

Analiza prijevoznih dokumenata u špediterskom poslovanju

Milos, Ilija

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:404396>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-19**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Ilija Milos

ANALIZA PRIJEVOZNIH DOKUMENATA U ŠPEDITERSKOM
POSLOVANJU

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2019.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 26. ožujka 2019.

Zavod: **Zavod za transportnu logistiku**
Predmet: **Špedicija**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 5063

Pristupnik: **Ilija Milos (0246059015)**
Studij: **Inteligentni transportni sustavi i logistika**
Smjer: **Logistika**

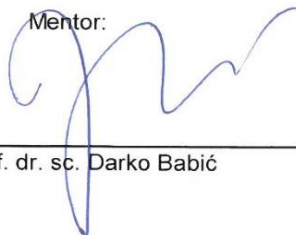
Zadatak: **Analiza prijevoznih dokumenata u špediterskom poslovanju**

Opis zadatka:

Prijevoz robe u međunarodnom prometu predstavlja izuzetno važnu fazu izvršenja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji robe. Prilikom transporta se posebna pažnja mora usmjeriti na poslovnu dokumentaciju koja je neophodna za nesmetano odvijanje poslovnih procesa. Svaka vrsta transporta ima specifične dokumente koje je špediter dužan imati tijekom transportnog procesa. U skupinu osnovnih poslova međunarodnog špeditera ulazi pribavljanje prijevoznih i drugih isprava te je navedeni zadatak jedan od najvažnijih poslova međunarodnog špeditera.

Osnovni cilj rada je detaljno analizirati prijevozne dokumente za svaku granu prometa, navesti i objasniti procedure pribavljanja transportne dokumentacije u svim granama prijevoza, definirati dokumentaciju i prijevozne isprave za prijevoz opasnih terete te ostalih specifičnih terete uključujući izvanredni prijevoz tereta.

Mentor:



izv. prof. dr. sc. Darko Babić

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**ANALIZA PRIJEVOZNIH DOKUMENATA U ŠPEDITERSKOM
POSLOVANJU**

**ANALYSIS OF TRANSPORT DOCUMENTS IN THE FORWARDING
BUSINESS**

Mentor:

izv.prof.dr.sc. Darko Babić

Student:

Ilija Milos, 0246059015

Zagreb, 2019.

ANALIZA PRIJEVOZNIH DOKUMENATA U ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU

SAŽETAK

U skupinu osnovnih poslova međunarodnog špeditera ulazi pribavljanje prijevoznih i drugih isprava. Taj se posao ne smije shvatiti kao administrativni zadatak od sporednog značenja, već kao jedan od najvažnijih poslova međunarodne špedicije o kojemu ponekad ovisi uspjeh čitavog kupoprodajnog ugovora u vanjskoj trgovini. Prijevoz robe u međunarodnom prometu predstavlja izuzetno važnu fazu izvršenja ugovora o međunarodnoj kupoprodaji robe. Upravo radi toga prijevozne isprave igraju u vanjskotrgovinskom prometu jednu od najvažnijih uloga. Prijevozne isprave kao takve podrazumijevaju dokumente koji se izdaju prilikom zaključivanja ugovora o prijevozu, a s obzirom na njihova specifična obilježja, u pojedinim prometnim granama treba razlikovati prijevozne isprave u željezničkom, cestovnom, pomorskom, zračnom prometu i unutarnjoj plovidbi.

KLJUČNE RIJEČI: špediter, međunarodna špedicija, prijevozni dokumenti

SUMMARY

Requireing of the transport and other documents is one of the basic assigments of logistics operator. This job should not be considered as an administrative task of secondary meaning because it is often one of the most important jobs of an international trade. Sometimes the success of the whole buying-selling contract in the foreign trade depends of it. The transport of the goods in the international traffic makes an extremely important phase in the execution of the contract when buying and selling goods internationally, outside the domestic borders. Because of that, transport documents play one of the most important roles when it comes to international sales and transport. Transport documents imply papers which are being licensed when finalizing transport contract. Depending on different specification and features, there is a difference in transport documents in railway, road, sea and air traffic as in sailing in between domestic borders.

KEYWORDS: logistics operator, international freight forwarding, transport documents

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. PRAVNI OKVIRI POSLOVANJA MEĐUNARODNE ŠPEDICIJE	3
2.1. Zakonska regulativa međunarodne špedicije	5
2.1.1. Europski pravni sustav	6
2.1.2. Anglosaksonski pravni sustav	6
2.2. Međunarodna špediterska organizacija	7
3. OSNOVNI POJMOVI I ZNAČAJKE UGOVORA O PRIJEVOZU	10
3.1. Elementi ugovora o prijevozu	10
3.2. Način sklapanja ugovora o prijevozu	11
3.3. Trajanje i prestanak ugovora o prijevozu	12
4. MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA PRIJEVOZ TERETA.....	14
4.1. COTIF.....	14
4.2. CMR	16
4.3. TIR karnet	16
4.4. ATA karnet	18
4.5. CMNI.....	19
4.6. IATA.....	20
4.7. Međunarodne konvencije i norme za prijevoz opasnog tereta.....	21
4.7.1. Prijevoz opasnih tvari željezničkim prijevozom.....	22
4.7.2. Prijevoz opasnih tvari cestovnim prijevozom.....	24
4.7.3. Prijevoz opasnih tvari pomorskim prijevozom	25
4.7.4. Prijevoz opasnih tvari unutarnjim plovničkim putevima	25
4.7.5. Prijevoz opasnih tvari zračnim prijevozom	26
4.8. ATP.....	27
5. ANALIZA PRIJEVOZNIH DOKUMENATA RAZLIČITIH PROMETNIH GRANA .	29
5.1. Prijevozni dokument u željezničkom prometu	30

5.2. Prijevozni dokument u cestovnom prometu	32
5.3. Prijevozni dokument u pomorskom prometu.....	34
5.4. Prijevozni dokumenti u unutarnjoj plovidbi	36
5.5. Prijevozni dokument u zračnom prometu.....	38
6. PRIMJENA RAZLIČITIH PRIJEVOZNIH DOKUMENATA U TRANSPORTNOM POSLOVANJU	40
7. ZAKLJUČAK.....	44
LITERATURA.....	46
POPIS SLIKA.....	48

1. UVOD

Razvoj trgovine kroz povijest te rast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima, utjecali su na razvoj prijevoznike djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju. Tako se s vremenom stvorila potreba za posebnom, specijaliziranom djelatnosti, koja bi efikasno povezala povećanu ponudu i potražnju, odnosno omogućila da korisnici prijevoza na vrijeme osiguraju odgovarajuće prijevozne kapacitete za prijevoz vlastite robe. Djelatnost čija je to osnovna zadaća naziva se špedicija. U skupinu osnovnih poslova međunarodnog špeditera ulazi pribavljanje prijevoznih i drugih isprava. Prijevozne isprave i potreba za njima javila se u samim počecima trgovanja i razmjene dobara među ljudima. Prijevozne isprave u svim granama prometa su slične i ispunjavaju sličnu svrhu. One su u suštini dokumenti koji prate teret primljen na prijevoz i njom se potvrđuje da je sklopljen ugovor o prijevozu i da će teret predati primatelju. Danas nalazimo više vrsta prijevoznih isprava sa raznim varijacijama i vrstama, ovisno o vrsti tereta i transporta.

Tema završnog rada je *Analiza prijevoznih dokumenata u špediterskom poslovanju*, a koncipiran je u sedam poglavlja :

1. Uvod
2. Pravni okviri poslovanja međunarodne špedicije
3. Osnovni pojmovi i značajke ugovora o prijevozu
4. Međunarodne konvencije za prijevoz tereta
5. Analiza prijevoznih dokumenata različitih prometnih grana
6. Primjena različitih prijevoznih dokumenata u transportnom poslovanju
7. Zaključak

U drugom poglavlju su opisani osnovni pojmovi vezani uz međunarodnu špediciju, zakonske regulative međunarodne špedicije kao i međunarodna špediterska organizacija sa pripadajućim dokumentima.

U trećem i četvrtom poglavlju razrađeni su osnovni elementi ugovora o prijevozu, način sklapanja, trajanje i prestanak. Četvrto poglavlje namijenjeno je definiranju međunarodnih

konvencija za prijevoz tereta koje reguliraju špeditorske djelatnosti u međunarodnom poslovanju.

Struktura cijelog završnog rada dolazi do izražaja u petom i šestom poglavlju gdje su analizirani prijevozni dokumenti po prometnim granama te je prikazan case study transporta robe korištenjem optimalnog prijevoznog sredstva do krajnjeg odredišta.

2. PRAVNI OKVIRI POSLOVANJA MEĐUNARODNE ŠPEDICIJE

Sama riječ špedicija potječe od latinske riječi "expedire", što bi se moglo prevesti "urediti", "otpremit". Špedicija se prvi put u povijesti javlja još u 13. stoljeću za vrijeme Mletačke Republike kada je Venecija upravljala glavnim prometnim pravcima na moru, te je imala važnu ulogu u trgovanju sa susjednim državama. Špedicija postaje važnija pred kraj 18. stoljeća, kada su se trgovci počeli više oslanjati na posebne specijalne posrednike, špeditere. Svojom organizacijom otpremom i dopremom robe imaju veliki utjecaj na povezivanje proizvođača, trgovca te prijevoznika. Industrijskom revolucijom, otkrićem parnog stroja, špedicija počinje dobivati suvremeni smisao riječi.¹ Postoji mnogo različitih definicija špedicije koje daju različiti autori. Špedicija kao aktivnosti je specijalizirana djelatnost koja se odnosi na skup poslova, operacija, sposobnosti, znanja, vještina i pravila koja omogućuju kvalitetnu organizaciju otpreme, dopreme i prijevoz robe, te drugim poslovima koji su s tim u vezi s različitim prijevoznim sredstvima i putovima. Špediciju obavlja špediter, pravna ili fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata i drugih sličnih poslova.

Pojam međunarodne špedicije odnosi se na skup specifičnih funkcija, poslova, operacija i pravila koja djelotvorno omogućuju otpremu robe iz vlastite u strane države (izvozna špedicija), dopreme robe iz stranih u vlastitu državu (uvozna špedicija) i provoz robe između stranih država preko vlastite države (tranzitna ili provozna špedicija).² Bez sustava međunarodne špedicije (međunarodnog otpremništva), ne bi mogli optimalno funkcionirati sustavi međunarodne razmjene i međunarodnoga prometa, jer je međunarodna špedicija vrlo važna gospodarska djelatnost u sustavu reprodukcije, koja se inkorporirala i ekonomski učvrstila u sustavu razmjene dobara, kroz koju povezuje proizvodnju i potrošnju, odnosno ponudu i potražnju. To znači da je njezino mjesto determinirano ciljevima proizvodnje, međunarodne razmjene, međunarodnog prometa, ali sa zajedničkim ciljem da sigurnom, brzom, racionalnom i učinkovitom organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe zadovolji potrebe proizvodnje, a preko sustava razmjene i potrebe potrošnje. Međunarodni se špediteri rjeđe specijaliziraju samo za jednu od spomenutih vrsta organizacije otpreme robe. Mnogo je češći slučaj u praksi da se

¹ Ivanković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2010.

² Turina, A.: Međunarodna špedicija, I. Knjiga, Viša pomorska škola, Rijeka, 1995.

međunarodni špediteri bave sa sve tri vrste špedicije. To je slučaj i kod nas u Hrvatskoj, gdje se međunarodni špediteri gotovo redovito bave svim vrstama špedicije.

Međunarodna špedicija se prema teritorijalnom obilježju poslovanja dijeli na:³

- kopnene špeditorske tvrtke - bave se organizacijom prijevoza robe i obavljaju poslove povezane s tom djelatnošću u kopnenom prometu (cestovni i željeznički prijevoz te unutarnja plovidba),
- lučke špeditorske tvrtke - najčešće su na čvorištima dviju ili više prometnih grana, tj. na tim mjestima dolazi do prijelaza robe u prijevozu s jedne na drugu prometnu granu uz organizaciju prekrcaja, skladištenja, prepakiranja i ostalih manipulacija koje su potrebne kako bi se pravovremeno roba prihvatila i pripremila za daljnju otpremu,
- granične špeditorske tvrtke - sam naziv granične špeditorske tvrtke označuje mjesta na kojima se nalaze navedene špeditorske tvrtke. Poslovi kojima se bave su obavljanje carinskih formalnosti pri ulasku robe u carinsko područje i drugih poslova u vezi s tim kako bi se omogućio kontrolirani i siguran promet međunarodne robe.

Poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti nazivaju se glavni poslovi špedicije. Ti se poslovi u organizacijskom smislu mogu svrstati u dvije funkcionalne cjeline:

- tarifno-konjuktorni poslovi - oni poslovi čija je osnovna funkcija prodaja špeditorske usluge, odnosno poslovi koji obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter tj. za to specijalizirani odjel špeditorskog poduzeća poduzima radi održavanja i unapređenja svoje tržišne pozicije, pružanja stručne pomoći svojim komitentima i pružanja stručne podrške svojoj operativi. Neka od njih su istraživanje tržišta, akvizicija, refakcija, stimulacije i drugo,
- operativni poslovi - oni poslovi čija je osnovna funkcija proizvodnja špeditorske usluge, a špediter ih izvršava prilikom otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu. Neka od njih su dispozicija, pozicioniranje, disponiranje, ispostavljanje prijevoznih isprava i drugo.

Obzirom na to da su poslovi od kojih se ove cjeline sastoje u velikoj mjeri povezani, u cilju povećanja produktivnosti i unaprjeđenju kvalitete usluge, veća špeditorska poduzeća imaju u

³ Ivanković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2010.

svojoj organizacijskoj strukturi za pojedine skupine poslova specijalizirane zasebne odjele ili sektore.

2.1. Zakonska regulativa međunarodne špedicije

Špediterska djelatnost regulirana je zakonskim propisima, običajima i sudskom praksom te kao takva pripada u vanjskotrgovačku djelatnost i regulirana je zakonom o vanjskoj trgovini Republike Hrvatske. Temeljni akt za špeditersko poslovanje donijela je opća udruga međunarodnih otpremnika Hrvatske pri gospodarskoj komori pod nazivom "Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske". Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske su:⁴

- valjanost uvjeta,
- ponuda,
- nalog (dispozicija),
- prihvrat i predaja robe,
- prijevozni i popratni dokumenti,
- prispjeće oštećene pošiljke i postupak,
- izbor najpovoljnijeg načina prijevoza (instradacija),
- rokovi,
- pregled pakiranja,
- utvrđivanje količine,
- uzimanje uzoraka,
- carinjenje,
- osiguranje,
- naknada za usluge i naknada troškova,
- odgovornost otpremnika,
- zadržavanje i zalog,
- rješavanje sporova i
- završne odredbe.

U pogledu pravnog položaja špeditera u svijetu postoje dva sustava i to europski i anglosaksonski pravni sustavi.

⁴https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Opći_uvjeti_poslovanja_medjunarodnih_otpremnika_Hrvatske%5B1%5D.pdf

2.1.1. Europski pravni sustav

U europskom pravnom sustavu špediter se tretira kao komisionar, odnosno kao posrednik koji izvršava poslove u svoje ime, a za tuđi račun. To u stvari znači, ako špediter zaključuje ugovor o prijevozu sa željeznicom i pojavljuje se kao pošiljatelj u tovarnom listu, on ima pravo izmijene ugovora o prijevozu, pravo raspolaganja s robom, pravo reklamacije i slično, a sve to radi za račun svog nalogodavca, od kojeg naplaćuje naknadu za izvršene usluge. U europskim zakonodavstvima postoji značajna razlika u pogledu odgovornosti špeditera za druge osobe koje sudjeluju u prometnom sustavu, a naročito u pogledu odgovornosti špeditera za rad prijevoznika, međušpeditera i podšpeditera pa je moguće razlikovati dva podsustava:⁵

- Njemački pravni sustav - špediter odgovara za izbor prijevoznika i međušpeditera, ali ne odgovara i za njihov rad. Špediterova odgovornost za rad podšpeditera regulirana je na jedinstven način u svim europskim zakonodavstvima, a u kojima vrijedi načelo da špediter odgovara ne samo na izbor nego i za rad podšpeditera,
- Francuski pravni sustav - prema francuskim propisima špediterova odgovornost je veća nego u njemačkom pravnom sustavu, jer on odgovara i za izbor i za rad prijevoznika i međušpeditera, a što se tiče špediterove odgovornosti za rad podšpeditera i u francuskom pravnom sustavu vrijedi načelo da špediter odgovara ne samo za izbor nego i za rad podšpeditera, kao i u njemačkom pravnom sustavu.

2.1.2. Anglosaksonski pravni sustav

U anglosaksonskom pravnom sustavu špediter se tretira kao agent, odnosno osoba koja posluje za tuđe ime i za tuđi račun. Špediter zaključuje ugovor o prijevozu sa vozarima u ime svog nalogodavca i za njegov račun, ali on nije odgovoran za njihov rad. Špediter odnosno agent u Engleskoj ne odgovara nalogodavcu za rad trećih osoba jer je nalogodavac u izravnom pravno odnosu s tim osobama, osim ako je prema njemu izričito preuzeo na sebe daljnju odgovornost ili ako je u nekom slučaju istodobno radio za obje ugovorne strane. U Engleskoj je špediter dužan postupiti iskusno, pažljivo i savjesno, te je obavezan obavljati samo poslove međunarodne špedicije, dok poslove unutarnje špedicije obavljaju u pravilu željeznička poduzeća, pa prema nalogodavcu odgovaraju kao prijevoznici, a ne kao špediteri.

⁵ Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.

2.2. Međunarodna špediterska organizacija

FIATA (engl. "Internation Federation of Freight Forwarders Associations") predstavlja Međunarodni savez špediterskih udruženja kojeg su 31.05.1926. godine u Beču osnovali međunarodni špeditera. FIATA je nevladina organizacija koja danas obuhvaća približno 40 000 špediterskih i logističkih poduzeća, te zapošljava oko 10 milijuna špeditersko – logističkih stručnjaka u 150 država. Sjedište je u Zürichu, a regionalni sekretarijat za Aziju nalazi se u Bombayu.⁶



Slika 1: FIATA

Izvor: <https://fiata.com/home.html>

Temeljna misija FIATA-e je:

- uspostaviti i organizirati suradnju u partnerske odnose svih aktivnih sudionika u procesima transportne, logističke i špediterske industrije,
- predstavljati, promicati i štititi interese svih aktivnih sudionika u procesima transportne, prometne, špediterske i logističke industrije koji sudjeluju kao savjetnici i/ili stručnjaci u međunarodnim organizacijama koje se bave problematikom proizvodnje transportnih, prometnih, špediterskih i logističkih proizvoda,
- stalnim publikacijama i drugim medijima komuniciranja, informirati javnost posebice aktivne sudionike u procesima proizvodnje o aktualnim fenomenima iz djelokruga poslovanja klasičnih i logističkih špeditera te drugih logističkih subjekata,
- donošenjem jedinstvenih špediterskih dokumenata, općih uvjeta poslovanja i direktnim sudjelovanjem u donošenju međunarodnih konvencija te drugih pravnih aktova i slično.

⁶ <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

Ostvarivanjem tih ciljeva, FIATA izvršava i svoje osnovne zadatke, kao što su rješavanje tehničko-tehnoloških, pravno ekonomskih i organizacijskih pitanja koje se odnose na djelatnost međunarodne špedicije, međunarodnog transporta i vanjske trgovine. Kroz zadnja četiri desetljeća FIATA-ino djelovanje najuočljivije je kroz dokumente i obrasce koje je donijelo sa svrhom pojednostavljivanja rukovanja robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta. Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja su:⁷

- FCR (engl. "Forwarders Certificate of Receipt") - špediterska potvrda - je neopoziva špediterska potvrda kojim špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljnje otpreme,
- FCT (engl. "Forwarders Certificate of Transport") - špediterska transportna potvrda - isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u točno određenom prijevoznom sredstvu u dobrom vanjskom stanju primio robu radi daljnje otpreme,
- FBL (engl. "Intermodal Transport Bill of Lading") - teretnica za intermodalni prijevoz - služi u intermodalnom prijevozu sa ciljem izbjegavanja uspostavljanja više prijevoznih isprava, bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana,
- FWB (engl. "Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill") - teretni list za multimodalni prijevoz - neutrživi teretni list za multimodalni transport, koji je po sadržaju i namjeni veoma sličan FBL teretnici,
- FWR (engl. "FIATA Warehouse Receipt") - špeditersko skladišna potvrda - prenosiva isprava (osim ako je na njoj naznačeno da je neprenosiva) kojom se potvrđuje da je određenog dana, u određenom mjestu, u određenom skladištu roba uskladištena u prividno ispravnom stanju,
- SDT (engl. "Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods") - potvrda pošiljatelja u prijevozu opasne robe - obrazac kojim pošiljatelj, kao komitent špediteru, izjavljuje da je roba, koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati, odgovara zahtjevima prijevoza opasnih stvari prema važećim međunarodnim pravnim aktima,
- SIC (engl. "Shippers Intermodal Weight Certification") - potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu - izdaje se kao dokaz o bruto težini tereta u kontejnerima ili poluprikolicama, ako je njihova bruto težina veća 29 000 funti ili 13 154 kg,

⁷ <https://www.letterofcredit.biz/index.php/category/letter-of-credit-documents/fiata-documents/>

- FFI (engl. "FIATA Forwarding Instructions") - špeditorske upute - obrazac s 21 rubrikom u koji špediterov nalogodavac upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla.



Slika 2: FIATA-ini dokumenti

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/fiata/>

3. OSNOVNI POJMOVI I ZNAČAJKE UGOVORA O PRIJEVOZU

Prilikom sklapanja špediterskog posla s obzirom na kompleksnost samog posla i na broj sudionika, podrazumijeva se sastavljanje odnosno sklapanje ugovora o prijevozu. Složenost takvog posla prema prisilnim pravnim pravilima obvezuje stranke da na taj način ostvare uvjete obavljanja posla odnosno špediterske usluge u skladu sa Zakonima o obveznim odnosima. Ugovor o prijevozu može se definirati kao dvostrano obvezni ugovor obveznog prava na temelju kojeg se špediter obvezuje da će komitentu učiniti jedan ili više špediterskih poslova (poslova organiziranja otpreme i dopreme robe svim prijevoznim sredstvima i na svim prijevoznim putovima), a komitent se obvezuje da će špediteru platiti određenu naknadu za usluge (proviziju) i naknadu troškova.

Pojam općeg ugovora o prijevozu, Zakon o obveznim odnosima (ZOO), opisuje ovako:⁸

- ugovorom o prijevozu obvezuje se prijevoznik prevesti na određeno mjesto neku osobu ili stvar, a putnik, odnosno pošiljatelj se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu,
- prijevoznikom, prema ovom Zakonu, smatra se kako osoba koja se bavi prijevozom kao svojim redovitim poslovanjem, tako i svaka druga osoba koja se ugovorom obveže izvršiti prijevoz uz naknadu.

3.1. Elementi ugovora o prijevozu

Prilikom sklapanja ugovora o prijevozu stranke su obavezne izjaviti volju za sklapanje ugovora i da se usuglase o njegovim elementima. Elementi ugovora dijele se na:

- bitni elementi:
 - predmet prijevoza (putnik, prtljaga, stvar),
 - polazište i odredište,
 - cijena,
- prirodni elementi (ne ugovaraju se):
 - čuvanje stvari povjerene na prijevoz,
 - naplata ugovorene cijene prijevoza,
- sporedni elementi (uvijek se ugovaraju):
 - način obilježavanja robe,
 - tko preuzima carinjenje robe,
 - tko preuzima obvezu osiguranja i slično.

⁸ Horvat, L., Kaštela, S.: Prometno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2008.

Ugovor o prijevozu smatra se valjanim odnosno sklopljenim kada se špediter i komitent slože oko bitnih elemenata ugovora, stoga bitni elementi obavezno moraju biti definirani u ugovoru, a u suprotnom ugovor nije valjan obzirom da tada ne zadovoljava obaveznu formu.

3.2. Način sklapanja ugovora o prijevozu

Ugovore o prijevozu 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:

- pismeni oblik - vrlo česti obrazac ugovora koji je sastavio prijevoznik. U njemu su navedeni bitni i sporedni elementi koji se drugoj strani nudi na prihvaćanje, odnosno na potpis,
- usmeni oblik - npr. sporazum poljoprivrednika i vlasnika kamiona da mu uz određenu naknadu na tržnici preveze povrće,
- ugovor konkludentnom radnjom - npr. ulazak u tramvaj jer se iz nje može zaključiti postojanje volje da se sklopi ugovor o prijevozu,
- prešutno sklopljen ugovor - samo se izuzetno sklapa jer šutnja, u pravilu, nije izjava volje. Šutnja će se smatrati izjavom volje o suglasnosti ako se šutke primi nečija izjava u obliku ponude.

Svako sklapanje ugovora o prijevozu na daljinu špeditera i nalogodavca (kao što je sklapanje ugovora telefonom, telefaksom, elektroničko sklapanje ugovora) sa sobom nosi određen rizik i određene probleme, iako u prvom redu ovi načini sklapanja ugovora predstavljaju moderan način pojednostavljenja i ubrzanja procesa ugovaranja špediterovog posla. No ipak, radi fizičke udaljenosti može doći 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 proizaći iz sklapanja ugovora ovim putem su:⁹

- kako odrediti da su pri sklapanju ugovora o špediciji telefonom sudjelovale ovlaštene osobe špeditera i njegova komitenta?
- tko snosi štetne posljedice koje zbog prekida ili nejasnoća tijekom telefonskog razgovora mogu nastati?
- kako dokazati postojanje ugovora o špediciji sklopljenog telefonom?

⁹ <https://www.prometna-zona.com/ugovor-o-prijevozu/>

3.3. Trajanje i prestanak ugovora o prijevozu

Ugovor o prijevozu 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, šifra, naziv i carinske tarife za robu u uvozu, 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 – 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 zastoje u organizacijskom procesu špeditera, te kako bi špediter osigurao pravodobnu isporuku te pojednostavio organizaciju izvršenja 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 prešutnom sklapanju ugovora o špediciji.

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 će 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. Ukoliko jednom sastavljen ugovor zbog potreba nalogodavca mora biti promijenjen, u praksi se ne vrši raskid važećeg ugovora te sastavljanje novog nego se vrši izmjena postojećeg (važećeg) ugovora. U tom slučaju, neovisno o tome da li je špediter već u

procesu izvršavanja posla temeljem trenutnih odredbi važećeg ugovora, nalogodavac može pravodobno izmijeniti ugovor, a špediter je dužan nastaviti odnosno reorganizirati proces špeditorske usluge nalogodavcu u skladu sa izmijenjenim odredbama. Ukoliko nastane šteta radi izmjene ugovora, tada nalogodavac snosi svu odgovornost za navedeno. Ukoliko bilo koja stranka otkáže ugovor drugoj stranci, vrijedi pravilo da se do tada izvršene usluge moraju platiti. Isto tako, ako bilo koja stranka izvrši izmjene ugovora, stranka koja je izvršila izmjene odgovara za eventualne posljedice tih izmjena (ukoliko se dokaže da su izmijenjeni uvjeti prouzročili štetu). Zakon o obveznim odnosima daje neograničeno pravo komitentu 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 razmjern dio naknade za dotadašnji rad, te da snosi i druge ekonomske posljedice, jer je špediter legalno poduzimao sve dotadašnje poslove i radnje za komitentov račun. Ugovor o prijevozu može prestati u slučajevima:¹⁰

- kada je špediteru ili njegovom komitentu onemogućeno izvršenje (zakonska nemogućnost ili slučaj više sile),
- likvidacijom (stečajem) bilo koje stranke,
- opozivom naloga od komitenta ili
- kada špediter otkáže izvršenje komitentove dispozicije.

¹⁰ <https://www.deutschmann.sk/assets/dokumenty/Okvirni-ugovor-o-prijevozu.pdf>

4. MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA PRIJEVOZ TERETA

Međunarodne konvencije i sporazumi za prijevoz tereta reguliraju špeditersku djelatnost u međunarodnom poslovanju. U nastavku završnoga rada definirane su sljedeće konvencije:

- COTIF,
- CMR,
- TIR karnet,
- ATA karnet,
- CMNI,
- IATA,
- međunarodne konvencije i norme za prijevoz opasnog tereta:
 - RID,
 - ADR,
 - IMDG,
 - AND,
 - DGR i
- ATP.

4.1. COTIF

Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu COTIF (engl. "Convention concerning International Carriage by Rail") sastavljena je 9. svibnja 1980. godine u Bernu, a stupila je na snagu 1. svibnja 1985. godine. Konvencija sadrži dva međunarodna ugovora, i to:

- međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom - CIM,
- međunarodna konvencija o prijevozu putnika i prtljage željeznicom - CIV.

Obje su se konvencije periodički mijenjale i dopunjavale na revizijskim konferencijama, odnosno na revizijskoj konferenciji 1980. godine donesena je potpuno nova konvencija COTIF, koja je sadržajno i strukturno novelirala sustav međunarodnog željezničkog prava, njome je osnovana nova međunarodna organizacija *Međuvladina organizacija za međunarodni prijevoz željeznicom* OTIF. Protokolom o izmjenama COTIF-a , sastavljenim 3. lipnja 1999. godine u Vilniusu, struktura konvencije je izmijenjena, te se ona sastoji od glavnih odredbi same konvencije i 7 dodataka:¹¹

¹¹https://hr.wikipedia.org/wiki/Konvencija_o_me%C4%91unarodnom_%C5%BEeljezni%C4%8Dkom_prijevozu

- jedinstvena pravila glede ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika (CIV) - dodatak A,
- jedinstvenim pravila vezanim uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM) - dodatak B,
- propis o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom (RID) - dodatak C,
- jedinstvena pravila o ugovorima za korištenje vozila u međunarodnom željezničkom prometu (CUV) - dodatak D,
- jedinstvena pravila o ugovorima o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI) - dodatak E,
- jedinstvena pravila o vrednovanju tehničkih standarda i prihvaćanju jedinstvenih tehničkih propisa primjenjivih na željeznička sredstva namijenjena korištenju u međunarodnom prometu (APTU) - dodatak F,
- jedinstvena pravila o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu (ATMF) - dodatak G.

Međunarodni ugovor CIM namijenjen je isključivo za međunarodni prijevoz robe, a primjenjuje se:¹²

- za svaki ugovor o prijevozu robe uz naknadu kad je mjesto preuzimanja robe i mjesto određeno za isporuku u različitim državama strankama, bez obzira na mjesto poslovanja i nacionalnost strana u ugovoru o prijevozu,
- za ugovore o željezničkom prijevozu robe uz naknadu, kad se mjesto preuzimanja robe i mjesto određeno za isporuku nalaze u različitim državama članicama, od kojih je barem jedna država članica, a strane u ugovoru su suglasne da ugovor podliježe CIM/COTIF-u,
- kad međunarodni prijevoz koji je predmet samo jednog ugovora, uključuje cestovni ili riječni prijevoz u unutrašnjem prometu države članice, kao dodatak pograničnom željezničkom prijevozu, primjenjuju se CIM/COTIF,
- kad međunarodni prijevoz koji je predmet samo jednog ugovora o prijevozu uključuje pomorski ili pogranični riječni prijevoz kao dodatak željezničkom prijevozu, CIM/COTIF se primjenjuje ako se pomorski ili riječni prijevoz obavlja na uslugama koje su uključene u popis usluga predviđen u CIM/COTIF.

¹² Horvat, L., Kaštela, S.: Prometno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2008.

4.2. CMR

Konvencija o međunarodnom prijevozu robe cestom CMR donesena je 1956. godine u Ženevi, a primjenjuje se na svaki ugovor za prijevoz robe uz naknadu, cestom, na vozilima, kada se mjesto preuzimanja i mjesto odredišta, kako je to određeno ugovorom, nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna ugovorna država, bez obzira na mjesto sjedišta i nacionalnosti stranaka.¹³ Pod pojmom vozila, podrazumijevaju se motorna vozila, kombinirana vozila, prikolice i poluprikolice. Ako se vozilo koje prevozi robu jednim dijelom puta prevozi morem, željeznicom, riječnim prometom ili zrakom bez pretovara, konvencija se primjenjuje na cijeli prijevoz. Međutim, ukoliko se utvrdi da gubitak, šteta ili kašnjenje u isporuci robe, koji se pojave u tijeku prijevoza nekih od drugih vidova transporta izvan cestovnog prometa, nije prouzrokovao radnjom ili propuštanjem prijevoznika cestovnog prometa i da gubitak, šteta ili kašnjenje proizlazi iz činjenice koja se mogla dogoditi samo u tijeku i zbog van cestovnog prometa, odgovornost prijevoznika cestovnog prometa je ograničena ne ovom konvencijom, nego na način da je odgovornost prijevoznika van cestovnog prometa određena kao kada bi ugovor o prijevozu bio zaključen između pošiljatelja i prijevoznika samo za taj prijevoz robe shodno važećim zakonskim propisima o prijevozu robe. Ipak, u nedostatku propisa, odgovornost prijevoznika cestovnog prometa biti će određena ovom konvencijom. Konvencija se ne primjenjuje za:

- prijevoze izvršene na osnovu bilo koje međunarodne poštanske konvencije,
- prijevoz posmrtnih ostataka,
- prijevoz namještaja,
- unutrašnja putovanja u okviru zemlje koja obavlja cestovni prijevoznik iz druge države,
- operacije na vlastiti račun koje uključuje međunarodna putovanja.

4.3. TIR karnet

TIR karnet je carinski dokument kojim se pojednostavljaju carinske formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. Nadzor i postupak nad cestovnim prijevoznim sredstvima, kontejnerima i robom u režimu TIR karneta određen je Carinskom konvencijom o međunarodnom prijevozu robe na temelju karneta TIR.¹⁴ Sustav TIR je napravljen da bi maksimalno olakšao međunarodno kretanje roba pod carinskim pečatom. Sustav tranzitnim državama garantira pokrivanje carina i poreza u slučaju zloupotrebe.

¹³ <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/CMR-konvencija.pdf>

¹⁴ <https://www.prometna-zona.com/tir-karnet/>



Slika 3: TIR karnet pločica

Izvor: <https://carina.gov.hr/print.aspx?id=1613&url=print>

Glavne prednosti koje sustav TIR karneta nudi u lancu međunarodnog tranzitnog prijevoza roba su:

- prednost za transport i trgovinu:
 - smanjuje troškove transporta smanjujući formalnosti i kašnjenja u tranzitu,
 - olakšava kretanje u tranzitu primjenom standardizirane regulative i dokumentacije,
 - potiče razvitak međunarodne trgovine
- prednost za prijevoznike:
 - kašnjenja i troškovi transporta su smanjeni,
 - dokumenti su pojednostavnjeni i standardizirani.
 - roba se kreće preko međunarodnih granica s minimalnim ometanjima i stajanjima i sl.
- prednosti za carinski sustav:
 - garantirano plaćanje carinskih i poreznih pristojba u slučaju zloupotrebe,
 - smanjena je potreba fizičke kontrole robe u tranzitu i sl.

Obrazac TIR karneta tiska se na francuskom jeziku, dok se na koricama uz francuski nalazi i engleski prijevod. Sastoji se od korica narančaste boje s temeljnim podacima, odgovarajućeg broja listića te obrasca zapisnika o očevidu. Broj listića u karnetu ovisi o broju otpremnih i odredišnih carinarnica (jedan par za svaku carinarnicu) i broju zemalja provoza (jedan par za

svaku zemlju), pa postoje dvije vrste karneta i to sa šest listića (za provoz između dviju zemalja) i sa četrnaest listića (za provoz preko jedne ili više provoznih zemalja).

Slika 4: TIR karnet obrazac

Izvor: <https://www.prometna-zona.com/tir-karnet/>

Svi podaci moraju biti čitljivo ispunjeni pisaćim strojem, štampačem ili kemijskom olovkom, te moraju biti vidljivi na svim listovima. Navodi u karnetu ne smiju se brisati ili pisati jedne preko drugih, već se ispravke unose na način da se pogrešan podatak precrta, te pored njega upiše ispravan podatak. Uz svaku takvu ispravku mora biti potpis onoga koji tu ispravku upisuje, te ovjera carinskih organa.

4.4. ATA karnet

ATA karnet je jednostavan međunarodni carinski dokument koji se koristi za pojednostavljenje privremenog uvoza u stranu zemlju, s rokom važenja od godine dana. Ovim carinskim dokumentom omogućen je privremeni uvoz određenih kategorija robe u carinsko područje svake zemlje koja je prihvatila Konvenciju o privremenom uvozu, bez popunjavanja nacionalnih carinskih isprava, plaćanja carine i PDV-a ili polaganja depozita, što inače slijedi u redovnom postupku za privremeni izvoz odnosno uvoz. Nositelj ATA karneta može biti samo državljanin Republike Hrvatske, tj. osoba koja ima prijavljeno prebivalište u Republici

Hrvatskoj ili tvrtka registrirana na teritoriju Republike Hrvatske.¹⁵ ATA karnet pokriva tri glavne kategorije:

- privremeni uvoz uzoraka,
- privremeni uvoz stručne opreme,
- privremeni uvoz robe namijenjene izložbama, sajmovima, kongresima i sličnim manifestacijama.

To podrazumijeva gotovo sve: računala, alat za popravke, muzičke instrumente, sportsku opremu, strojeve u industriji, nakit, odjeću, medicinske instrumente, trkaće automobile, konje, fotografsku opremu, opremu za štand, knjige, ozvučenje koncerata, kazališne scenografije, narodne nošnje i drugo. Na temelju ATA karneta ne smiju se uvoziti prehrambeni proizvodi, kvarljiva roba te roba namijenjena preradi, obradi ili popravku te se ne izdaje za izložbe organizirane u privatne svrhe u trgovinama ili poslovnim prostorima radi prodaje robe.

Roba pomoću ATA karneta prelazi granicu brzo i jednostavno (bez angažiranja špeditera), ali se pritom moraju poštovati određena pravila:

- da će roba biti ponovno izvezena/uvezena u jednakom obliku, odnosno u stanju u kojem je bila privremeno uvezena/izvezena,
- da će roba ostati u vlasništvu osobe sa sjedištem izvan države privremenog uvoza,
- da će robu upotrebljavati isključivo osoba koja posjećuje područje privremenog uvoza (nije namijenjena iznajmljivanju).

4.5. CMNI

Konvencija o ugovoru za prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima CMNI stupio je na snagu 1. travnja 2005. godine. Primjenjuje se na svaki ugovor o prijevozu prema kojemu se kula ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesto isporuke robe nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna država stranka CMNI-a. Ako ugovor predviđa izbor između više luka iskrcaja ili mjesta isporuke, odlučujući će biti luka iskrcaja ili mjesto isporuke u kojima je roba stvarno bila isporučena. Prema odredbama unutar konvencije omogućuju državama ugovornicama da izjave kako će se CMNI primjenjivati i na nacionalni prijevoz, odnosno na ugovore o prijevozu prema kojima se luka ukrcaja i luka iskrcaja nalaze na njezinom teritoriju, s ciljem primjene iste regulative na međunarodni i nacionalni prijevoz robe, mogu imati značajan učinak na unifikaciju prava unutarnje plovidbe. Odgovornost prijevoznika za

¹⁵ <https://www.hgk.hr/odjel-za-poslovne-informacije/sto-je-ata-karnet>

gubitak, odnosno oštećenje tereta traje od preuzimanja tereta do njegove predaje ovlaštenom primatelju. Također, postoje specifične okolnosti koje mogu dovesti do oslobođenja prijevoznika od odgovornosti za štete na teretu, ali i za štete zbog kašnjenja isporuke, a specifični uzroci štete su:¹⁶

- radnja ili propust krcatelja, primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati robom,
- rukovanje, ukrcaj, slaganje ili iskrcaj robe koje vrši krcatelj, primatelj ili treće osobe koje djeluju za račun krcatelja ili primatelja,
- prijevoz robe na palubi ili na otvorenim brodovima kada je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s običajima u konkretnom prometu, ili ga nalažu važeći propisi,
- priroda robe koja je čini podložnom potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebice lomu, hrđanju, truljenju, isušivanju, curenju, normalnom rasturu (na obujmu ili težini) ili djelovanju nametnika ili glodavaca,
- nepostojanje ili manjkavost ambalaže kod robe koja je po svojoj prirodi podložna gubitku ili oštećenju kada nije pakirana ili kada je pakiranje manjkavo,
- nedovoljne ili neodgovarajuće identifikacijske oznake robe,
- pomoć ili spašavanje ili pokušaj pomoći ili spašavanje u unutarnjim vodama,
- prijevoz živih životinja, osim ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili poštovao upute iz ugovora o prijevozu.

4.6. IATA

Međunarodno udruženje za zračni transport IATA (engl. "International Air Transport Association") je svjetsko udruženje, ali i trgovačka organizacija koja okuplja, vodi i pomaže oko 230 aviokompanija koje se bave zračnim prijevozom i na taj način pokriva 94% ukupno ostvarenih redovnih letova u međunarodnom aviotransportu. IATA je osnovana 19. travnja 1945. godine na Kubi, a sjedište je u Montrealu u Kanadi i 101 ured koji pokriva poslovanje u 150 zemalja. Osnovni cilj organizacije je da svojim radom osigura siguran prijevoz putnicima u avionima svojih članica. Zbog toga se organizacija brine o standardizaciji usluga, pomaže svojim članicama da budu konkurentni, te vodi brigu o ujednačenosti cijena. Također, za cilj imaju promoviranje sigurnog, redovnog i ekonomičnog zračnog prometa u korist ljudi cijeloga svijeta, unaprjeđenje zračnog prometa te proučavanje problema vezanih za tu problematiku, utjecaj na razvoj mišljenja o suradnji svih poduzeća koja se direktno ili indirektno bave

¹⁶<https://publications.europa.eu/hr/publication-detail/-/publication/3386f7a6-77b4-11e5-86db-01aa75ed71a1/language-hr>

međunarodnim zračnim prometom i suradnja s ICAO-m i drugim međunarodnim organizacijama.¹⁷

IATA je angažirala dionike iz cijele industrije zračnog prometa kako bi preobrazili poslovne prakse i procese te time pridonijeti cijeloj industriji. Jedan od programa pojednostavljenog poslovanja bio je IATA e-Freight koji potiče implementaciju prijevoza tereta zračnim prijevozom bez poprane papirnate dokumentacije. Papirnati dokumenti bili bi zamijenjeni elektroničnim porukama što bi povećalo sigurnost, učinkovitost i pouzdanost transporta. Procesi obrade dokumenata, prihvata i otpreme značajno se ubrzavaju zbog toga što elektronička dokumentacija na odredište stiže prije samog tereta. Najznačajnije prednosti primjenom ovog projekta predstavljaju financijske dobiti jer se primjenom e-Freight tehnologije godišnje uštedi oko 12 milijardi godišnje.¹⁸ Pouzdanost se povećava implementacijom ovog projekta jer poslanu elektroničku dokumentaciju je gotovo nemoguće izgubiti. Uz to nude se pogodnosti lakše praćenje pošiljke i traganja za pošiljkom. Sigurnost je jedna od najvažnijih stavki u zračnom prometu, a e-Freight utječe i na sigurnost jer jedine osobe koje imaju pristup elektroničkoj dokumentaciji su sudionici prijevoza tereta.

4.7. Međunarodne konvencije i norme za prijevoz opasnog tereta

Opasnim tvarima smatraju se tvari, smjese ili pripravci koje ovisno o sastavu, količini i koncentraciji mogu ugroziti zdravlje ili život ljudi, a prekomjernim zagađivanjem atmosfere, vode i zemlje, prouzročiti i ekološke katastrofe kao što su uništavanje šuma, pojava kiselih kiša i slično. Osim štetnih posljedica za ljudski organizam, koje mogu biti privremene ili trajne, opasne tvari mogu i trenutno djelovati npr. eksplodirati, zapaliti se, djelovati nagrizajuće, oksidirajuće i slično. Od mjesta proizvodnje do mjesta upotrebe opasne tvari moraju biti brižno pripremljene za transport radi sigurnosti ljudskih života i materijalnih dobara. Priprema se osigurava s odgovarajućim pakiranjem. Pakiranje opasnih tvari ovisi o agregatnom stanju i o grupi odnosno kategoriji kojoj tvar pripada.¹⁹ Otrove je potrebno pakirati u ambalaže koje jamče stopostotnu zaštitu od razlijevanja i isparavanja od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje, također obavezna je uputa za upotrebu, Pri pakiranju osjetljivih tvari na kiseline i njihove pare mora se voditi računa o otpornosti ambalažnog materijala na te kiseline. Neovisno o kategoriji kojoj opasne tvari pripadaju obavezno moraju biti posebno pakirane, a poželjno je da ih se i posebno skladišti. Prema vrstama opasnih tvari, skladišta se dijele na:

¹⁷ Kaštela, S.: Zračno prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.

¹⁸ <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/efreight/Pages/index.aspx>

¹⁹ <https://www.prometna-zona.com/opasni-tvari-u-prometu/>

- specijalna skladišta za opasne tvari,
- skladišta za opasne tekućine,
- skladišta za kemikalije,
- skladišta za plinove.

Također, jedna od bitnih stavki je označavanje, označavanje opasnih tvari utvrđeno je međunarodnim i nacionalnim propisima, te svaka pakirna jedinica, sva transportna jedinica i svako transportno sredstvo i skladište moraju biti označeni, Oznake opasnosti, na listićima veličine 74x105 mm ili 148x210 mm, lijepe se na ambalažu.²⁰ U neposrednoj blizini mjesta na kojemu se radi o opasnim materijalima na vidljivim mjestima je potrebno staviti uputu u pružanju prve pomoći u slučaju nezgode. Opasne tvari prevoze se svim prometnim granama, i stoga postoji prijevoz opasnih tvari:

- željezničkim prijevozom - RID,
- cestovnim prijevozom - ADR,
- pomorskim prijevozom - IMDG,
- unutarnjim plovnim putevima - ADN i
- zračnim prijevozom - DGR.

4.7.1. Prijevoz opasnih tvari željezničkim prijevozom

Prijevoz opasnih tvari željezničkim prometnim sredstvima provodi se prema odredbama Zakona o prijevozu opasnih tvari i odredbama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), Dodatak C, Propisi o međunarodnom prijevozu opasnih tvari željeznicom, Pravilnih RID (engl. "Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail").²¹ Prema pravilniku RID-u opasne tvari mogu se klasificirati na devet klasa:²²

- eksplozivne tvari i predmeti,
- plinovi,
- zapaljive tekućine,
- zapaljive krute tvari, samoreaktivne tvari i desenzitivizirani kruti eksplozivi, tvari sklone spontanom zapaljenju, tvari koje u dodiru s vodom stvaraju zapaljive plinove,
- oksidirajuće tvari, organski peroksidi,

²⁰ <https://www.prometna-zona.com/opasni-tvari-u-prometu/>

²¹ <http://hzcargo.hr/default.aspx?id=32>

²² <https://www.zakon.hr/z/246/Zakon-o-prijevozu-opasnih-tvari>

- otrovne i infektivne tvari,
- radioaktivni materijali,
- korozivne tvari,
- razne opasne tvari i predmeti.

Svi radnici koji sudjeluju u prijevozu opasnih tvari poučeni su u skladu s obavezama opisanima u Pravilniku RID te složenosti i odgovornošću svojih poslova. Osobito stručne poslove obavlja sigurnosni savjetnik za RID/ADR. Kada se toware pošiljke opasnih tvari, treba se pridržavati propisa koji vrijede u otpremnom kolodvoru, tj. u otpremnoj željezničkoj upravi. Prije početka utovara pošiljatelj (ili pošiljatelj predstavnici) željeznici mora predati pravilno i u cijelosti popunjen teretni list. Naznaka opasne tvari u teretnom listu mora odgovarati jednom od naziva u Pravilniku RID, na popisu opasnih tvari po UN-brojevima. Ambalaža, pod kojom se podrazumijevaju velike posude za rasuti teret i prazne vagonске cisterne, ako nije očišćena, mora biti zatvorena kao da je puna, odnosno mora biti olistana istim listicama za opasnost kao da je puna. Opasne tvari mogu se prevoziti samo u teretnim vlakovima, osim:

- opasnih tvari prihvatljivih za prijevoz prema međunarodnom ugovoru koji se pridržava najvećih količina i posebnih uvjeta prijevoza u vlakovima drugačijim nego što su teretni vlakovi,
- opasnih tvari se prevoze prema posebnim uvjetima prema međunarodnom ugovoru, kao ručna prtljaga ili se predaje kao prtljaga ili vozila utovarena u vlak.

Kada se prevoze opasne tvari, uz teretni list poželjno je priložiti i u njega upisati uputu o posebnim sigurnosno-tehničkim mjerama koje se moraju poduzeti pri prijevozu. Kada se prevoze eksplozivne i otrovne tvari, pošiljatelj osim upute o posebnim sigurnosno-tehničkim mjerama, uz teretni list mora priložiti i odobrenje za prijevoz koje izdaje mjerodavno ministarstvo. Kada se prevoze otrovne tvari, odobrenje za prijevoz izdaje mjerodavni županijski ured za zdravstvene poslove u unutarnjem prijevozu, Ministarstvo zdravlja RH u međunarodnom prijevozu, a Ministarstvo unutarnjih poslova RH za pošiljke eksploziva. Odobrenja nisu potrebna za vojne pošiljke, koje od trenutka preuzimanja na prijevoz do izdavanja moraju biti pod vojnim nadzorom.

4.7.2. Prijevoz opasnih tvari cestovnim prijevozom

Prijevoz opasnih tvari obavlja se sukladno Zakonu o prijevozu opasnih tvari, ADR propisima i međunarodnim sporazumima. Važećim propisima regulirane su dužnosti pošiljatelja opasnih tvari, koji prije početka prijevoza mora izdati relevantne isprave o prijevozu.²³ Isprave o prijevozu, u pravilu, moraju sadržavati:

- podatke o vrsti opasne tvari,
- podatke o količini opasne tvari,
- naznaku pošiljatelja da je udovoljeno propisanim normativima za prijevoz dotične opasne tvari,
- naziv, ime i prezime, adresu i telefon, broj pošiljatelja i primatelja,
- naznaku da je prijevozniku predana i pisana uputa o posebnim mjerama sigurnosti koje se tijekom prijevoza opasnih tvari, prema potrebi, mogu poduzimati,
- potpis i pečat pošiljatelja.

Isprava o prijevozu opasne tvari ne izdaje se ako teretni list ili druga odgovarajuća isprava o prijevozu sadrži sve podatke o opasnoj tvari. Isprave o opasnim tvarima koje se upućuju u inozemstvo moraju biti napisane na hrvatskom jeziku i na jednom od svjetskih jezika engleskom, njemačkom ili francuskom. Isprave se izdaju u tri istovjetna primjerka, od kojih jedan ostaje kod pošiljatelja, drugi se uručuje prijevozniku, a treći se dostavlja primatelju opasne tvari. Osoba koja upravlja prijevoznim sredstvom kojim se prevoze opasne tvari dužna je posjedovati ispravu o prijevozu opasne tvari, potvrdu o ispitivanju vozila, certifikat o ispravnosti vozila, certifikat o stručnoj osposobljenosti za upravljanje tim vozilom i uputu o posebnim mjerama sigurnosti. Uputa o posebnim mjerama sigurnosti koje se pri prijevozu opasnih tvari moraju poduzimati treba sadržavati:²⁴

- vrste opasnosti i posljedice koje može izazvati opasna tvar,
- posebne mjere koje treba poduzeti prilikom prijevoza opasne tvari i mjere za sprečavanje, odnosno ublažavanje štetnih posljedica koje mogu nastati zbog nezgode ili nesreće na prijevoznom sredstvu,
- postupak s osobom koja dođe u dodir s opasnom tvari,
- naziv, adresa i telefonski broj poduzeća koje se mora obavijestiti o nezgodi ili nesreći što se dogodilo prilikom prijevoza opasne tvari.

²³ Ivaković, Č., Perić, T.: Zaštita u prometu, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.

²⁴ <https://www.zakon.hr/z/246/Zakon-o-prijevozu-opasnih-tvari>

Ako se tijekom prijevoza utvrdi da je zabranjeno prevoziti opasnu robu, mora se odmah obustaviti prijevoz. Pošiljatelj opasne tvari dužan je odmah reagirati te opasnu tvar ukloniti ili poduzeti odgovarajuće mjere da ne dođe do neželjenih posljedica.

4.7.3. Prijevoz opasnih tvari pomorskim prijevozom

Međunarodna pomorska organizacija (IMO) usvojila je Međunarodni pomorski kodeks opasnih tereta IMDG (engl. "International Maritime Dangerous Goods Code"). Tereti navedeni u spomenutom kodeksu predstavljaju opasne terete i njime se obrađuju po kategorijama, odnosno uspostavlja se klasifikacija tih tereta. Isto tako uspostavlja se i obveza označavanja opasnih tereta, utvrđuju dokumenti koji su potrebni za prijevoz i određuju se pravila za njihovo pakiranje, slaganje i odvajanje. Međunarodno pomorski kodeks sadrži i ostale odredbe koje služe za sigurno vršenje poslova tijekom prijevoza u pomorskom prometu. Prije samog transporta opasnih tvari morem naručitelj je dužan pravodobno obavijestiti brodar, jer od te okolnosti zavisi odgovornost brodar i naručitelja u prijevozu opasnog tereta. Ako brodar nije pravodobno odnosno prije ukrcavanja obavješten o opasnim svojstvima ukrcanog tereta, zapovjednik broda može u svako doba spomenuti teret iskrcati, učiniti ga bezopasnim ili ga čak baciti, s time što brodar zadržava pravo na punu vozarinu bez obzira je li teret stigao na odredište kao i na naknadu pretrpljene štete, s time što u spomenutom slučaju brodar ne odgovara ni za štetu koja je eventualno nastala na teretu. Međutim, ako se opasan teret prevozi sa znanjem brodar o opasnim osobinama ukrcanog tereta, brodar i naručitelj odnosno korisnik prijevoza zajednički snose rizik za štetu koja u tijeku prijevoza takve robe nastane za brod, dugi teret, osobe na brodu i okoliš. Za nastale troškove u svezi s nastalom štetom korisnik prijevoza neće odgovarati brodaru. Isto tako, brodar neće odgovarati korisniku prijevoza za štetu na teretu koja je nastala kao posljedica poduzetih mjera od strane zapovjednika broda u svezi sa sigurnosti broda, osoba i drugih tereta na brodu te za zaštitu okoliša. Prijevoz opasnih tvari se mora obavljati u suglasnosti s odgovarajućim propisima koji tu materiju reguliraju, a koje je donijela Međunarodna zajednica ili pojedine države. Imajući u vidu navedene obaveze treba istaknuti da o svojstvima spomenutih tereta prijevoznik mora biti unaprijed upozoren, odnosno upoznat kako bi se na vrijeme osigurao siguran prijevoz.

4.7.4. Prijevoz opasnih tvari unutarnjim plovnim putevima

Pri prijevozu opasnih tvari na unutarnjim plovnim putovima, osim mjera sigurnosti propisanih Zakonom, odgovarajuće se primjenjuju i odredbe Pravila europskih odredaba o

međunarodnom prijevozu opasnog tereta na unutarnjim plovnim putovima AND te Tehničkih pravila Hrvatskog registra brodova koje se odnose na prijevoz, ukrcaj i iskrcaj opasnih tvari.²⁵ Manje količine opasnih tvari za potrebe kućanstva mogu se prevoziti, raznositi i dostavljati čamcima, ali i plovećim napravama. Za vrijeme boravka broda ili tankera s teretom opasnih tvari u pristaništu zabranjeno je pušenje i upotreba vatre i drugih sredstava koja mogu izazivati iskrenje, požare ili eksploziju na brodu i na manipulativnom prostoru priveza. Na unutarnjim plovnim putovima zapaljive tekućine smiju se prevoziti samo tankerima koji su posebno izgrađeni za prijevoz tih tekućina. Brodovi natovareni opasnim tvarima mogu zimovati u zimovnicima samo ako se pritom mogu provesti sve mjere sigurnosti propisane za skladištenje i čuvanje opasnih tvari.

4.7.5. Prijevoz opasnih tvari zračnim prijevozom

U Republici Hrvatskoj prijevoz opasnih tvari regulira se Zakonom o prijevozu opasnih tvari, IATA DGR-om koji se bazira na Annexu 18 Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, Tehničkim instrukcijama za siguran prijevoz opasnih tvari u zračnom prometu, naputkom za postupanje u slučaju opasnosti za zrakoplovne nezgode povezane s prijevozom opasne robe te pravilnikom o uvjetima i načinu prijevoza opasnih roba zrakom. Prijevoz opasnih tvari zrakom je zabranjeno, osim ako takav prijevoz nije u skladu s odredbama pravilnika i detaljnim odredbama i postupcima propisanim u Tehničkim instrukcijama. Ako odredbama Tehničkih instrukcija nije naznačeno da se smiju prevoziti na osnovu odobrenja koje je izdala država podrijetla, sljedeće se opasne robe ne smiju prevoziti zrakoplovom:

- opasne robe koje su identificirane u Tehničkim instrukcijama kao zabranjene za prijevoz u normalnim okolnostima i
- zaražene žive životinje.

Svaki certificirani pošiljatelj, otpremnik, pružatelj zemaljskih usluga prihvata i otpreme tereta i operator, koji obavlja aktivnosti vezane uz prijevoz pošiljaka opasne robe zrakom, mora imenovati jednog ili više koordinatora za opasne robe. Koordinator može biti rukovoditelj kod poduzetnika, osoba koja obavlja druge poslove ili osoba koja nije izravno zaposlena kod tog poduzetnika pod uvjetom da je ta osoba sposobna za obavljanje dužnosti koordinatora za opasne robe.²⁶ Koordinator za prijevoz opasne robe zadužen je za:

- nadzire udovoljavanje zahtjevima za rukovanje i prijevoz opasnih roba,

²⁵ Ivaković, Č., Perić, T.: Zaštita u prometu, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.

²⁶ https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_03_30_528.html

- savjetuje upravu i odgovorne djelatnike o prijevozu opasnih roba,
- izrađuje godišnje izvještaje za upravu (godišnji izvještaji se moraju pohranjivati na razdoblje od pet godina i moraju biti dostupni na zahtjev Agencije),
- brine se o tome da sve osobe budu odgovarajuće osposobljene u skladu s njihovim dužnostima i području rada te da su u posjedu važećih Uvjerenja o položenom ispitu u vezi opasnih roba,
- brine se o održavanju zapisa o opasnoj robi,
- nadzire primjenu procedura u slučajevima potrebe za hitna postupanja,
- priprema i nadzire održavanje unutarnjih procedura ažurnim kao i drugu odgovarajuću dokumentaciju,
- istražuje događaje u vezi s opasnom robom u skladu s ovim Pravilnikom i dostavlja izvještaje Agenciji.

Također, teretni prostor u zrakoplovu ne smije se zagrijavati, a ako se prevoze radioaktivne tvari, pošiljatelj je dužan odrediti stručnu osobu koja će prihvatiti takvu pošiljku do unosa u zrakoplov odnosno nakon iznošenja iz zrakoplova. Uz svaku pošiljku opasnih materijala pošiljatelj je dužan priložiti izjavu za opasnu robu te označiti pošiljku odgovarajućim naljepnicama koje moraju biti uočljive, čitke i trajne. Prilikom prijevoza opasnih tvari obavješćuje se kapetan zrakoplova posebnim dokumentima.

4.8. ATP

Sporazum o međunarodnom prijevozu lakokvarljivih prehrambenih proizvoda i specijalnim vozilima za njihov prijevoz ATP potpisan je u Ženevi 1. rujna 1970. godine, a stupio je na snagu 21. studenog 1976. godine. Sporazum se primjenjuje za svaki prijevoz, na račun drugoga ili za vlastiti račun, koji se isključivo obavlja željeznicom ili cestom ili u kombinaciji jednog i drugog.²⁷ Osnovne funkcije ATP sporazuma su sljedeće:

- navodi prehrambene proizvode koji će se prevoziti u skladu sa s ATP sporazumom i utvrđuje najtopliju dopuštenu temperaturu tereta,
- propisuje ispitivanja koja će se raditi nad takvom opremom radi osiguranja ispunjenja standarda,
- osigurava sustav certifikacije opreme koji potvrđuje propisane standarde,

²⁷ http://www.mkt.gov.ba/Certifikacija/02-ATP_AMC_prijedlog%20-%20final.pdf

- zahtijeva od svih ugovornih strana da međusobno priznaju izdane certifikate, u skladu sa s sporazumom, od kompetentnih nacionalnih tijela.

U želji da poboljšaju uvjete očuvanja kvaliteta lakokvarljivih prehrambenih proizvoda za vrijeme njihovog prijevoza, posebno u međunarodnoj razmjeni, smatrajući da poboljšanje ovih uvjeta očuvanja može doprinijeti razvoju trgovine lakokvarljivim prehrambenim proizvodima, dogovorile su se o sljedećem:²⁸

- da u svrhu međunarodnog prijevoza lakokvarljivih prehrambenih proizvoda vozila sa izotermičkom opremom, vozila sa rashladnim uređajem, hladnjače ili vozila sa opremom za zagrijavanje su samo ona prijevozna sredstva koja odgovaraju definicijama i normama iz sporazuma,
- strane ugovornice poduzimaju potrebne mjere da bi se usklađenost sa standardima za sredstva spomenuta u sporazumu kontrolirala i provjeravala prema odredbama sporazuma, priznaju certifikate o usklađenosti koje izdaju stručna tijela neke druge strane ugovornice, mogu priznati važnost certifikata o usklađenosti koje poštujući uvjete sporazumom, izdaju stručna tijela države koja nije strana ugovornica.

Strane ugovornice su Albanija, Andora, Austrija, Azerbajdžan, Bjelorusija, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Crna Gora, Češka Republika, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Gruzija, Grčka, Hrvatska, Irska, Italija, Kazahstan, Latvija, Litva, Luksemburg, Mađarska, Moldavija, Monako, Maroko, Nizozemska, Norveška, Njemačka, Poljska, Portugal, Rumunjska, Rusija, Sjedinjene Američke Države, Srbija, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švedska, Makedonija, Tunis, Ukrajina, Uzbekistan, Velika Britanija. Primjena ATP Sporazuma se vrši za prijevoz koji se obavlja na teritoriji barem dvije od gore navedenih potpisnica Sporazuma. Pored toga, mnoge države su također ugradile ATP Sporazum kao temelj za svoje državne propise.

²⁸ <http://www.testing-centar.com/Menu/PregledCertifikacija.aspx>

5. ANALIZA PRIJEVOZNIH DOKUMENATA RAZLIČITIH PROMETNIH GRANA

U skupinu osnovnih poslova međunarodnoga špeditera ulazi i pribavljanje prijevoznih i drugih isprava. Taj se posao ne smije shvatiti kao administrativni zadatak od sporednoga značenja, već kao jedan od najvažnijih poslova međunarodne špedicije o kojemu ponekad ovisi uspjeh gotovo čitavog kupoprodajnog ugovora u vanjskoj trgovini. Prijevozna dokumentacija je skup dokumenata koji prate vozača, vozilo i teret u svim prijevoznim fazama, a njihove posebnosti su:

- dokumenti koji prate vozilo - osiguravaju informacije o ispravnosti transportnih vozila kako bi se vozilo moglo sa sigurnošću uputiti na prijevozni proces, a podatke koji se upisuju u dokumente vozila vrši nadležna služba u periodičnim procesima (prometna dozvola, dozvola za prijevoz po stranim zemljama, potvrda o osposobljenosti vozila za razne vrste prijevoza i slično),
- dokumenti vozača - ukazuju na sposobnost vozača da izvrši prijevozni proces kao i pojedine osobne podatke o vozaču kako bi nadležne službe mogle izvršiti kontrolu sa sigurnošću da dokumenti nisu nevažeći (vozačka dozvola, putna isprava, razne potvrde koje vozač mora imati u prijevozu specijalnih i opasnih tereta i slično),
- dokumenti tereta - ukazuju na pojedine informacije koje su potrebne da se prijevozni proces izvrši što brže i što točnije bez ikakvog nerazumijevanja između transportnih radnika, a očituje se kroz dokumente koji prate teret prilikom dogovora o prijevozu (otpreme), procesu ukrcaja, prijevoznom procesu te procesu iskrcaja, dopreme i naplate prijevoza (otpremnicu, dostavnicu, spisak pošiljaka, izvozna, uvozna i prijevozna dozvola za teret i slično).

Također, postoji dokumentacija koja i objedinjuje više vrsta prijevozne dokumentacije radi lakše kontrole i praćenje prijevoznog procesa od strane nadležnih tijela, a očituje se kroz zapis tahografskog uređaja. Dokumentacija koja se koristi tijekom cijelog prijevoznog procesa, a grupira sve vrste transportne dokumentacije ogleda se kroz dokumente kao što je putni radni nalog sa obračunom troškova prijevoza, a glavna svrha mu je informirati o svim bitnim čimbenicima u prijevoznom procesu kao i zaključak prijevoznog procesa kroz troškove prijevoza i prijedni put. Pod prijevoznim ispravama podrazumijevaju se dokumenti koji se

izdaju prilikom zaključivanja ugovora o prijevozu.²⁹ S obzirom na specifična obilježja prijevoznih isprava, u pojedinim prometnim granama treba razlikovati prijevozne isprave u:

- željezničkom prometu,
- cestovnom prometu,
- pomorskom prometu,
- unutarnjoj plovidbi i
- zračnom prometu.

5.1. Prijevozni dokument u željezničkom prometu

Prijevozne isprave koje se koriste u međunarodnom željezničkom prijevozu su CIM teretni list, CIM teretni list za kombinirani prijevoz i teretni list CIM/SMGS. Sadržaj teretnog lista i ugovora o prijevozu robe uređen je Jedinstvenim pravilima vezanim uz Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe.

Ispunjen teretni list pošiljatelj treba predati skladištaru kod preuzimanja vagona u otpremnom kolodvoru. Nakon provjere ispravnosti obavljenog ukrcanja robe, skladištar zatvara i plombira vagon, te potvrđuje prijam pošiljke na teretnom listu koji vraća pošiljatelju i upućuje ga na blagajnu otpreme radi zaključenja ugovora o prijevozu. Ugovor o prijevozu sklopljen je u trenutku kada željeznica stavi svoj žig s datumom otpremne stanice.

Teretni list u međunarodnom prometu sastoji se od pet primjeraka, i to:³⁰

- original - prati pošiljku i predaje se primatelju, primatelj ju otkupljuje na robnoj blagajni,
- duplikat - otpremni kolodvor ga predaje pošiljatelju nakon sklapanja ugovora o prijevozu,
- teretna karta - prati pošiljku do odredišnog kolodvora,
- izvješće o prispjeću - prati pošiljku do odredišnog kolodvora te s njime izvješćuje primatelja o prispjeću pošiljke i on ga vraća pošto dobije original i
- prijepis kopije teretnog lista - prati robu do granice i služi za kontrolu graničnog prijelaza, za prijevoz robe izvan Europske Unije.

²⁹ Kumpan, A., Jasenko, M.: Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu, Pravni fakultet, Zagreb, 2009.

³⁰ Bedeković, J.: Željeznički promet, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016.

Teretni list mora sadržavati sljedeće:³¹

- mjesto i datum sastavljanja,
- naznaku odredišnog kolodvora, koja mora odgovarati imeniku željezničkih kolodvora,
- ime i prezime primatelja i njegovu adresu,
- naznaku vrste i masu stvari, te količinu komada i opis ambalaže kod komadnih pošiljki,
- ime i prezime pošiljatelja te njegovu adresu i potpis koji može biti zamijenjen pečatom,
- žig otpremnog kolodvora,
- prijevozne i druge troškove,
- popis isprava koje se prilažu uz teretni list,
- broj vagona, a za vagon korisnika prijevoza i taru pošiljke što ih tovari pošiljatelj.

Slika 5: Primjer CIM teretnog lista

Izvor: Babić, D.: Nastavni materijali za predavanje iz kolegija Špedicija "Međunarodne konvencije za prijevoz tereta i analiza dokumenata u transportnom poslovanju", Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2019.

U željezničkom prijevozu dokazna snaga teretnog lista u pogledu podataka o robi ovisi o tome je li robu ukrcao prijevoznik ili pošiljatelj. Ako je prijevoznik izvršio ukrcaj, tada će teretni list

³¹ https://carina.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Procedure/Naputci//NDoc_1080.pdf

biti *prima facie* dokaz o stanju robe i njezinoj ambalaži iskazanoj u teretnom listu ili, u nedostatku tih naznaka, o njezinom dobrom vanjskom stanju u trenutku kada je preuzeta od strane prijevoznika, kao i o točnosti podataka o broju paketa, njihovim oznakama i brojevima te bruto masi robe ili njezinoj drukčije izračenoj količini. Ako je ukrcaj izvršio pošiljatelj, tada će teretni list biti *prima facie* dokaz o spomenutim podacima samo kada je prijevoznik pregledao robu i zabilježio rezultat svoga pregleda u teretnome listu.

5.2. Prijevozni dokument u cestovnom prometu

Prijevozni dokument u međunarodnom cestovnom prijevozu robe je teretni list za međunarodni promet propisan Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom CMR.³² CMR se izdaje u tri istovjetna primjerka od kojih jedan ide pošiljatelju, drugi prati robu do primatelja, a treći zadržava prijevoznik, i četvrta se kopija izrađuje za prijevoznika. Takav teretni list mora sadržavati:³³

- datum i mjesto izdavanja,
- ime i prezime ili naziv pošiljatelja,
- adresu pošiljatelja,
- ime i prezime ili naziv prijevoznika,
- registarsku oznaku vozila,
- datum i mjesto ukrcaj tereta,
- ime i prezime ili naziv primatelja,
- mjesto iskrcaja,
- naznaku količine i vrste tereta,
- popis isprava koje se prilažu uz teretni list,
- prijevozne i druge troškove.

Teretni list ispunjava pošiljatelj prije ukrcaja robe. Nakon obavljenog ukrcaja, prijevoznik ovjerava teretni list i vraća primjerak za pošiljatelja, čime potvrđuje da je preuzeo robu radi prijevoza, tj. da je ugovor o prijevozu zaključen. U pravilu teretni list ispunjava špediter, na temelju dispozicije i faktura koje je prethodno dobio od komitenta, kada mu se prijevoznik nakon ukrcaja robe javi zbog izvoznog carinjenja. Ukoliko prijevoznik ne može slijediti upute

³² <https://www.timocom.com.hr/lexicon/Pojmovnik-Transporta/CMR/1001291715577925>

³³ <https://simunicprometweb.files.wordpress.com/2015/06/primjer-pounjavanja-cmr-vozac48di-za-oglasnu-ploc48du.jpg>

1 Primjerak za pošiljatelja

Slika 6: Primjer CMR teretnog lista

strane prijevoznika. Ako prijevoznik nije unio primjedbe u teretni list, predmnijeva se, dok se ne dokaže suprotno, da su roba i ambalaža bili u dobrom vanjskom stanju u trenutku kada ih je prijevoznik preuzeo te da brojevi koleta, oznake i brojevi na njima odgovaraju navodima u teretnome listu.³⁴

5.3. Prijevozni dokument u pomorskom prometu

Brodsko teretnica ili konosman (engl. "Bill of Lading") je transportni dokument koji na zahtjev krcatelja izdaje brodar ili njegov ovlašteni agent potvrđujući tom ispravom da je robu, u količini navedenoj u teretnici, ukrcao na brod te da će je prevesti do određene luke i predati prvom zakonskom vlasniku u stanju u kojem je robu primio na prijevoz. U odnosu na preostale prijevozne isprave, brodska teretnica je vrijednosni papir što znači da prijenos teretnice nadomješta fizičku predaju robe koja je u njoj navedena, tj. prijenos teretnice je ujedno i prijenos vlasništva i drugih prava na robu. Zbog toga na svakom primjerku teretnice mora biti navedeno koliko je originala i kopija izdano.³⁵ S obzirom na prijenos prava iz teretnice razlikuju se tri vrste teretnica:³⁶

- teretnica na ime (engl. "Straight Bill of Lading") - glasi na određenu osobu odnosno na osobu navedenu u rubrici primatelj. Primatelj daje ovlasti preuzimanja robe od broдача, a to se pravo može cesijom prenijeti na treću osobu,
- teretnica po naredbi (engl. "Bill of Lading to order") - uz naziv primatelja sadrži klauzulu "Po naredbi" odnosno glasi po naredbi navedenog primatelja, koji svoje pravo preuzimanja robe može prenijeti na treću osobu. Ukoliko nije naznačeno po čijoj naredbi, smatra se da je to teretnica po naredbi krcatelja. Prijenos prava iz teretnice naziva se indosiranje, a postupak se sastoji od toga da ovlaštenik prava na za to predviđeno mjesto na poleđini teretnice stavi naznaku Po naredbi i svoj pečat i potpis, a pri tome može navesti osobu na koju se pravo prenosi (puni indosament) ili za naziv osobe ostaviti prazno mjesto (bianco indosament). Teretnica se na ovaj način može prenijeti više puta, tj. tijekom putovanja roba može više puta promijeniti vlasnika,

³⁴https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Teretni_list_u_kopnenom%2C_____pomorskom_i_zracnom_prijevozu.pdf

³⁵ http://www.hazu.hr/jzavod/casopis/2-UPP/129-130_081-082_Dk_Coric.pdf

³⁶ Ivanković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2010.

- Brodska teretnica sadrži sljedeće podatke:³⁷

- [illegible]

Izvor: <https://hr.bizzportal.ru/prijevoznica-je-vrste-vrste-i-vrste-teretnice/>

35

Ako postoji opravdana sumnja da podaci što ih je naveo krcatelj o vrsti tereta, ili oznakama koje se na njemu nalaze, ili količini tereta prema broju komada, težini, obujmu ili drugoj jedinici mjere nisu točni ili potpuni ili nema razumne mogućnosti da se točnost tih podataka provjeri pri ukrcavanju ili ako su oznake na teretu nejasne ili nedovoljno trajne, brodar može u teretnicu unijeti primjedbe s obrazloženjem. Teretnica koja nema nikakvu primjedbu ostaje čista teretnica i smatra se da je teret predan onako kako je naznačeno u teretnici. Ako se u teretnicu unesu primjedbe, govori se o nečistoj teretnici. Kad brodar unese u teretnicu primjedbe, pretpostavlja se da je teret pri dolasku u odredišnu luku onakav kakvog ga je brodar preuzeo u luci polaska i da ga takvog predaje primatelju, a zakoniti imatelj teretnice (primatelj) mora dokazati da je stanje tereta suprotno od upisanog. Svaki krcatelj nastoji spriječiti unošenje primjedbi u teretnicu, jer je to uvijek na njegovu štetu. U tom smislu će krcatelj nuditi garantno pismo kojim će garantirati da je stanje tereta dobro i kojim će nadoknaditi sve štete brodaru ako primatelj bude protestirao da teret nije onakav kako piše na teretnici. U pravilu, primatelj ima ugovor s brodarom i njega se garantno pismo apsolutno ne tiče (to je dogovor između brodara i krcatelja), pa će primatelj u slučaju neurednog stanja tereta tražiti objašnjenja i nadoknadu od brodara.

5.4. Prijevozni dokumenti u unutarnjoj plovidbi

Promet unutarnjom plovidbom obuhvaća transport koji se obavlja rijekama, jezerima i kanalima. Ugovor o unutrašnjoj plovidbi je takav ugovor na osnovu kojega brodar preuzima obavezu prijevoza tereta od mjesta otpreme do mjesta preuzimanja, uz uručenje tereta u nepromijenjenom stanju, bez kašnjenja primatelju, a naručitelj se obvezuje podmiriti troškove prijevoza. Unutarnja plovidba je jedina transportna grana u kojoj se upotrebljavaju dvije prijevozne isprave, i to:³⁸

- riječna teretnica - transportni dokument što ga izdaju riječne brodarske kompanije kao potvrdu da su određenu robu primile na prijevoz i da će je u određenoj luci predati osobi naznačenoj u teretnici. Pravno djelovanje joj je isto kao i kod pomorske teretnice, a razlikuju se po tome što se kod riječne ispostavlja samo jedan original, a kopija može biti više. Najčešće se ispostavlja "po nalogu", prenosive su indosamentom, a u praksi se ispostavljaju i "na ime".
- teretni list - izdaje se u jednom primjerku koji potpisuju brodar i krcatelj. Njime se samo potvrđuje da je ugovor o prijevozu sklopljen i da je teret primljen na prijevoz. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak teretnog lista ne utječe na postojanje, valjanost

³⁸ <https://srednjoskolskopраво.wordpress.com/2011/12/01/recni-tovarni-list/>

ili sadržaj ugovora o prijevozu. Ne može postati vrijednosni papir jer ga prijevoznik predaje primatelju. Teretni list sadrži:

- naziv broдача,
- redni broj, vrsta, broj i količina, masa i način pakiranja pošiljke,
- ime i adresa pošiljatelja i primatelja,
- obračun vozarine,
- broj teglenice na koju je roba ukrcana i popis popratnih dokumenata.

Prije ukrcaja robe, pošiljatelj mora predati agentu broдача ispunjen teretni list, a nakon obavljenog ukrcaja, agent broдача ovjerava teretni list čime potvrđuje da je roba preuzeta na prijevoz.

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994 Shipper:		B/L Number 1. BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES Reference No
Consignee:		
Notify:		
Vessel	Port of loading	
Port of discharge		
Shipper's description of goods		Gross / Net weight GROSS WEIGHT 0 000,000 MT.
FREIGHT PAYABLE AS PER C/P DATED 00.00.2014 CLEAN ON BOARD		

(of which none on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER PARTY dated 00.00.2014 FREIGHT ADVANCE Received on account of freight:..... Time used for loading.....days.....hours.	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF.
---	--

Freight payable at Number of original B/L 3 (THREE)	Place and date of issue RIVER PORT, UKRAINE 00 SEPTEMBER 2014 Signature MASTER
---	--

Slika 8: Primjer riječne teretnice

Izvor: <https://bit.ly/2MUrp6r>

5.5. Prijevozni dokument u zračnom prometu

Zrakoplovni teretni list (engl. "Air Waybill", AWB) je transportni dokument u međunarodno zračnom prijevozu. Njime se potvrđuje da je zaključen ugovor o prijevozu, tj. definiraju se ukupni financijski i tehnološki, formalno-pravni uvjeti realizacije prijevoznog zadatka. Ako teretni list nije izdan postojanje ugovora mora se dokazivati drugim sredstvima. Zrakoplovni teretni list sadrži:³⁹

- naznaku mjesta polazišta i mjesta odredišta,
- naznaku mjesta usputnog slijetanja zrakoplova na teritorij druge zemlje do zemlje mjesta odredišta uz napomene,
- naziv i adresa pošiljatelja,
- naziv i adresa prvog prijevoznika,
- naziv i adresa primatelja,
- vrstu robe, broj, način pakiranja, posebne oznake vezane za količinu,
- vanjski izgled robe i pakiranja,
- cijena prijevoza ako je ugovorena, datum i mjesto plaćanja, odnosno oznaku osobe koja treba platiti prijevozne pristojbe,
- vrijednost robe i iznos troškova,
- visinu vrijednosti robe koja se prevozi,
- broj primjeraka zračnog teretnog lista,
- popis dokumenata koji prate robu predanih prijevozniku uz teretni list, rok prijevoza i napomene o smjeru.

Ispunjen teretni list, ovjeren carinskim žigom, špediter treba predati agentu prijevoznika do određenog roka prije polijetanja zrakoplova. Ovjerom teretnog lista agent potvrđuje da je roba preuzeta na prijevoz, tj. da je ugovor o prijevozu zaključen.⁴⁰

AWB se izdaje u tri primjerka, odnosno za pošiljatelja, prijevoznika i primatelja. Primjerak namijenjen prijevozniku potpisuje pošiljatelj, a primjerak namijenjen primatelju potpisuje

³⁹ Kaštela, S.: Zračno prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.

⁴⁰ Babić, D.: Nastavni materijali za predavanje iz kolegija Špedicija "Međunarodne konvencije za prijevoz tereta i analiza dokumenata u transportnom poslovanju", Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2019.

pošiljatelj i prijevoznik. Taj primjerak teretnog lista prati teret za vrijeme prijevoza. Treći primjerak AWB-a potpisuje prijevoznik i nakon preuzimanja tereta predaje ga pošiljatelju.

[illegible]

Slika 9: Primjer AWB teretnog lista

Izvor: <https://www.export.gov/article?id=Air-Waybill>

6. PRIMJENA RAZLIČITIH PRIJEVOZNIH DOKUMENATA U TRANSPORTNOM POSLOVANJU

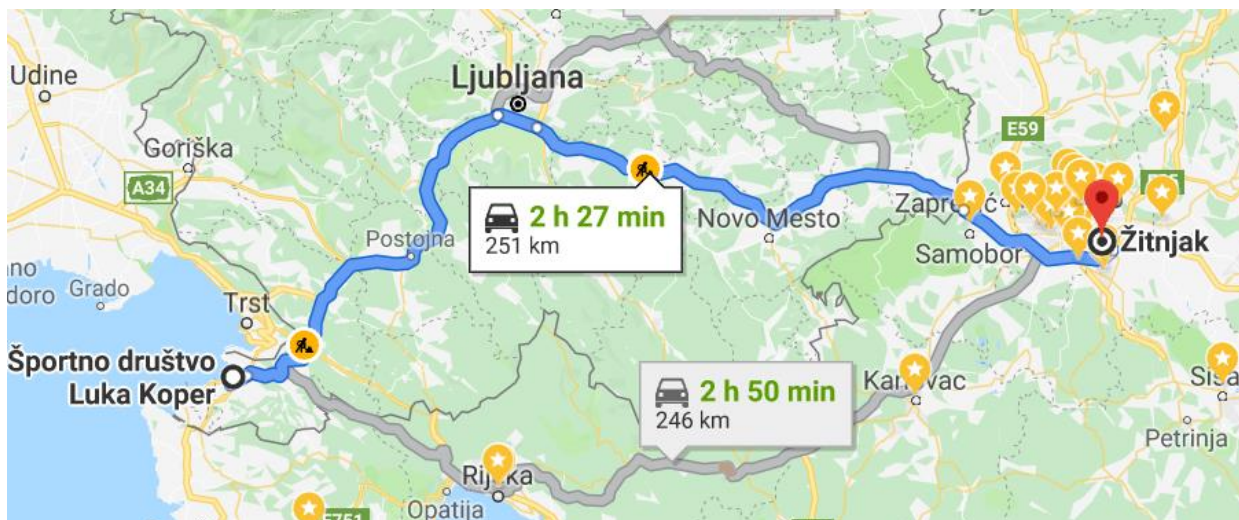
U ovom poglavlju analiziran je primjer prijevoznog puta sa svim karakteristikama i značajkama te stavljenim naglaskom na prijevozne isprave koje su dodatno pojašnjene na konkretnom primjeru.

Poduzeće "Baby", koje se bavi izvozom dječjih igračaka, zatražili su ponudu pomorskog transporta za jednu paletu dimenzija 120x80x50 cm dječjih igračaka, težine 350 kg, kubikaže 0.48 cbm, vrijednosti 1500 eura po CFR paritetu do luke Xingang. Nakon upita stranke, logističko poduzeće predlaže sljedeće:

- obzirom da se radi o jednoj paleti koristiti će se zbirni transport (LCL),
- prema CFR paritetu troškovi uključuju:
 - prikup te dostavu do skladišta - 20 eura,
 - izvozno carinjenje - 50 eura,
 - kamionski prijevoz od Zagreba (Žitnjak) do luke Koper - 85 eura,
 - troškovi u luci Koper - 25 eura,
 - izrada brodske teretnice - 25 eura,
 - pomorska vozarina do luke Xingang - 30 eura,
 - trajanje transporta – 46 dana,
- ukupan trošak transporta – 235 eura.

Nakon primljene ponude poduzeće "Baby" prihvatilo je navedene uvjete. Prvi korak samog transporta je prikup robe i prijevoznih dokumenata od pošiljatelja te dostava do skladišta špeditera (terminal Žitnjak). Dobivanjem naloga za ukrcaj vozač uspostavlja kontakt s poslovnim partnerom i provjerava da li je došlo do kakvih promjena u svezi s prvobitnim dogovorom, a zaposlenici vozila pripremaju vozilo za ukrcaj. Prilikom dolaska na ukrcaj, vozač mora biti nazočan kod preuzimanja robe, te kontrolirati koliko i kako se ukrcava roba u vozilo. Kao što je navedeno, jedan od glavnih zadataka je prikup potrebne dokumentacije, u ovom koraku to je dokumentacija za izvozno carinjenje, dispozicija, faktura, packing lista i ispunjeni CMR. Nakon završenog ukrcaja, vozač potpisuje dokument o preuzimanju robe, te od tog trenutka preuzima svu odgovornost za robu. Sve primjedbe o oštećenoj robi, ambalaži ili sličnim uočenim nedostacima vozač mora navesti prije potpisivanja dokumenata o

preuzimanju robe, CMR. Prva relacija transportnog procesa je terminal Zagreb Žitnjak do luke Koper.



Slika 10: Relacija Robni terminal Žitnjak - Luka Koper

Izvor: Izradio i prilagodio autor

Dolaskom u luku Koper paleta dječjih igračaka se prebacuje u skladište agenta broдача te nakon toga se prekrca u kontejner koji ide za luku Xingang. Prilikom dolaska u skladište u luku Koper CMR se daje na ovjeru špediteru odnosno osobi zaduženoj za preuzimanje robe. Nakon iskrcanja robe u skladište, ako je ukupna količina navedene robe u skladu sa dokumentima CMR se ovjerava u donjem desnom kutu navedenog dokumenta. U slučaju bilo kakvog oštećenja robe, zapisnik se ispisuje na CMR. U slučaju da kamion posjeduje plombu (u ovom slučaju to nije jer je roba Hrvatskog tj. europskog podrijetla) na CMR-u mora obavezno pisati da je roba ispravna i neoštećena jer bilo kakva neispravnost robe mora biti naznačena na zapisniku odnosno CMR-u i samim time ako ispravnost plombe nije navedena sva odgovornost se prebacuje na vozača (plomba se stavlja na kamion koji dolazi iz zemalja koje nisu članice Europske unije). CMR se obavezno ovjerava kada je istovar gotov i time je utvrđena točna količina, kilaža te posjedovanje zapisnika robe.

Prije samog transporta špediter je obavezan izraditi dvije vrste teretnica i to MBL (Master Bill of Lading, teretnica koja ide sa špeditera na špeditera i mora biti potvrđena od špeditera na destinaciji) i HBL (House Bill of Lading, teretnica koja ide sa stvarnog primatelja na stvarnog pošiljatelja i mora biti potvrđena od strane pošiljatelja). HBL može biti express release ili original. Razlika između ova dva dokumenta je u tome ako se izdaje original teretnica (3

originala i 3 kopije) primatelj robe nije u mogućnosti preuzeti robu dok sva tri originala nema u svojim rukama. Time se pošiljatelj robe osigurava prilikom naplate. Ako se radi express teretnica dovoljna je jedna kopija koja se šalje putem maila i samim time kupac može preuzeti robu. Kao što je prethodno navedeno na brodskoj teretnici moraju biti navedeni podaci vezani uz robu koja se prevozi, odnosno broj paleta, težina, vrijednost i slično. Svi dokumenti moraju se poklapati odnosno određeni podaci moraju biti jednaki (broj kontejnera, plomba, broj koleta, težina, kubikaža, ime broda i putovanje te datum isplavlivanja broda koji mora biti naveden na tereticama). Zapovjednik broda dužan je obavijestiti krcatelja pisanim putem da je brod spreman za ukrcavanje, pismo spremnosti (engl. notice of readiness). Pismo spremnosti dostavlja se krcatelju na njegovu adresu u tijeku radnog vremena. Ako zapovjedniku broda nije poznata adresa krcatelja ili ako se pismo spremnosti ne može uručiti na njegovu adresu, zapovjednik broda dužan je zatražiti upute od naručitelja, s tim da se pravni učinci predaje pisma spremnosti računaju od trenutka kad bi pismo spremnosti bilo predano da nije bilo navedenih smetnji. Zapovjednik broda dužan je krcatelju koji sam krca teret na brod dati upute o načinu slaganja tereta da bi se izbjegla oštećenja tereta koja mogu nastati zbog toga što se teret prevozi brodom. Krcatelj se pri ukrcavanju tereta mora držati uputa zapovjednika broda koja se odnose na raspored tereta u brodu i ostale okolnosti u vezi sa sigurnošću osoba, broda, njegovih uređaja i opreme te drugog tereta u brodu i sprječavanje onečišćenja okoliša. Nakon potvrde brodara da je roba krenula za luku Xingang na tereticu se upisuje datum isplavlivanja te podaci vezan uz prijevozno sredstvo.



Slika 11: Relacija luka Koper - luka Xingang

Izvor: Izradio i prilagodio autor

U pomorskom transportu dokumenti ne prate robu nego je pošiljatelj robe obavezan dostaviti dokumente kupcu tj. primatelju robe putem kurira kako bi primatelj robe mogao pripremiti uvozno carinjenje kroz carinske formalnosti za navedeni transport na vrijeme.

Transport robe do luke Xingang traje 46 dana, nakon dolaska do luke špediter koji je naznačen na teretnici MBL mora potvrditi dolazak robe i potvrditi da je robu preuzeo. Dolaskom robe do krajnjeg odredišta u stanju kakav je preuzet na prijevoz završava prijevozni proces.

7. ZAKLJUČAK

Ekonomski razvoj u svijetu utjecali su na jačanje uloge špeditera u organizaciji brzog i sigurnog otpremanja robe, odnosno njezinog transporta do krajnjeg odredišta, tako da danas njegova uloga u prometu postaje sve značajnija. Pravni položaj špedicije u Hrvatskoj temelji se na Zakon o obveznim odnosima, Zakonu o vanjskotrgovinskom poslovanju i na Općim uvjetima poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske. Danas u Hrvatskoj djeluje veći broj špediterskih poduzeća koja su članovi Udruženja međunarodni otpremnika Hrvatske i Međunarodnog saveza špediterskih udruženja FIATA. Imajući u vidu njihovu organizaciju može se konstatirati da su osposobljeni za kvalitetno izvršavanje svih špediterskih poslova.

Kao jedan od najvažnijih poslova međunarodne špedicije o kojem ponekad ovisi uspjeh čitavog kupoprodajnog ugovora u vanjskoj trgovini je pribavljanje prijevoznih isprava. Prijevozne isprave razlikuju se ovisno o prometnim granama, željeznički promet (CIM), cestovni promet (CMR), pomorski promet (B/L), unutarnja plovidba (riječna teretnica i teretni list) i zračni promet (AWB). U praksi prijevozne isprave ispunjava špediter, bilo u svoje ime ili u ime komitente, a drugi sudionici u prijevozu robe ovjerom za to predviđenih rubrika potvrđuju da je određena faza prijevoznog procesa obavljena. Prilikom ispostavljanja ili pribavljanja prijevoznih i drugih isprava međunarodni špediteri moraju imati na umu činjenicu da se brojni podaci iz tih isprava koriste u automatskoj obradi podataka, bez koje ne bi uopće mogao funkcionirati suvremeni prometni sustav sa svojim (pod) sustavima.

U ovom završnom radu obrađen je primjer iz prakse na temu dostave zbirne pošiljke dječjih igračaka, odnosno odlaskom u veliku logističku firmu u Zagrebu koja je zbog prikupljanja informacija htjela ostati anonimna, dobio sam mogućnost u radu prikazati podatke kojima njihovi špediteri dobivaju upite od stranaka kako bi se njihova roba dostavila do krajnjeg potrošača. Primjer se odnosi na zbirni prijevoz dječjih igračaka do luke Xingang. Stranka se na temelju ponude poduzeća odlučila za prijevoz pošiljke kombinacijom cestovnog i pomorskog transporta. Kriteriji prilikom odabira prijevoznog sredstva su od velike važnosti, jer svaki vid prijevoza ima svoje prednosti i nedostatke. Na prijevoznoj dokumentaciji najvažnije je da svi podaci budu ispravni, jer neispravnost stvara dodatne troškove bilo za primatelja, pošiljatelja ili špeditera. Neovisno o prometnoj grani kojom se vrši transport robe pošiljatelju, špediteru,

prijevozniku i krajnjem primatelju je najbitnije da roba koja je poslana na transport do krajnjeg odredišta dođe bez oštećenja, kašnjenja u stanju kakvim je primljena na prijevoz.

Smatra se da će u bliskoj budućnosti kompletnu papirnatu dokumentaciju zamijeniti e-dokumenti. Takvi rezultati bi trebali potisnuti korištenje ručno popunjene prijevozne dokumentacije, zbog mogućnosti da elektronička dokumentacija u svakom trenutku bude dostupna primatelju tereta, bez obzira na njegovu udaljenost od izdavatelja dokumenta.

LITERATURA

Knjige:

1. Bedeković, J.: Željeznički promet, Ekonomski fakultet, Zagreb, 2016.
2. Horvat, L., Kaštela, S.: Prometno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2008.
3. Ivaković, Č., Perić, T.: Zaštita u prometu, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.
4. Ivanković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2010.
5. Kaštela, S.: Zračno prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.
6. Kumpan, A., Jasenko, M.: Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu, Pravni fakultet, Zagreb, 2009.
7. Turina, A.: Međunarodna špedicija, I. Knjiga, Viša pomorska škola, Rijeka, 1995.
8. Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet, Rijeka, 1996.

Internet izvori:

1. https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Opci_uvjeti_poslovanja_medjunarodnih_otpremnika_Hrvatske%5B1%5D.pdf
2. <https://www.prometna-zona.com/fiata/>
3. <https://www.letterofcredit.biz/index.php/category/letter-of-credit-documents/fiata-documents/>
4. <https://www.prometna-zona.com/ugovor-o-prijevozu/>
5. <https://www.deutschmann.sk/assets/dokumenty/Okvirni-ugovor-o-prijevozu.pdf>
6. https://hr.wikipedia.org/wiki/Konvencija_o_me%C4%91unarodnom_%C5%BEeljezni%C4%8Dkom_prijevozu
7. <https://advokat-prnjavorac.com/zakoni/CMR-konvencija.pdf>
8. <https://www.prometna-zona.com/tir-karnet/>
9. <https://www.hgk.hr/odjel-za-poslovne-informacije/sto-je-ata-karnet>

10. <https://publications.europa.eu/hr/publication-detail/-/publication/3386f7a6-77b4-11e5-86db-01aa75ed71a1/language-hr>
11. <https://www.iata.org/whatwedo/cargo/e/efreight/Pages/index.aspx>
12. <https://www.prometna-zona.com/opasni-tvari-u-prometu/>
13. <http://hzcargo.hr/default.aspx?id=32>
14. <https://www.zakon.hr/z/246/Zakon-o-prijevozu-opasnih-tvari>
15. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2013_03_30_528.html
16. http://www.mkt.gov.ba/Certifikacija/02-ATP_AMC_prijedlog%20-%20final.pdf
17. <http://www.testing-centar.com/Menu/PregledCertifikacija.aspx>
18. https://carina.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Procedure/Naputci//NDoc_1080.pdf
19. <https://www.timocom.com.hr/lexicon/Pojmovnik-Transporta/CMR/1001291715577925>
20. <https://simunicprometweb.files.wordpress.com/2015/06/primjer-pounjavanja-cmr-vozac48di-za-oglasnu-ploc48du.jpg>
21. <http://www.cosmatosgroup.com/blog/sr/vrste-teretnica-pomorskog-transporta/>
22. <https://srednjoskolskopраво.wordpress.com/2011/12/01/recni-tovarni-list/>

Članci:

1. Kumpan, A., Marin, J.: Teretni list u kopnenom, pomorskom i zračnom prijevozu, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, str. 57-83
2. Milošević, B.: Uloga špeditera u prijevozu robe – Lučka špedicija, Veleučilište u Dubrovniku, str. 131-136
3. Milošević, B.: Neki pravni aspekti prijevoza opasnih tvari morem, Veleučilište u Dubrovniku, str. 212-216
4. Mohorović, P.: Što je brodska teretnica, Split, str. 354-356

POPIS SLIKA

Slika 1: FIATA	7
Slika 2: FIATA-ini dokumenti	9
Slika 3: TIR karnet pločica.....	17
Slika 4: TIR karnet obrazac.....	18
Slika 5: Primjer CIM teretnog lista.....	31
Slika 6: Primjer CMR teretnog lista	33
Slika 7: Primjer brodske teretnice.....	35
Slika 8: Primjer riječne teretnice	37
Slika 9: Primjer AWB teretnog lista	39
Slika 10: Relacija Robni terminal Žitnjak – Luka Koper	41
Slika 11: Relacija luka Koper - luka Xingang.....	42



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

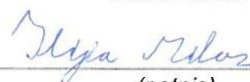
IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.
Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.
Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.
Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **Analiza prijevoznih dokumenata u špediterskom poslovanju**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 4.9.2019. _____

Student/ica:


(potpis)