj do određenoj mjesta u drugoj

državi; određivanje (izbor) prijevoznog sredstva kojim će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na određenom putu; određivanje načina prijevoza i određivanje vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do određnog mjesta. [11] Kada dispozicija ne sadrži nalog o prijevoznom putu, prijevoznom sredstvu i postupku za otpremu stvari, špediter je ovlašten odabrati odnosno kombinirati elemente koji će biti najpovoljniji za nalogodavatelja; špediter može dati nalog za otpremu robe u zbirnom prometu, ako nije primio izdati i pisani drugi nalog, a o preuzimanju i otpremi robe špediter je dužan izdati nalogodavatelju, uobičajenu otpremnicu potvrditi; špediter ima pravo na razliku u vozarini. [6] Intradicija je kvalitetno najstrožiji, najteži i najodgovorniji osnovni posao međunarodnog špeditera. Izuzetno je značajan za domaćeg prijevoznika, izvoznika i uvoznika, ali i za druge sudionike tog posla. [11]

Iako doziv kao osnovni posao špeditera može izgledati vrlo slično intradiciji, ipak je riječ o različitim poslovima špeditera jer doziv se odnosi na slanje uputa o utovaru robe kako bi se vrijeme manipulacije robom uskladilo sa svim prijevoznicima. Doziv robe može biti izravan i neizravan (putem skladišta). Izravan doziv je kada se određena pošiljka robe mora krcati u brod izravno iz kopnenog vozila, pa tada špediter doziva robu direktno. Općenito je pravilo da se masovni teret barem 60-70% doziva direktno, tj. s prekrcajem vagon-brod. S druge strane, neizravan doziv (putem skladišta) je kada se određena pošiljka neće krcati na brod izravno iz kopnenih vozila, pa špediter doziva robu putem skladišta. [6]

Sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasičan način nije uporaba prijevoznog sredstva jedne prometne grane te sklapanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* predstavljaju slične, ali u stupnju kompleksnosti, vrlo različite poslove. Zaključivanje ugovora o prijevozu robe na klasičan način podrazumijeva uporabu prijevoznog sredstva jedne prometne grane, a takvo zaključivanje ugovora je posebno važno za zasnivanje ugovornih odnosa između međunarodnog špeditera i prijevoznika u pomorskom, željezničkom, riječnom, cestovnom i zračnom prometu. [6] Zaključivanje ugovora o multimodalnom transportu robe i organiziranje transporta od *vrata do vrata* je značajno zbog toga što u

međunarodnom multimodalnom transportu jedino međunarodni špediter ima sve uvjete i formalnopravne i stvarne da izvršava visokozahtjevnu zadaću poduzetnika međunarodnog transporta. [6]

Sklapanje ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe, sklapanje ugovora o transportnom osiguranju, sklapanje ugovora o uskladištenju i uskladištenje robe, ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata, obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe, kontrola ispravnosti dokumenata i obračuna vozarine, carine i drugih pristojbi i troškova su važni poslovi zbog toga što o ugovorima, dokumentaciji i carini ovisi i tavi špediterski posao, i to od pregovora oko uvjeta ugovorenog posla, ispravnosti i točnosti ispunje ugovora o špediciji, do omogućavanja kontinuiteta poslovanja obje stranke ugovora o špediciji. Informiranje nalogodavatelja se odnosi na obvezu špeditera odnosno na pravo nalogodavca da ga se obavještava o kretanju robe, o izvanrednim događajima te o konačnom izvršenju naloga.

Osnovne obveze špeditera su izvršenje prihvata i predaje robe te obveza da upozori nalogodavca na nedostatke pakiranja, oštećenja ambalaže, oštećenje ili manjak sadržaja. Kako bi on mogao ispuniti te obveze, mora prethodno primiti robu, a roba koju špediter prihvata mora biti spremna za transport, stoga je obveza nalogodavca da robu pripremi za transport. Ipak, nalogodavac može špediteru dati nalog da špediter izvrši 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 špediteri u pravilu ne obavljaju, nego njihovo izvršenje organiziraju zaključivanjem ugovora sa specijaliziranim organizacijama (pravnim i fizičkim osobama). Sklapanje ugovora o transportnom osiguranju špediter sklapa kao zastupnik ugovaratelja osiguranja, i to u ime, po nalogu i za račun nalogodavca. Sklapanje ugovora o uskladištenju i uskladištenje robe špediter obavlja, ali se taj posao ne smatra osnovnom djelatnošću špeditera nego se izvršenje također organizira u specijaliziranim organizacijama. Ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata ne smije se shvatiti kao administrativni zadatak od sporednog značaja nego kao jedan od najvažnijih poslova

međunarodne špedicije, jer prijevoz robe predstavlja izrazito važnu fazu izvršenja ugovora o kupoprodaji robe. Zaključivanje takvog ugovora temelji se na povjerenju izvoznika i uvoznika, pa su takve isprave jedini instrument koji odnosu izvoznika i kupca daju ispravnost u pogledu 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 obračuna 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 međunarodnoga 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-ovih 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 pošiljka stigla (ili nije stigla) u određenom ili nekom drugom neprimjerenom stanju. [11]

8. ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe u međunarodnom prometu,
9. hranjenje i pojenje živih životinja,
10. dodeljivanje 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) špeditera, ipak predstavljaju jednako važne poslove koje obavljaju špediteri. Pakiranje i signiranje robe, te vaganje i sortiranje iste najčešće obavljaju specijalizirane organizacije, ali unatoč tome i velik broj špeditera upravo ove poslove redovito obavlja unutar svoje djelatnosti.

Špediter može samostalno obavljati navedene poslove pakiranja, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, ili za to može zaključiti ugovor sa specijaliziranim organizacijama. U potonjem slučaju špediter 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 špediter 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 i ugovaranje ide u korist i špediteru i nalogodavcu radi utvrđivanja realnog stanja zaprimljene odnosno poslane/isporučene robe (špediteru), a kako bi se u slučaju nepravilnosti robe ili drugog njenog 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 ġpeditera (ovisno o tome kako se dokaŕe).

Izdavanje jaml' evnih pisama vrġi se pri organizaciji i obavljanju prekomorskog prijevoza, a izdavanje ġpediterskih potvrda i drugih FIATA dokumenata vrġi se samo na izri' it nalog nalogodavca, a ġpediter u cijelosti odgovara za to' nost navedenih podataka. Uzorkovanje robe vrġi se provjerom kakvo' e robe za potrebe evidencije stanja zaprimljene kakvo' e u dokumente, te za potrebe reguliranja odnosa izme' u prodava' a i kupca (ġpeditera i nalogodavatelja).

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

Zastupanje nalogodavatelja u slu' aju zajedni' ke havarije se u prvom redu odnosi na ulogu ġpeditera u likvidaciji (obra' unu) ġtete pokrivena osiguranjem robe u pomorskom prijevozu, odnosno osiguranjem definiranim u ugovoru o ġpediciji.

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

Obzirom da se prijevoz bilo koje robe podrazumijeva ve' i broj dana odnosno tjedana koliko poġiljka putuje do svog odrediŕta, poseban problem nastaje kod prijevoza ŕivih ŕivotinja. Tada ġpediter mora organizirati hranjenje i pojenje, ŕto je vrlo odgovoran posao obzirom na ' injenicu da male pogreŕke u obavljanju ove vrste posla

špeditera moće imati katastrofalne posljedice po šivotinje (pošiljku) nalogodavca, a isto vrijedi sa dolešivanjem robe (mesa, voća, povrća, odnosno bilo koje druge robe nalogodavca koju je potrebno dolešivati, odnosno koja se dolešuje prema dogovoru sa nalogodavcem).

Sajamski i *leasing* poslovi zbog specifičnosti svoje prirode u špediterovoj djelatnosti spadaju u specijalne poslove špeditera. Obavljanje konsignacijskih poslova podrazumijeva registraciju djelatnosti za obavljanje poslova zastupanja stranih tvrtki, a isto vrijedi i za međunarodne pomorske prometno agencijske poslove. Konsignacijski poslovi su specifični poslovi koji se odnose na zastupanje stranih tvrtki: obavljanje poslova u ime i za račun strane tvrtke, zaključivanje ugovora u ime i za račun strane tvrtke, držanje skladišta strane robe radi prodaje, te obavljanje servisa za održavanje uvezene opreme i tajnih dobara za osobnu potrošnju, te davanje tehničkih i drugih usluga. [6]

Kreditiranje nalogodavatelja predstavlja jednu od najvažnijih funkcija međunarodne špedicije u međunarodnom transportu i vanjskoj trgovini, a proizlazi iz špediterove kreditne funkcije. Špediter kreditira nalogodavca tako što vlastitim sredstvima za njegov račun plaća nužne i korisne troškove nastale u vezi s organiziranjem otpreme, dopreme i provoza robe. Kreditiranje nalogodavatelja ovim načinom nije neophodno, odnosno moguće je dogovoriti i drugačije plaćanje nastalih troškova sve dok je roba kod špeditera. Za kreditiranje (plaćanje troškova sredstvima špeditera) špediter naplaćuje nalogodavcu dodatne kamate za tu uslugu, ali isto tako špediter ima pravo tražiti predujmove kada je tako posebno ugovoreno.

Otprema, doprema i prevoz zbirnog prometa znači odluku špeditera o korištenju povlaštenih tarifa za skupni prijevoz robe jednog ili više nalogodavaca, a osim povlaštenih tarifa prednosti takvog prijevoza su njegova brzina i kvaliteta. Zbirne pošiljke se ne zaustavljaju na velikom broju međustanica radi nadopunjavanja pošiljkama nego se zaustavljaju samo pri situacijama kada je nemoguće nastaviti dalje put (npr. vozni red). Obzirom da veliki broj premještanja i prebacivanja odnosno ulaganja manipulacija robom znači i više lomova, kvarova i šteta robe koja se prevozi, zbirni promet omogućava manje šteta na robi nego zbog ručnog rukovanja robom.

Drugi propisani ili uobičajeni poslovi u vezi s otpremom, dopremom i proвозom 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 špedicija; špediterska kurirska služba; ostali poslovi u međunarodnoj špediciji. [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 posljedilo došlo i do razvoja transporta odnosno špedicije, što je znalo potrebu za detaljiziranjem i specficiranjem 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, uključujući 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 međunarodnoga trgovačkog prava i prometnog prava, nametnuo je potrebu postupnog osamostaljivanja špediterovog prava. [12]

Špediterovo pravo uređuje odnose koji se pojavljuju tokom obavljanja špediterovog posla (npr. odnose nalogodavatelja i špeditera i tome slično). S tim u svezi, obzirom da špediter ne obavlja isključivo poslove špeditera u užem smislu nego i poslove prijevoznika, posao špeditera se vrlo lako susreće sa pravom međunarodne 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, višegodišnjeg transporta, unimodalnog transporta, multimodalnog transporta i tome sličnim vrstama transporta. [4] Pravo multimodalnog transporta se odnosi na pravo koje uređuje međusobno povezane i međusobno utjecajne prometnotehnološke aktivnosti, direktne i indirektne sudionike, prometne i druge kadrove i tehnička pomagala u njihovom radu i druge elemente u stalnom kretanju, mijenjanju i razvoju. Pravo multimodalnog transporta osim toga uređuje odnose ugovornih strana u špedicijskom 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 užem i u širem smislu. U užem smislu ono podrazumijeva obveze, odgovornosti i prava špeditera i nalogodavatelja koji su regulirani određenim pravnim aktima. Predmet u širem 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 manje ili više složene poslove 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 ograničava 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 trećih osoba 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 širok 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 pošiljaka. [13]

Špediterovo autonomno pravo može se nazvati istovjetno prisilnom pravu, osim u ključnom elementu mogućnosti stvaranja pravnih pravila od strane subjekata špediterovog prava (samostalno), ali i dalje u okvirima koje im dopušta 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 obilno 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 određivanjem toga koji pravni sustav je nadležan i tiji 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 uređivanje odnosa unutar jedne države, a ne više 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 klasičnog europskog špeditera, nego i njegovu transformaciju u modernog logističkog 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 međunarodnog otpremnika u vezi s <i>carinjenjem robe</i>
Podzakonski izvor	• Pravilnik o polaganju stručnog ispita za djelatnike međunarodnog otpremništva u vezi carinjenja robe • Pravilnik o davanju odobrenja za obavljanje poslova ovlaštenim carinskim otpremnicima i ovlaštenim carinskim zastupnicima
Autonomni izvor	• Opći i uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske

Izvor: Izradila autorica prema Zelenika, R., Špediterovo pravo, Rijeka, 2001., str. 67-72., Zelenika, R., Temelji logističke špedicije – knjiga prva, Rijeka, 2005., str. 558.

Autonomni izvori špediterovog prava su izvori kojima se osnovanost temelji na autonomnom reguliranju poslovnog prava od strane nadležnih organa. Najčešći izvori autonomnog prava su obilježaji (dobri poslovni obilježaji i trgovinski poslovni obilježaji), opći i uvjeti poslovanja i formularni ugovori (formularno pravo), a u takvo pravo se mogu ubrojati opći 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 špeditera, može se govoriti o statusu u hrvatskom pravnom sustavu ili u bilo kojem drugom pravnom sustavu obzirom da svaka država svojim pravnim sustavom može stvoriti različite statute špeditera. Tako hrvatski pravni sustav špediterima stvara statute koji se razlikuju od statusa špeditera u

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

Statusi špeditera u hrvatskom pravnom sustavu mogu se podijeliti na:

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

Ova podjela statusa špeditera u hrvatskom pravnom sustavu temelji se na špediteru u funkciju klasičnog operatora, iako ga se osim toga može promatrati kao megalogističnog operatora (ovisno o poslovima koje obavlja), u funkciji niža logističnog operatora i tome slično.

Špediter 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 tuđi račun (kao komisionar za komitenta/nalogodavatelja), u tuđe ime i za tuđi 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] Špediter 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 špeditera tog statusa vrijede pravila o ugovoru o špediciji *Zakona o obveznim odnosima*. Špediter koji poslove obavlja u statusu agenta je pravna / fizička osoba koja obavlja poslove po nalogu, za račun i u ime nalogodavatelja, dok špediter 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.

Špediter 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 *špediter* predstavlja carinskog obveznika, stoga ima status carinskog obveznika, s privatnopravnog (ugovornog) stajališta je *špediter* zastupnik nalogodavatelja, a s javnopravnog (carinskopravnog) stajališta 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 *špediter* nije stranka nego nalogodavatelj. [12]

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

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

- špediter i forfaitni stav,
- špediter i operator multimodalnog prijevoza,
- špediter kao operator multimodalnog prijevoza,
- špediter kao krcatelj ili poŕiljatelj robe,
- špediter kao primatelj robe.

Multimodalni prijevoz je prijevoz robe s pomoć u 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 špediteri, dok se srednji njime bave nešto rjeđe. Najviša funkcija u kojoj se danas javljaju klasični međunarodni špediteri, prije svega mega špediteri, ali to čine ponekada i neki srednji špediteri, 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 špediter, kao operator multimodalnoga transporta odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angažirao u multimodalnim transportnim lancima. [14]

Dakle, špeditera 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 špediter odgovara za posljedice svih aktivnosti drugih sudionika čijim se uslugama on služi u izvršenju posla. Odnosno, kada špediter s nalogodavateljem ugovori otpremu i dopremu robe na temelju forfaitnoga stava, on odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angažirao u izvršavanju dotične nalogodavateljeve dispozicije, ili preciznije, ugovaranje

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

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

Podsustave statusa špeditera kao samostalnog gospodarstvenika može se sahati 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 špediterovog posla s obzirom na kompleksnost samog posla i na broj sudionika, podrazumijeva se sastavljanje odnosno sklapanje ugovora o špediciji. Složenost takvog posla prema prisilnim pravnim pravilima obvezuje stranke da na taj način ostvare uvjete obavljanja posla odnosno špediterske usluge u skladu sa *Zakonom o obveznim odnosima*.

4.1. POJAM UGOVORA

Ugovor o špediciji može se definirati kao dvostrano obvezni ugovor obveznog prava na temelju kojeg se špediter obvezuje da je nalogodavatelju (komitent) učiniti jedan ili više špediterskih poslova (poslova organiziranja otpreme i dopreme robe svim prijevoznim sredstvima i na svim prijevoznim putovima), a nalogodavatelj (komitent) se obvezuje da je špediteru platiti određenu naknadu za usluge (proviziju) i naknadu troškova. [1]

Ugovor o špediciji čini osnovu gospodarske djelatnosti špedicije odnosno trgovačkog prava, a u Hrvatskom pravnom sustavu ugovor o špediciji ima sljedeće značajke:

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

4.2. STRANKE UGOVORA

Ugovorne stranke u ugovoru o ģpediciji (otpremniġtvu, otpremanju) jesu ģpediter (otpremnik) i nalogodavatelj. Ģpediter moġe biti pravna ili fiziġka osoba koja je registrirana (upisana u sudski registar) za obavljanje ģpeditorske (otpremniġke) djelatnosti, dok nalogodavatelj moġe biti bilo koja pravna ili fiziġka osoba koja se koristi u obavljanju poslova iz svoje djelatnosti uslugama meġunarodnog ģpeditera, a nalogodavatelj je tada bilo koja osoba koja se bavi izvozom i uvozom robe ņ izvoznici i uvoznici. [1]

U samom ģpediterovom ugovoru osim ģpeditera i nalogodavatelja mogu se regulirati odnosi i sa treġim strankama sa kojima ġe se obavljati ģpeditorski posao, ili se takav ugovor sastavlja u cijelosti odvojeno od ugovora kojeg su sklopili ģpediter i nalogodavatelj. [12]

Ugovor o ģpediciji ņ kao osnova ģpeditorske djelatnosti, l'ini samostalnu kategoriju gospodarskog, odnosno trgovaġkog prava, a na taj se ugovor primjenjuju pravila o ugovoru o ģpediciji koja su utvrġena u odredbama *Zakona o obveznim odnosima*, ali je odredbom istoga Zakona dana moguġnost da se pitanja odnosa nalogodavatelja i ģpeditera koja nisu regulirana odredbama navedenih l'lanaka na odgovarajuġi naġin rjeġavaju primjenom pravila o ugovoru o komisionu (l'l. 771. ņ 789.) odnosno trgovinskom zastupanju (l'l. 790. ņ 812.). [1, 12] U sluġaju da se stranke sukobe oko odreġenih pitanja koja se ne ureġuju odredbama o ugovoru o ģpediciji sadrġanim u tom Zakonu, strane sukob mogu rijeġiti putem ugovora o komisionu odnosno putem trgovinskog zastupanja.

Ugovorom o ģpediciji 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 ģpediterovog 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) pošiljku i upozori nalogodavatelja na nedostatke pakiranja, oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka sadržaja; da obavi radnje u carinskom postupku i plati carinu; da l' uva stvari; da bira treće osobe; da sklapa potrebne ugovore; a osigura stvari; da odredi količinu i uzima uzorke; da obavještava nalogodavatelja i l' uva njegove interese; da polaže račun 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 meLušpeditera; za rad drugih osoba (osim drugoga špeditera).
NALOGO- DAVATELJ	OBVEZE	Obveza nalogodavatelja: da postupa s pažnjom dobrog gospodarstvenika; da primjereno pripremi pošiljku 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

		upozori na nedostatke njegova naloga; da ģpediter postupa po njegovim uputama; da obavi instradaciju; da ģpediter primi (i preda) njegovu poġiljku i da ga upozori na nedostatke pakiranja, oġteġ enja ambalaĥe, oġteġ enja ili manjka sadrĥaja; da ģpediter obavi radnje u carinskom postupku i plati carinu; da ģpediter l' uva njegove stvari; da ģpediter bira treġ e i primjerene osobe i da s njima sklapa posebne ugovore; da ovlasti ģpeditera na osiguranje njegovih stvari; da ovlasti ģpeditera za odreġivanje kolil' ine i uzimanje uzoraka; da ga ģpediter obavjeġtava i l' uva njegove interese, da mu ģpediter pravodobno polaĥe ra' une.
	ODGOVORNOSTI	Odgovornosti nalogodavatelja: za vlastite postupke; za postupke drugih osoba.

Izvor: Zelenika, Ratko, Temelji logistiġ ke ģpedicije ņ knjiga prva, Rijeka, 2005., str. 578. ņ 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 odstupaġa od postupaka koji nisu u skladu sa propisanim i navedenim obvezama poġtivanja prava druge strane, pri l' emu i nalogodavatelj i ģpediter snose odgovornosti i za svoje postupke, ali i za postupke drugih strana ņ ģpediter za postupke podģpeditera i meġuģpeditera sa kojima takoġer sklapa ugovor o ģpediterovom poslu, ali ģpediter ne snosi odgovornost za rad drugih ģpeditera. Nalogodavatelj moĥe zahtijevati ispunjenje svog prava da ģpediteru preda odgovornost (zadatak) izbora treġ e osobe za izvrġenje danog ģpediterovog posla, odnosno da ģpediter izabere primjerene osobe kao i pravo da ģpediter umjesto nalogodavca snosi brigu i odgovornost o sklapanju posebnih ugovora.

U Hrvatskom pravnom sustavu *špediter* 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 slučajevima 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 *špediciji* određena jedna ukupna svota za izvršenje naloga, ona obuhvaća cjelokupnu naknadu za sve usluge po osnovi *špedicije*, naknadu za prijevoz te naknadu za sve ostale troškove (ako nije drugačije dogovoreno ugovorom o *špediciji*). *Špediter* u ovom slučaju odgovara i za rad drugih osoba kojima se na temelju ovlaštenja iz ugovora o *špediciji* koristio. [10]
- Zbirna otprema, doprema ili provoz robe
 - *Špediter* nema pravo zadržati (nepredviđenu) uštedu u vozarini jer *špediter* obavlja poslove *za račun* nalogodavatelja (osim ako nije drugačije dogovoreno). Ako *špediter* organizacijom zbirne otpreme, dopreme ili provoza robe postigne razliku u vozarini, *špediter* ima pravo na dodatnu naknadu. [10] Ukoliko *špediter* ostvari uštedu u vozarini prilikom organizacije zbirnog transporta, te ukoliko je zadržao ostvarenu uštedu, tada nema pravo na posebnu dodatnu naknadu. [10]
- Kada se *špediter* javlja u funkciji operatora cjelokupnoga transportnoga pothvata (MTO)
 - Pod ovim uvjetom, *špediter* odgovara za izbor i rad svih osoba koje je angažirao u transportnom procesu.
- Kada *špediter* sam obavlja prijevoz ili druge poslove
 - Samostalno obavljanje prijevoza ili drugih poslova *špeditera može* (ali ne mora) biti isključeno ugovorom o *špediciji*. Ako *špediter* samostalno

⁷ Ugovorom o *špediciji* je moguće odrediti jednu ukupnu svotu (paušalni, fiksni ili forfaitni stav za sve *špeditorske*, transportne i druge poslove, naknade i troškove) za izvršenje naloga o otpremi, dopremi i provožu 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 žpediterom nije dogovorio otpremu, dopremu ili provoz robe s fiksnom naknadom. Kada ugovori fiksnu naknadu, ima obveze kao da je sa žpediterom 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 što je dogovoreno u svezi sa zbirnim prijevozom. Nalogodavatelj ima pravo na razliku u vozarini (ako ju je pretplatio ugovorom) koju žpediter ostvari.
- Operator cjelokupnog transportnog pothvata
 - Kod sklapanja ugovora o multimodalnom transportu s operatorom cjelokupnog transportnog poduhvata, nalogodavatelj zadržava iste obveze, prava i odgovornosti kao da je sklopio klasični ugovor o žpediciji.
- Kada žpediter sam obavlja prijevoz stvari ili druge poslove
 - Obveze, prava i odgovornosti koje snose stranke ugovornog odnosa ovise o vrsti djelatnosti i posla kojeg se obavlja. Primjerice ako nalogodavatelj sklopi ugovor o prijevozu stvari, na njegove odnose sa žpediterom se primjenjuju pravila transportnog prava; ako se sa žpediterom sklopi ugovor o uskladištenju stvari, primjenjuju se pravila iz ugovora o skladištenju (neovisno o ugovoru o žpediciji). [13]

- Kada špediter sam obavlja prijevoz stvari ili druge poslove, odnosi stranaka u takvim špediterskim poslovima se najčešće regulira sa tri pravna odnosa:
 - *Pravni odnosi u špediciji:* ugovor o špediciji, odnosno pravna pravila špediterovog 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 skladišnog prava.

4.3. BITNI I NEBITNI ELEMENTI UGOVORA

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

Elementi ugovora o špediciji⁸ mogu biti bitni i nebitni. Bitni elementi su predmet ugovora o špediciji, cijena špediterskih usluga i ostali bitni elementi ugovora o špediciji. Nebitni elementi ugovora su: broj i datum ugovora, brojevi telefona i telefaksa špeditera 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 jamstvenih pisama i FIATA-ovih isprava i sl. [1]

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

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

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

Cijena špeditorskih usluga podrazumijeva visinu naknade za špeditorski posao, a može se ugovoriti tarifom špeditera 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 špediciji niti posebnim ugovorom za definiranje visine naknade za uslugu špeditera, tada je nalogodavatelj dužan platiti naknadu koja se određuje tarifom špeditera ili naknadu može odrediti sud.

Bez obzira na odredbe prisilnoga i autonomnoga prava, preporuča se špediterima da ugovorom o špediciji vrlo određeno reguliraju sva pitanja o cijenama svojih usluga (pojedinačnim ili skupnim), o plaćanju i naplati tuđih 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 pothvate, za ugovore o špediciji 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 špeditorskih poduzeća ima više vrsta odnosno primjenjuje se za više kategorija u poslovanju takvog poduzeća, a iz toga proizlazi kompleksnost politike cijena / tarifa koje zarađunava špediterovo poduzeće. U sklopu svoje financijske politike špeditorska poduzeća trebaju znanstveno utemeljeno odrediti tarifnu politiku i njome stimulirati korištenje špeditorskih usluga, koje se može postaviti i proporcionalnim (linearnim) špeditorskim tarifama, regresivnim

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

O definiranju ostalih bitnih elemenata ugovora o špediciji ovisi sigurnost, točnost i drugi vrlo važni elementi obavljanja špediterovog 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 špediter obvezao, zadovoljstvo nalogodavca ovisi o sposobnosti špeditera da ispuni svaku ugovorenu stavku. Kako bi se maksimalno eliminirala vjerojatnost nesporazuma (i sl.) odnosno sukoba između 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, cifra, naziv i carinske tarife za robu u uvozu; vrijednost robe u nacionalnoj valuti i odgovarajućoj stranoj valuti; uvjeti isporuke npr. kao 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); (često) naziv i nadležnost suda ili arbitraže; izjava, priopćenje da špediter posluje po Općim uvjetima poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske itd. [12]

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

4.4. OBLIK UGOVORA

Oblik ugovora o špediciji prvenstveno se odnosi na njegovu formu. Iako ugovor o špediciji može biti neformalno sklopljen, njegov oblik je formalan. Preciznije, ugovor o špediciji 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 prećutnim sklapanjem), a

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

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

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

Ugovor o ģpediciji smatra se valjanim odnosno sklopljenim kada se ģpediter i nalogodavatelj slože oko bitnih elemenata ugovora (suglasnost volja), stoga bitni elementi ugovora obavezno moraju biti definirani u ugovoru o ģpediciji, a u suprotnom ugovor nije valjan obzirom da tada ne zadovoljava obveznu formu ugovora o ģpediciji. 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 sa 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 i uvjeti poslovanja moraju biti uključeni u ugovor o ģpediciji kao njen sastavni dio, a uz ugovor o ģpediciji se prilaže i dispozicija obzirom da se na temelju nje izražuje ugovor o ģpediciji.

4.5. NAČIN SKLAPANJA UGOVORA

Ugovore o ģpediciji 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.

Načini sklapanja ugovora su:

- sklapanje ugovora o ģpediciji telefonom,
- sklapanje ugovora o ģpediciji telefaksom,
- elektroniĳko sklapanje ugovora o ģpediciji,
- sklapanje ugovora o ģpediciji preko punomoĳnika,
- sklapanje ugovora o ģpediciji pristupanjem (adhezijom),
- preĳutno sklapanje ugovora o ģpediciji. [12]

Svako sklapanje ugovora o ģpediciji *na daljinu* ģpeditera i nalogodavca (kao ģto je sklapanje ugovora telefonom, telefaksom, elektroniĳko sklapanje ugovora) sa sobom nosi odreĳen rizik i odreĳene probleme, iako u prvom redu ovi naĳini sklapanja ugovora predstavljaju moderan naĳin pojednostavljenja i ubrzanja procesa ugovaranja ģpediterovog posla. No ipak, radi fiziĳke udaljenosti moĳe doĳi 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 proizaĳi iz sklapanja ugovora ovim putem su:

- kako odrediti da su pri sklapanju ugovora o ģpediciji telefonom sudjelovale ovlaĳtene osobe ģpeditera i njegova nalogodavatelja?
- tko snosi ģtetne posljedice koje zbog prekida ili nejasnoĳa tijekom telefonskog razgovora mogu nastati?
- kako dokazati postojanje ugovora o ģpediciji sklopljenog telefonom?

Sklapanje ugovora o ģpediciji telefaksom je takoĳer moguĳe, ali se eventualni raskid ugovora mora napraviti 7 dana nakon slanja odnosno primitka istog, a isto vrijedi za elektroniĳko sklapanje ugovora o ģpediciji, osim ako nije drugaĳije ugovoreno.

Sasvim je drugaĳija priroda sklapanja ugovora preko punomoĳnika ili pristupanjem. Punomoĳnikom 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 sadrĳavati, i to primjerice kada ģpediter ĳalje ponudu (potencijalnom) nalogodavcu. Obzirom da odredbe Opĳih

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 dopuštenog odstupanja od unaprijed uglavljenih ugovornih uvjeta u pravnoj teoriji se pravi razlika između tri vrste adhezijskih ugovora: potpuno adhezijski ugovori, tipski (adhezijski) ugovori te opći uvjeti poslovanja kao adhezijski ugovori. Potpuno adhezijski ugovori se sklapaju samo kada ponuđeni prihvati sve uvjete ugovora *en bloc*, te nisu dopuštene nikakve modifikacije. Tipski ugovori su fleksibilnija forma ovih ugovora za koju se priprema nacrt ugovora, ali se dopuštaju pregovori. Opći uvjeti poslovanja kao adhezijski ugovori pretpostavljaju opće uvjete kao dio ugovornih odredbi koje stranke uključuju u svoje ugovore. [12]

Prečutno sklapanje ugovora o špediciji znači da se podrazumijeva izvršenje nekog posla iako za njega nije sastavljen ugovor o špediciji. Naime, moguće je da isti špediter odnosno isti nalogodavac neki broj puta dogovore špeditersku uslugu svaki put sa identičnim uvjetima. Kada špediter od tog istog nalogodavca primi robu sa svom dokumentacijom radi organizacije špediterovog posla, ali bez prethodno sklopljenog ugovora o špediciji, špediter nastavlja manipulirati robom nalogodavatelja bez ugovora, obzirom da nije došlo do izmjena u ugovoru niti do raskida istog sa bilo koje strane, iako je pak dogovoreno da se za svaki špediterski posao treba sastaviti zaseban ugovor, te ako nalogodavac isporučuje robu špediteru radi organizacije prijevoza robe, špediter nije dužan istu preuzeti obzirom da nisu ispunjeni uvjeti iz ranije sklopljenog ugovora o špediciji (za neku drugu robu istog nalogodavatelja).

4.6. TRAJANJE I PRESTANAK UGOVORA

Trajanje ugovora o špediciji može se proizvoljno dogovoriti između špeditera koji je izvršiti uslugu te njegovog nalogodavca. Kao što je već opisano pri govoru o prečutnom sklapanju ugovora o špediterovom poslu te u točki 5.4. *Oblik (forma) ugovora o špediciji*, ugovor ne mora obavezno biti sklopljen u pisanom obliku za svaki

pojedini nalog koje se predaje špediteru, 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 pošiljku robe koju nalogodavac dostavi špediteru. Tada špediter (pređutno) 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 špeditera i nalogodavca.

Ugovor o špediciji 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, špediter i nalogodavac ne moraju za svaki posao sastavljati odnosno potpisivati isti ugovor, ali sa izmjenom opisa pošiljke, niti pismeno potvrđivati produljenje trajanja ugovornog odnosa stranaka nego se uvjeti koji se mogu prenijeti na svaki sljedeći posao već 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 špediteru dostavlja navedene unutar popratnih dokumenata koji prate robu koju je nalogodavac poslao špediteru na otpremu odnosno provoz robe.

Trajanje ugovora o špediciji je proizvoljno na dogovor strankama. Ukoliko špediter želi unaprijed sastaviti ugovor o špediciji za svaku pojedinu narudžbu usluge nalogodavca (sa unaprijed definiranim trajanjem ugovora), a kako ne bi došlo do iznenadnih pošiljki nalogodavca zbog kojih bi mogao nastati zastoј u organizacijskom procesu špeditera, te kako bi špediter osigurao pravodobnu isporuku te pojednostavio

organizaciju izvršavanja usluge za svoje nalogodavce, poželjno je da isti takve i tome slične uvjete navede prilikom sastavljanja *prvog* ugovora sa nalogodavcem kako bi se maksimalno eliminirala vjerojatnost pretpostavke nalogodavca o preгутnom sklapanju ugovora o ğpediciji.

Zakon o obveznim odnosima propisuje da trajni obvezni odnos s određenim rokom trajanja prestaje kad rok istekne, osim kad je ugovoreno ili zakonom određeno da se poslije isteka roka obvezni odnos produljuje za neodređeno vrijeme, ako ne bude pravodobno otkazan, te da ako trajanje obveznog odnosa nije određeno, svaka ga strana može okončati otkazom; da otkaz mora biti dostavljen drugoj strani; da se otkaz može dati u svako doba, samo ne u nevrijeme; da otkazani obvezni odnos prestaje kad istekne otkazni rok određen ugovorom, a ako takav rok nije određen ugovorom, odnos prestaje nakon isteka roka određenog zakonom ili običajem, odnosno istekom primjerenog roka; da strane mogu ugovoriti da je njihov obvezni odnos prestati samom dostavom otkaza, ako za određeni slučaj zakon ne naređuje što drugo; da vjerovnik ima pravo zahtijevati od dužnika ono što je dospjelo prije nego što je obveza prestala protekom roka ili otkazom. [10]

Ukoliko jednom sastavljen ugovor zbog potreba nalogodavca mora biti promijenjen, u praksi se ne vrđi raskid važećeg ugovora te sastavljanje novog nego se vrđi izmjena postojećeg (važećeg) ugovora. U tom slučaju, neovisno o tome da li je ğpediter već u procesu izvršavanja posla temeljem trenutnih odredbi važećeg ugovora, nalogodavac može pravodobno izmijeniti ugovor, a ğpediter je dužan nastaviti odnosno reorganizirati proces ğpeditorske usluge nalogodavcu u skladu sa izmijenjenim odredbama.

Ukoliko nastane ğteta radi izmjene ugovora, tada nalogodavac snosi svu odgovornost za navedeno. Ukoliko bilo koja stranka otkane ugovor drugoj strani, vrijedi pravilo da se do tada izvršene usluge moraju (na)platiti. Isto tako, ako bilo koja stranka izvrđi izmjene ugovora, stranka koja je izvršila izmjene odgovara za eventualne posljedice tih izmjena (ukoliko se dokaže da su izmijenjeni uvjeti prouzročili ili ğtetu).

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 špediteru sve troškove što ih je do tada imao i isplatiti mu razmjerni dio naknade za dotadašnji rad, te da snosi i druge ekonomske posljedice, jer je špediter legalno poduzimao sve dotadašnje poslove i radnje za nalogodavateljev račun. [1,12]

Ugovor o špediciji može prestati u slučajevima:

- kada je špediteru ili njegovom nalogodavatelju onemogućeno izvršenje (zakonska nemogućnost ili slučaj više sile),
- likvidacijom (stečajem) bilo koje stranke,
- opozivom naloga od nalogodavatelja, ili kada špediter otkaže izvršenje nalogodavateljeve dispozicije. [12]

5. ZAKLJUČAK

Ėpedicija je sloĖeni, dinamiĖki, stohastiĖki i logistiĖki sustav koji se bavi transportnom robe, ili preciznije, otpremom, dopremom odnosno provozom robe na nacionalnoj razini (razini jedne drĖave) i/ili na meĖunarodnoj razini (izmeĖu minimalno dvije drĖave), pri l'emu iz potonjeg posla ġpeditera proizlazi glavnina kompleksnosti ġpediterovog posla te samim time ņ ġpediterovog prava. Ėpedicija se moĖe objasniti kao aktivnost sa skupom specifiĖnih poslova, funkcija, operacija, pravila i vjeĖtina koje zajedniĖkim djelovanjem omoguĖavaju uspjeĖnu realizaciju naloga nalogodavca. Najkompleksniji dio ġpedicije je meĖunarodna ġpedicija.

Kako je brisanje trĖiĖnih granica pogodovalo globalizaciji poslovanja, tako su se i ġpeditorska poduzeĖa morala okrenuti pruĖanju usluga meĖunarodne ġpedicije kako bi se zadovoljile potrebe nalogodavaca, ali i kako bi ġpeditorska poduzeĖa ostala u toku sa postojeĖim trĖiĖnim trendovima u njihovoj okolini.

Danas su globalizacija i razvoj meĖunarodne ġpedicije doveli do visoke razvijenosti ġpediterovog posla u smislu prisutnosti ġpeditorskih poduzeĖa koja se bave meĖunarodnom ġpedicijom, pa l'ak i onih ġpeditorskih poduzeĖa koja osim ġpeditorskih usluga za svog nalogodavca obavljaju usluge koje inaĖe obavljaju specijalizirane organizacije (npr. pakiranje poĖiljke, vaganje poĖiljke, kreditiranje nalogodavca i tome sliĖno), kako bi zbog velikog opsega posla te vrlo visokih troĖkova organizacije transporta i visoke cijene robe nalogodavca koja se prevozi (vrlo l'esto i po nekoliko mjeseci) ġpediter svojim struĖnim znanjima i sposobnostima omoguĖio smanjenje troĖkova na minimum.

Obzirom na takav opseg poslova koje uslijed globalizacije i automatizacije procesa (npr. proizvodnje i prijevoza) ġpediteri sve l'eĖe preuzimaju na sebe, dolazi do globalizacije poslovanja i do koncentriranja sve veĖeg broja sudionika upravo oko ġpediterovog posla. Kako u takvoj situaciji dolazi do velikog broja sudionika u ġpeditorskom poslovanju, bilo je neophodno da se poboljĖa pravni okvir koji ureĖuje odnose. O opsegu, kompleksnosti i prisutnosti brojnih sudionika u ovoj djelatnosti govori i razgranatost pravnih sustava i podsustava koji ureĖuju ġpeditorske odnose,

kao što su posebni odjeljci o špediterovom 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 slično.

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

Neovisno o tome tko sklapa špediterski posao, isti se može ugovoriti putem ugovora o špediciji, za kojeg postoji posebno uobičajena forma bitnih i nebitnih elemenata koje bi trebao sadržavati. U slučaju sastavljanja ugovora o špediciji, ugovorne stranke su špediter u ulozi izvršitelja posla i nalogodavatelj, ali se ugovorom o špediciji mogu regulirati i odnosi sa trećim strankama sa kojima će se obavljati špediterski posao, no tada se razilaze odgovornosti stranaka ugovora o postupcima trećih strana koje špediter 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 špediciji može sklopiti usmeno i/ili pismeno (telefonski, putem telefaksa, elektroničkim putem, preko punomoćnika ili pak prečutnim putem), te obzirom da ugovor o špediciji služi uređivanju odnosa kako bi isti mogao kasnije poslušiti za rješavanje razmirica između stranaka ugovora, neovisno o tome sklapa li se on pri ugovaranju svakog špediterovog posla sa istim nalogodavcem ili samo pri prvom ugovaranju posla (ugovor sklopljen na neograničeno vrijeme), svaki bi odnos špeditera i nalogodavca trebao imati pismeno potvrđene i potpisane uvjete na temelju kojih se odvija pružanje usluge špeditera. 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 špeditskom poslovanju zadovoljavajuće, te predstavljaju solidan pravni okvir za uspješno realiziranje špeditskih poslova. Procjenjuje se da bi pravni okvir trebalo poboljšati u nekim važnim točkama koje do sada nisu detaljno regulirane, ali trenutno ne predstavljaju prepreku u uspješnom obavljanju špeditskih poslova.

LITERATURA

- [1] Andrijanić, Ivo; Arhsek, Zvonimir; Prebežac, Darko; Zelenika, Ratko, Transportno i špediterovo poslovanje, Zagreb, 2001.
- [2] Međunarodno pravo. Dostupno na: https://e-justice.europa.eu/content_international_law-10-hr.do (23.04.2017.)
- [3] Nikolić, Gordana, Multimodalni transport i njegovim djelatnostima uključivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova Sveučilišta u Rijeci, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., 2003., str. 93-112.
- [4] Nikolić, Gordana, Multimodalni transport i njegovim djelatnostima uključivanja Hrvatske u Europski prometni sustav, Zbornik radova, Sveučilište Rijeka, Ekonomski fakultet Rijeka, god. 21., br. 2., 2003., str. 93-112.
- [5] Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske, Glasnik Hrvatske gospodarske komore "Hrvatsko gospodarstvo", Zagreb, 2005.
- [6] Pomorske agencije i otpremništvo, Bilježke s predavanja, Pomorski fakultet u Splitu, 2012.
- [7] Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 164/08, 61/11, 56/13 i 26/15.
- [8] Prometno pravo. Dostupno na: <http://proleksis.lzmk.hr/42756/> (23.04.2017.)
- [9] Svetopetrić, Ivan, Pojam termina integralni, multimodalni i kombinirani transport, Promet, god 3., br. 5., 1991., str. 249-252.
- [10] Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11 i 78/15.
- [11] Zelenika, Ratko, Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996.
- [12] Zelenika, Ratko, Špediterovo pravo, Rijeka, 2001.
- [13] Zelenika, Ratko, Temelji logističke špedicije i knjiga prva, Rijeka, 2005.
- [14] Zelenika, Ratko, Pavlić, Helga, Strategijske odrednice poslovne politike špediterovoga logističkog 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