

Poslovi špedicije u provozu roba cestovnim prijevozom

Sviličić, Denis

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:465416>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-04-20**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Denis Sviličić

**POSLOVI ŠPEDICIJE U PROVOZU ROBA CESTOVNIM
PRIJEVOZOM**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2016.

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD**

Zagreb, 20. travnja 2016.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br.

Pristupnik: **Denis Sviličić (0069051849)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Cestovni promet**

Zadatak: **Poslovi špedicije u provozu roba cestovnim prijevozom**

Opis zadatka:

Opisati i objasniti glavne poslove špedicije, te prikazati ulogu špeditera u organizaciji međunarodnog cestovnog prijevoza robe. Opisati i objasniti funkcioniranje novog kompjuteriziranog tranzitnog sustava (NCTS), posebno ulogu špeditera u tom sustavu. Izloženu materiju ilustrirati prikazom primjera iz prakse.

Zadatak uručen pristupniku: 7. ožujka 2016.

Mentor:



doc. dr. sc. Ratko Stanković

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**POSLOVI ŠPEDICIJE U PROVOZU ROBA CESTOVNIM
PRIJEVOZOM**

Freight Forwarding Operations in Transit of Goods by Road

Mentor: doc. dr. sc. Ratko Stanković

Student: Denis Sviličić, 0069051849

Zagreb, 2016.

SAŽETAK

Porast razvoja cestovnog prometa (putnika i robe) bio je brži od porasta bilo koje druge grane prometa. Na taj visoki porast djelovali su mnogi faktori, a među njima i niska cijena te grane prometa, kao i brzina, sigurnost, točnost i pouzdanost. Zbog toga je važno voditi brigu o ispravnom, tj. najboljem odabiru ili kombinaciji transportnih poduzeća, a time i transportnog puta, načina, vremena transporta i ostalih faktora transportne usluge, što je osnovni zadatak špeditera. Uloga špeditera u organizaciji dopreme robe iz trećih zemalja odnosno otpreme robe u treće zemlje često uključuje provedbu proвозnog postupka, ukoliko prijevozni put uključuje cestovni prijevoz. Špediteri pritom obavljaju niz specifičnih zadataka, te na taj način omogućuju nesmetano odvijanje prijevoza, što je prikazano u ovom radu.

Ključne riječi: špediter, cestovni prijevoz, proвозni postupak, NCTS

SUMMARY

The growth of road traffic (passenger and cargo) was faster than the increase of any other branch of transport . This high growth acted many factors, including the low price and transport sectors, as well as speed, safety, accuracy and reliability . It is therefore important to take care of the correct, ie. the best selection or combination of transport companies, and thus the transport times, modes, transport time and other factors, transport services, which is the basic task of freight forwarders . The role of freight forwarders in the organization of delivery of goods from third countries and dispatch of goods to third countries often include transit procedures, if the transport path includes road transport. Shippers while performing a series of specific tasks, thus enabling the smooth running of transport, as shown in this paper.

Keywords: forwarder, road transport, transit procedure, NCTS

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. GLAVNI POSLOVI ŠPEDICIJE.....	2
2.1. Tarifno-konjunktorni poslovi	2
2.2. Operativni poslovi	9
Otprema, doprema i provoz robe u užem smislu obuhvaćaju:	13
3. NOVI KOMPJUTERIZIRANI TRANZITNI SUSTAV (NCTS).....	18
3.1. Glavne stavke NCTS sustava	19
3.1.1. Poruke koje se koriste u NCTS postupcima	19
3.1.2. Otpremna carinska ispostava	20
3.1.3. Promjena proвозne ili odredišne carinske ispostave	21
3.1.4. Pojednostavljeni postupci – ovlašteni pošiljatelj i ovlašteni primatelj.....	21
3.2. Rezervni postupak NCTS-a.....	22
3.2.1. Općenito o rezervnom postupku	22
3.2.2. Provozna deklaracija.....	23
3.2.3. Postupak na otpremnoj carinskoj ispostavi	24
3.2.4. Postupak na proвозnoj carinskoj ispostavi.....	24
3.2.5. Postupak na odredišnoj carinskoj ispostavi	24
3.2.6. Ovlašteni pošiljatelj	25
3.2.7. Evidencija	25
3.2.8. Bez kontrole.....	25
3.2.9. Kontrola	25
3.2.10. Jamstva	26
4. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI MEĐUNARODNOG PRIJEVOZA ROBE CESTOM.....	27

4.1. Obveze špeditera koje proizlaze iz ugovora o prijevozu robe cestom	27
4.2. Prava špeditera iz ugovora o prijevozu robe cestom.....	30
4.3. Odgovornosti špeditera iz ugovora o prijevozu robe cestom.....	33
5. PRAKTIČAN PRIMJER PROVOZA ROBE U CESTOVNOM PROMETU	35
6. ZAKLJUČAK	38
POPIS LITERATURE	39
POPIS TABLICA I SHEMA	40
PRILOZI.....	41

1. UVOD

Uz transportne usluge potrebno je koristiti i brojne usluge ostalih sudionika privrednog procesa, sve u svrhu pravovremenog, sigurnog i ekonomičnog transporta robe koja se kupuje, prodaje ili samo provози. Uz poznavanje pravne regulative koja važi za konkretni transportni proces, potrebno je raspolagati sa brojnim relevantnim podacima, kao što je sam roba i njene karakteristike, opasnosti kojima je ona izložena tokom transporta te situacije na tržištu transportnih usluga. Situacija se komplicira kad nacionalni prijevoz prerasta državne okvire i postaje međunarodni cestovni prijevoz. Dolazi do mogućnosti uspostavljanja mnogobrojnih složenih odnosa između prijevoznika i korisnika prijevoza, odnosno kupca ili prodavatelja robe. Ulazak u te odnose za prodavatelja, odnosno kupca robe koju je potrebno prevesti postaje komplicirano, a ulazak u sve složenije zakonske i običajne procedure oko otpreme, dopreme ili tranzita robe za njega je neracionalno. Tu dolazi do izražaja važnost uloge špeditera, kao neophodne karike.

Problem istraživanja je slijedeći: različite vrste tereta svakodnevno se transportiraju na razne načine, kroz teritorije raznih zemalja, što im daje karakter međunarodnog transporta robe. Za adekvatno provođenje i organizaciju dopreme tereta od mjesta otpreme do krajnjeg cilja, brine se špediter koji u takvim slučajevima ima posebna prava, obveze i odgovornosti koje su regulirane međunarodnim ugovorom o transportu tereta. Iz navedenog problema istraživanja, proizlazi slijedeći **predmet istraživanja**: istražiti ulogu špeditera u organizaciji i provedbi provoza roba u cestovnom prometu.

Svrha i ciljevi istraživanja su istražiti ulogu špeditera prilikom sklapanja ugovora o međunarodnom prijevozu robe cestom, te posebno njegovu ulogu u provedbi provoznog postupka. Nadalje treba utvrditi karakteristike obveza, prava i odgovornosti koje proizlaze iz ugovora o međunarodnom transportu robe cestom.

2. GLAVNI POSLOVI ŠPEDICIJE

Riječ "špedicija" potječe od latinske riječi "expedire", što u doslovnom prijevodu znači "odriješiti", dok se u praktičnoj primjeni prevodi s "otpremiti", "otposlati".¹ U hrvatskoj teoriji i praksi istodobno se rabe izrazi špedicija ili otpremništvo, odnosno špediter ili otpremnik. U znanstvenim i stručnim djelima stranih i domaćih autora, pojmovi "špedicija" i "špediter" različito su definirani. Te pojmove je definirao prof. dr. Ante Turina, najpriznatiji hrvatski ekspert za tematiku špedicije, odnosno otpremništva. Prema Turini² pod špedicijom treba razumjeti specijaliziranu privrednu djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi. Špediciju obavlja špediter, a to je privrednik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenata pomoću vozara i drugim poslovima koji su s tim u vezi.

Pod poslovima međunarodne špedicije razumijevaju se gospodarske usluge vanjskotrgovinskog prometa, odnosno poslovi: otpreme robe iz vlastite u strane zemlje (izvozna špedicija), dopreme robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i provoza robe između stranih preko vlastite zemlje (provozna 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 robe.³

2.1. Tarifno-konjuktorni poslovi

Tarifno-konjuktorni poslovi obuhvaćaju sve aktivnosti koje špediter, odnosno za to specijalizirani odjel špediterskog poduzeća, poduzima radi:

- Pružanje stručne pomoći komitentima,
- Unapređenje tržišne pozicije te
- Pružanje stručne podrške operativnom sektoru tvrtke

¹ Zelenika, R.: Špediterovo pravo, četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 23.

² ZELENIKA, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996., str. 51.

³ Zelenika, R.: op.cit. str., 26-27.

U stručnom smislu tarifno-konjunktorni odjel pokriva sve elemente špediterskih poslova, a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Najvažniji tarifno-konjunktorni poslovi vezani su uz sljedeće pojmove:

- Akvizicija,
- Stručni savjeti i informacije,
- Istraživanje tržišta,
- Ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge,
- Refakcija, stimulacija i agencijske provizije,
- Reklamacija te
- Intradacija⁴

Sa gledišta špeditera, istraživanje tržišta zapravo znači prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta. Subjekti ponude prijevoznih kapaciteta su terminali, robno-transportni centri, prijevoznici, luke itd., a subjekti potražnje prijevoznih kapaciteta su uvoznici i izvoznici. Brojni su potencijalni izvori poslovnih informacija, a neki od njih su:

- Osobni kontakti i poznanstva s poslovnim ljudima,
- Korespondenti u inozemstvu,
- Neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta,
- Državne institucije i agencije te
- Međunarodni sajmovi, prezentacije i organizirani skupovi poslovnih ljudi.

Prikupljene tržišne informacije pretpostavljaju osnovu za donošenje odluka u tekućem poslovanju, kao i za planiranje budućih poslovnih aktivnosti.

Akvizicija (lat. Equirire = pridobiti, privući) predstavlja skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja i pridobivanja novih komitenata i novih poslova. Izbor i način provedbe tih aktivnosti odražava njegovu poslovnu filozofiju kao i strategiju nastupa na tržištu. Temeljne pretpostavke za uspješnu akviziciju su:

⁴ Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: *Špedicija i logistički procesi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010., str. 129

- Istraživanje i praćenje tržišta,
- Konkurentne cijene usluga,
- Odgovarajući pristup potencijalnim korisnicima usluga,
- Kvalitetna i cjelovita ponuda usluga špeditera te
- Poslovni ugled špeditera

Uz proširenje poslovnih aktivnosti novim poslovima, špediter jednaku pažnju mora posvetiti postojećim komitentima, kako bi zadržao dobre poslovne odnose i po mogućnosti proširio uspostavljenu suradnju.⁵

Ponuda za obavljanje špeditorske usluge može se odnositi na određeni posao, kao npr. uvoz ili izvoz određene pošiljke a može biti i općenita, s uvjetima koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Prihvaćanje ponude od strane komitenta u praktičnom i formalno-pravnom smislu ima isti značaj kao i zaključenje ugovora, odnosno obvezuje strane na primjenu uvjeta koji su navedeni u ponudi.

Ugovor o obavljanju špeditorske usluge uređuje sve pojedinosti poslovnih odnosa špeditera i komitenta, a sadrži slijedeće osnovne elemente:

- Ugovorne strane,
- Predmet ugovora,
- Cijena i način obračuna,
- Uvjeti plaćanja,
- Datum stupanja na snagu, rok važnosti i otkazni rok,
- Odredba o primjeni Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske te
- Pečat i potpis ovlaštenih osoba kod ugovornih strana.⁶

Špediter je po prirodi svog posla vrstan poznavatelj i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske te vanjskotrgovinske propise. Izuzev toga, špediter kroz svoje poslovanje ima stalan uvid u tanje ponude i potražnje na tržištu prijevoznih kapaciteta, kao i u aktualne uvjete odvijanja prijevoza roba u međunarodnom prometu. Stoga je špediter nezaobilazan konzultant pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa, te izradi

⁵ Ibid., str. 130

⁶ Ibidem.

vanjskotrgovinskih poslova, u pravilu rezultira smanjenjem prijevoznih troškova i rizika koji iz prijevoza proizlaze, te povećanjem sigurnosti izvršenja preuzetih obveza glede isporuke odnosno preuzimanja robe.⁷

Instradaciju možemo definirati kao izbor optimalnog prijevoznog puta, prijevoznog sredstva, najpovoljnijeg načina prijevoza, odnosno tehnologije transporta i određivanje najpovoljnijeg vremena u kojem će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana.⁸ Dužnost je špeditera da se pridržava uputa nalogodavca o pravcu prijevoza, izboru prijevoznog sredstva, načinu prijevoza te ostalih uputa koje su mu zadane, ali ako ti podaci nisu dati u nalogu, špediter će sam donijeti odluku o njima i to tako da budu u skladu sa interesima nalogodavca.⁹ Prema zakonu o obveznim odnosima, otpremnik je dužan držati se uputa o pravcu puta, sredstvima i načinu prijevoza te ostalih uputa dobivenih od nalogodavca. U slučaju da nalogodavac nije odredio ni sredstvo ni način prijevoza, otpremnik će ih odrediti kako zahtijevaju interesi nalogodavca u danom slučaju.

Određivanje optimalnog prijevoznog puta u cestovnom prometu predstavlja izbor puta kojim će špediter organizirati otpremu, dopremu ili provoz nalogodavčeve robe od otpremnog mjesta u jednoj do odredišnog mjesta u drugoj državi.¹⁰ Određivanje prijevoznog sredstva u cestovnom prometu može postati problematično u slučaju organizacije otpreme, dopreme i provoza robe multimodalnim, odnosno integralnim transportom na većim udaljenostima na kojima najčešće redovito postoje paralelne linije različitih prijevoznih sredstava. Da bi špediter izabrao najpovoljnije prijevozno sredstvo, on, uz ostalo, mora poznavati sve prednosti i nedostatke suvremenih oblika manipuliranja i transporta robe, tj. paletizacije, kontejnerizacije, huckepack tehnologije i drugih transportnih tehnologija, kao i sve tehničke, tehnološke, pravne i organizacijske teškoće koje postoje u odnosima brojnih sudionika u suvremenom međunarodnom cestovnom prometnom sustavu.

U cestovnom prometu, određivanje najpovoljnijeg načina prijevoza u najužoj je svezi sa svojstvima robe koju je nalogodavac povjerio špediteru radi organiziranja otpreme, dopreme i provoza, kao i ostalim obilježjima instradacije. Pritom, sve ekonomske prednosti cestovnog transporta mogu doći do izražaja u multimodalnom transportu. Vrijeme odnosno brzina otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom cestovnom prometu gotovo redovito

⁷ Ibidem., str. 132

⁸ Zelenika R., op.cit., str. 118

⁹ Ibid. str. 119.

¹⁰ Ibidem.

bitno utječe na izbor prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, posebice kod prijevoza lakopokvarljive ili sezonske robe čiji plasman zavisi od pravodobnog prispjeća na tržište, prijevoza živih životinja i slično. Špediter se u procesu otpreme pojavljuje kao stručnjak za prijevozna pitanja, te često na sebe preuzima brojne zadatke koje nalogodavac ne bi bio u stanju sam tako ekonomično obaviti, što naročito dolazi do izražaja u instradaciji. Dužina prijevoznog puta često ne mora biti mjerilo troškova prijevoza, tj. njegove ekonomičnosti. Troškovi transporta uvelike ovise o prijevoznim tarifama, a špediter koji dobro poznaje sva tarifna kretanja može tako pronaći povoljnije putove za prijevoz robe.

Proračuni najpovoljnijeg načina prijevoza se ne rade samo na temelju tarifa, nego i na temelju svojstava robe i ovisno o njima potrebne brzine prijevoza i raznih potrebnih radnji (doleđivanju, pretovaru, vaganju i slično). Što se tiče tarifa, ne uzimaju se u obzir samo troškovi prijevoza, već i brojnih drugih sudionika u transportnom procesu (skladištara, kontrolora robe, veterinarskih tijela i drugih). Argument za postizanje popusta u pogledu tarifa može biti i veća količina robe koja se prevozi, što je također zadatak špeditera. On je upućen u uvjete pod kojima se može ostvariti tarifa manja od nominalne. To je naročito prisutno u međunarodnom prijevozu, gdje se ne primjenjuju službene tarife, već posebni ugovoreni aranžmani uvjetovani potrebnim prijevoznim putem i načinom prijevoza. Potrebno je navesti i utjecaj ugovorene paritetne klauzule (prema INCOTERMSU) na instradaciju. Instradacija će ovisiti o tome dokle sežu kompetencije špeditera koje se tiču njegove obveze da osigura pošiljku, ugovori prijevoz i ostale usluge, pri čemu je njegov cilj da one imaju što veći doseg. Svi sudionici u hrvatskom privrednom sustavu svoje pojedinačne interese usklađuju s općim nacionalnim interesima, što znači, iako o tome ne postoje izričiti propisi, te će špediter nastojati usmjeriti otpremu, dopremu i provoz robe, kad god je to moguće, na nacionalni prijevozni sustav. Time se sprječava nepotreban odljev deviznih sredstava, a istodobno se upošljavaju nacionalni prijevozni kapaciteti.

Osim naknade koja špediteru pripada za obavljanje špeditorske usluge, on značajne prihode ostvaruje i temeljem svoje uloge organizatora prijevoza. Refakcija je povrat dijela ukupno plaćenih troškova prijevoza unutar određenog vremenskog razdoblja. Špediteri koji stalno otpremaju i dopremaju velike količine roba dobivaju i stimulaciju odnosno dodatnu nagradu ukoliko u određenom vremenskom razdoblju predaju na prijevoz ukupnu količinu robe koja prelazi određeni iznos.

Provizija je naknada koju prijevoznik odobrava špediteru temeljem zaključenog agencijskog ugovora, kao nagradu za zapošljavanje prijevoznih kapaciteta. Ta naknada se obračunava u određenom postotku od ugovorene cijene prijevoza.¹¹

Nositelj prava iz ugovora o prijevozu ima pravo na povrat više naplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja koja su nastala temeljem ugovora o prijevozu. Reklamacije u pravilu podnosi špediter, bez obzira da li je sam nositelj prava iz ugovora o prijenosu ili ih podnosi na temelju punomoći, u ime i za račun komitenta.¹²

Reklamacija predstavlja poseban postupak odnosno prigovor jedne od ugovornih stranaka iz ugovora o prijevozu robe cestom, tj. prijevoznika i korisnika prijevoza (u ovom slučaju, špeditera u ulozi primatelja ili pošiljatelja).

Cilj reklamacije je mirno rješavanje međunarodnih sporova iz ugovora o prijevozu bez sudskog postupka.

Reklamacije se mogu odnositi na:

- 1) Vraćanje više naplaćenih prijevoznih troškova. Prijevoznik mora po službenoj dužnosti vratiti nositelju prava više naplaćene iznose prijevoznih troškova. Odgovarajuće iznose vraća služba za kontrolu prihoda prijevoznika na taj način što nositelju prava dostavlja izvješće o više naplaćenim prijevoznim troškovima.
- 2) Naplatu manje plaćenih prijevoznih troškova. Naplata manje plaćenih prijevoznih iznosa obavlja se na temelju pismenog poziva prijevoznika. U Republici Hrvatskoj je rok naplate 15 dana od uručjenja pismenog poziva.
- 3) Naplatu drugih potraživanja nastalih na osnovu ugovora o prijevozu (gubitak, oštećenje, prekoračenje roka isporuke). Reklamacija za naplatu drugih potraživanja podnosi se pismeno uz prilagođavanje potrebnih isprava.

Ako se radi o reklamaciji špeditera prema Hrvatskim cestama, ona se podnosi Komercijalnoj službi hrvatskih cesta. Isprave koje se podnose uz reklamaciju mogu biti u prijepisu ili fotokopiji, a prilikom isplate moraju se podnijeti izvornici dokumenata. Ako podnositelj reklamacije nije zadovoljan rezultatima reklamacijskog postupka, može pokrenuti parnični postupak kod nadležnog suda. Uz tužbu treba priložiti isprave i druge relevantne dokaze koji

¹¹ Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: op.cit.p.133

¹² Ibid., str. 134

ukazuju na opravdanost tužbe. Teretni list, zapisnik o očevidu, nalaz stručnih osoba, odnosno vještaka, te ostale isprave iz ugovora o prijevozu. Za tužbu iz ugovora o prijevozu nadležan je trgovački sud, ako se radi o sporu između gospodarskih organizacija. U međunarodnom transportu, svaki prijevoznik koji je naplatio troškove ili druga potraživanja koja proistječu iz ugovora o prijevozu, dužan je zainteresiranim prijevozničkim organizacijama vratiti onaj dio troškova i potraživanja koji na njih otpada. Način plaćanja uređuje se sporazumom između organizacija. Regres u slučaju štete za gubitak ili oštećenje naplaćuje na taj način da prijevoznika organizacija koja je platila ima pravo regresa protiv ostalih organizacija koje su sudjelovale u prijevozu, tako da traži nadoknadu od onog prijevoznika koji je prouzročio štetu. Ako je štetu prouzročilo više organizacija svaka od njih odgovara za onu štetu koju je prouzročila. Ako to nije moguće utvrditi. Regres se dijeli brojem tarifnih kilometara. Ako prijevoznik otkrije ili posumnja da postoji djelomičan gubitak ili oštećenje ili ako imatelj prava to ustanovi, prijevoznik je dužan sastaviti zapisnik kojim prema vrsti štete utvrđuje stanje stvari, njihova masa i po mogućnosti visina štete, njezin uzrok i vrijeme kada se dogodila. Jedan primjerak zapisnika izdaje se imatelju prava, tj. špediteru. Ako špediter ne prihvata činjenice iz zapisnika, može zahtijevati da stanje i masu stvari te uzrok i iznos štete ustanovi vještak, kojega imenuju stranke ili sud. Postupak se provodi prema zakonima ili propisima države u kojoj se obavlja utvrđivanje. Pravo na podizanje tužbe radi vraćanja iznosa plaćenog na osnovi ugovora o prijevozu pripada samo osobi koja je obavila plaćanje. Pravo na podizanje drugih tužbi koje nastaju iz ugovora o prijevozu pripada pošiljatelju (špediteru), do trenutka kada je primatelj iskupio teretni list, primio stvari ili koristio prava koja mu pripadaju.

Tužba radi vraćanja iznosa plaćenog na osnovi ugovora o prijevozu može se podizati protiv otpremnog prijevoznika, odredišnog prijevoznika, ili prijevoznika kod kojeg se dogodio slučaj koji je temelj za tužbu.

U slučaju da reklamaciju podnosi pošiljatelj, mora podnijeti duplikat teretnog lista ili primateljevo odobrenje ili dokazati da je primatelj odbio pošiljku. Ako reklamaciju podnosi primatelj, dužan je podnijeti teretni list, ako mu je bio predan. Teretni list, duplikat teretnog lista i druge isprave koje se prilažu reklamaciji (zapisnik o očevidu, nalaz sudskog vještaka, faktura i drugo), podnose se u originalu ili u ovjerenom prijepisu. Špediter treba po zahtjevu uz povrat priložiti sve isprave, osobito obračun troškova. Reklamacije moraju biti obrazložene. Tužbe zasnovane na jedinstvenim pravilima mogu se podizati samo kod mjerodavnog suda u državi kojoj pripada tuženi prijevoznik osima ako nije drugačije

određeno sporazumima između država ili koncesijama. Primitkom stvari od strane imatelja prava tj. špeditera gase se sva prava na tužbu protiv prijevoznika.

2.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi su poslovi koje obavlja špediter u izvršenju dispozicije komitenta, odnosno pri otpremi i dopremi roba u međunarodnom prometu. U praktičnoj realizaciji poslova špedicije uvijek su zastupljeni glavni elementi njihovog tijeka te operative tehnike, dok je obavljanje pojedinih radnji uvjetovano posebnostima potreba u svakom pojedinom slučaju dopreme, odnosno otpreme roba.

Samu strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji, koje su u kronološkom slijedu vezane uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitentu, odnosno pojedine faze pojedinog pothvata. Svaka radnja odnosno postupak koju špediter u određenom trenutku poduzima proizlazi iz njegove uloge u prijevoznom pothvatu, a sam sadržaj i redoslijed tih radnji je određen osnovnim obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta.

Prema definiciji A. Turine pod pojmom instradacije podrazumijeva izbor prijevoznog puta kojim će se roba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog mjesta u jednoj do odredišnog mjesta u drugoj državi, izbor prijevoznog sredstva kojim će roba biti otpremljena, dopremljena ili tranzitirana na određenom putu, određivanje načina prijevoza i određivanje vremena u kojemu se roba treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odredišnog mjesta.¹³ Predajući robu na prijevoz prijevozniku otpremnik je dužan, ako to u dispoziciji nije učinio nalogodavac, odrediti prijevozni put birajući sredstvo prijevoza i put kojim će se roba kretati otpremnik je dužan voditi računa da to bude put koji će biti najpovoljniji za nalogodavca.¹⁴

Odabir prijevoznog puta, sredstva, načina prijevoza i vremena u kojem se roba otprema ovisi o sljedećim čimbenicima: oblicima racionalizacije manipuliranja i transporta robe ili suvremene tehnologije transporta, troškovima, brzini i kvaliteti otpreme, dopreme i provoza

¹³ Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske, http://www.hgk.hr/wp-content/blogs.dir/1/files_mf/opci_uvjeti_poslovanja_medunarodnih_otpremnika_hrvatske_200583.pdf

¹⁴ Aržek, Z.: Transport i osiguranje, Miokard, Zagreb, 2002., str. 34

robe, prirodi robe, geografskom položaju otpremnog i odredišnog mjesta, deviznim izdacima, političkoj situaciji i prometno-pravnim izvorima. Intradacija je najsloženiji, najteži i najodgovorniji posao međunarodnog otpremništva za koji je potrebna velika stručnost, iskustvo i temeljita analiza svih čimbenika, uz praćenje i primjenjivanje prometno-pravnih propisa.

Kod izvoza robe morskim putem, međunarodni otpremnik dužan je izvršiti tzv. doziv robe. Doziv je zapravo davanje posebnih uputa pošiljatelju, kada će se i na koji način uputiti roba u luku, da bi se prispjeće robe uskladilo s dolaskom broda u luku. Ukoliko je potrebno uskladištiti robu prije ukrcaja, pravodobnim dozivom robe izbjegava se dugotrajni smještaj u skladištu. Za razliku od intradacije, kod doziva robe otpremnik ne organizira izbor prijevoznog puta i sredstva, nego samo obavještava pošiljatelja o vremenu utovara, kako bi se vrijeme robe dolaska u luku optimalno sinkroniziralo. Budući da se neke robe moraju uskladištiti prije utovara na brod (npr. generalni teret), takav doziv robe nazivamo neizravnim, za razliku od izravnog, kada se roba direktno iz kopnenih vozila krca na brod. Da bi otpremnik uspješno obavio dopremu, otpremu i provoz robe, mora sklopiti ugovore sa vozarom broskog, željezničkog, riječnog, cestovnog i zračnog prijevoznika. Iz toga bi se mogao izvesti zaključak da je težište djelatnosti otpremnika u zaključivanju ugovora o prijevozu.

Da bi se prijevoz obavio stručno, sigurno i kvalitetno, "od vrata do vrata", potrebno je angažirati međunarodnog otpremnika, radi sljedećih bitnih čimbenika: međunarodni otpremnik je i *de iure* i *de facto* od svih sudionika u sustavu međunarodnog multimodalnog transporta jedini profesionalac i specijalist za organizaciju otpreme, dopreme i provoza roba svim vrstama prijevoznih sredstava i na svim vrstama prijevoznih putova.¹⁵ Osim toga, on jedini prati i primjenjuje sve tehničke, tehnološke, ekonomske, organizacijske i pravne zakonitosti u prometnom sustavu, poznaje sve prednosti i nedostatke svih suvremenih tehnologija transporta, služi se uslugama obrazovanih i iskusnih tehnologa prometa, ekonomista, pravnika, itd. i koristi razna suvremena pomagala i sredstva.

Da bi otpremnik mogao organizirati otpremu robe, on je mora sam prethodno primiti i upozoriti nalogodavca na nedostatke pakiranja, oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka sadržaja. Kad otpremnik robu, koju je primio na otpremu, preda prijevozniku, on je izvršio

¹⁵ Zelenika, R.: op. cit. str. 162

svoju obvezu otpreme robe i daljnja odgovornost za robu prelazi na prijevoznika. Za eventualne štete koje mogu nastati na robu, dok se on nalazi kod prijevoznika, otpremnik ne odgovara. U kakvom je stanju robu predao prijevozniku, otpremnik dokazuje ispravom koju mu prijevoznik izdaje na robu preuzetu na prijevoz. Kad otpremnik prihvata pošiljku od prijevoznika, dužan je utvrditi u kakvom je stanju pošiljka stigla. Protest, koji podiže otpremnik u pogledu oštećenja ili gubitka robe, mora biti točan i iscrpan te podnesen na vrijeme tako da mu prijevoznik ne može prigovoriti.¹⁶ Sa otpremničkog stajališta roba je spremna za prijevoz ako je: propisno pakirana, stavljena na raspolaganje špediteru, pravodobno stavljena špediteru na raspolaganje te ako otpremnik prihvata robu od nalogodavca ili trećih osoba.¹⁷

a) Propisno pakiranje robe

Prilikom primanja robe otpremnik je dužan naročito provjeriti je li roba dobro pakirana. U smislu općih uvjeta, nalogodavac se mora brinuti da roba bude pakirana prema običajima i potrebama prijevoznog puta i prijevoznog sredstva. Otpremnik ne preuzima nikakvu odgovornost za posljedice koje bi mogle nastati zbog neurednog odnosno nedovoljnog ili neodgovarajućeg pakiranja. Ako prilikom preuzimanja robe ustanovi da je ambalaža oštećena, otpremnik će utvrditi činjenično stanje i o tome obavijestiti nalogodavca. U interesu nalogodavca, otpremnik će prema svojim mogućnostima popraviti ambalažu na trošak i odgovornost nalogodavca. Samo onda kada primi izričiti nalog nalogodavca da robu otpremi u postojećem stanju, eventualne štetne posljedice neće snositi otpremnik. U hitnim slučajevima otpremnik je dužan dopakirati ili prepakirati robu i otkloniti nedostatke na pakiranju bez prethodnog obavješćavanja nalogodavca, naravno na njegov trošak i njegov račun.

a) Stavljanje robe na raspolaganje otpremniku

I roba se na raspolaganje stavlja efektivno, predajom same robe i simbolički, dostavom isprava kojima se otpremnik ovlašćuje za raspolaganje robom. Za sve oznake o vrsti, i

¹⁶ Aržek, Z.: op.cit., str. 44

¹⁷ Zelenika, R.: op.cit., str. 165

sadržaju, oznaci i količini ne odgovara otpremnik nego nalogodavac, a većina europskih i općih uvjeta (njemački, austrijski, švicarski, nizozemski, belgijski) navodi da otpremnik treba po primitku robe kontrolirati vanjsko stanje koleta, broj komada, oznaku koleta i eventualno težinu.

b) Pravodobno stavljanje robe na raspolaganje otpremniku

O tome da li je roba pravodobno stavljena na raspolaganje otpremniku zavisi spremnost robe za prijevoz, odnosno direktno i izvršenje nalogodavčeve dispozicije. Nalogodavac ima obvezu da "pravodobno preda špediteru sve isprave potrebne za izvršenje naloga, a i sve posljedice proizašle iz neispravnih dokumenata ili nepravodobne predaje špediteru snosi nalogodavac".¹⁸

c) Prihvat robe od nalogodavca

Otpremnik mora robu predati vozaaru u istom stanju u kojem ju je primio od nalogodavca. Već je navedeno da otpremnik mora kontrolirati vanjsko stanje koleta, broj komada, oznaku koleta i eventualno težinu, dakle, on nema obvezu kontrolirati kvalitetu, sadržaj, težinu, obujam i vrijednost robe. Prihvat robe smatra se završenim, po općim uvjetima kada otpremnik robu preuzme (efektivno i simbolički) radi otpreme, a predaja se smatra završenom kada se prijevozniku izvrši predaja stvari.

d) Prihvat robe od trećih osoba

Ukoliko otpremnik preuzima robu od trećih osoba, on ima iste obveze koje bi imao i u slučaju da prihvaća robu izravno od komitenta. Špediterova obveza je također i da preuzme određene radnje prema trećim osobama. Koje su to radnje, ovisi o tome tko je treća osoba (vozar, agent, drugi otpremnik, luka, itd.) i o kakvoj situaciji se radi.¹⁹

¹⁸ Opći uvjeti, čl. 12, Glasnik Hrvatske gospodarske komore «Hrvatsko gospodarstvo», Zagreb 1993, str. 39

¹⁹ Ibidem.

Otprema, doprema i provoz robe u užem smislu obuhvaćaju:

a) Otprema u užem smislu

Nakon primitka robe, otpremnik organizira otpremu robe odabranim prijevoznim sredstvom. S obzirom na prijevozno sredstvo, razlikuju se dvije vrste otpreme; kod otpreme robe morskim brodom najvažniji zadaci otpremnika su: prati postavljanje broda pod ukrcaj, izdati nalog ukrcaja, pregledati brod, organizirati dostavu robe pod brod, predati robu brodaru, kontrolirati podatke u vezi s ukrcajem robe i primiti teretnicu. Kad se roba otpremi morem i kad se zaključi brodarski ugovor, nalogodavac je dužan ugovoriti stojnice u luci u kojoj će se roba ukrcati, odnosno iskrcati. Nalogodavac će snositi troškove koji nastanu zbog čekanja broda u luci ili robe za ukrcaj na brod, troškove prekovremenog i noćnog rada, rada na blagdane i nedjelje, kao i sve troškove koji nastanu zbog nevremena i drugih događaja. Otpremnik je dužan snositi te troškove jedino ako su obuhvaćeni forfetnim stavkom. Za rad brodara ili njegova agenta otpremnik ne odgovara, ali je on dužan kontrolirati podatke u vezi s radom broda. On je sam odgovoran za te podatke bez obzira je li posao obavio sam ili preko lučkog stivadora. Ova se kontrola sastoji u pozornom praćenju i potvrđivanju podataka o dolasku broda u luku, davanju pisama spremnosti, početku operacije ukrcavanja ili iskrcavanja, eventualnom prekidu tih operacija ili njihovu završetku te na temelju tih podataka obračunu utrošenog vremena stojnica i prekostojnica. Ako se roba otprema kontinentalnim vozilima (željezničkim vagonima, kamionima, brodovima unutrašnje plovidbe) glavni *zadaci* otpremnika su: naručiti vozila, obaviti sve radnje da vozila budu na vrijeme postavljena i spremna na utovar robe, pratiti utovar robe, ispuniti i podnijeti teretni list na potvrdu.

b) Doprema u užem smislu

Kod dopreme robe morskim brodom, zadaci otpremnika jesu: prima izvještaj o prispijeću broda i o pripravnosti za predaju tereta, preuzima teret, utvrđuje stanje robe i kontrolira podatke u vezi s iskrcajem robe. Ukoliko se roba doprema kontinentalnim vozilima, otpremnik prima izvještaj o prispijeću robe, preuzima robu, utvrđuje stanje robe, sastavlja zapisnik o izviđaju ukoliko je utvrđena šteta ili manjak.

c) *Provoz robe u užem smislu*

U organizaciji provoza robe, otpremnik obavlja sve zadatke koje i inače obavlja u organizaciji dopremne (uvozne) i otpremne (izvozne) robe morskim brodovima i kontinentalnim vozilima.²⁰

Pojmovi ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj robe upotrebljavaju se ako je riječ o pomorskom transportu, a "utovar, istovar i pretovar rob" ukoliko se radi o kopnenim prijevoznim sredstvima. Pod ukrcajno-iskrcajno-prekrcajnim radnjama podrazumijeva se skup mjera i operacija koje stoje u vezi s prijevozom tereta od otpremnog do odredišnog mjesta, a naročito s unosom i smještajem (slaganjem) tereta u prijevozna sredstva (ili kontejner), s iznosom tereta iz prijevoznog sredstva i prijenosom tereta iz jednog prijevoznog sredstva u druga. Svaka od tih radnji predstavlja dio ukupnog prijevoznog procesa.²¹ Za ukrcaj, iskrcaj i prekrcaj robe naročito je bitno da se izvršavaju u okviru tzv. ukrcajnog, iskrcajnog i prekrcajnog vremena, a svako prekoračenje tog vremena obično uzrokuje razne vrste penala: prekostojnice, dangubnine željeznice ili vagona, dangubnine kamiona itd. Radi toga racionalizacijom ukrcajno-prekrcajno-iskrcajnih radnji znatno se mogu smanjiti manipulacijski i prijevozni troškovi ukupnog prijevoznog procesa.

Rizik predstavlja zbroj svih mogućih šteta koje mogu nastati na robi pri njenom prijevozu, odnosno opasnosti koje se mogu dogoditi na transportnom putu od mjesta polazišta do mjesta odredišta i koje mogu izazvati djelomičnu ili potpunu štetu na robi. Takvi rizici osobito su naglašeni jer je roba na transportnom putu izvan nadzora prodavatelja i kupca. Rizici se u transportu najčešće dijele na ove vrste:

1. osnovni transportni rizici,
2. dopunski transportni rizici,
3. ratni i politički rizici.

Izvoznik i uvoznik osiguravaju se od transportnih rizika najprije točnim ugovaranjem transportne klauzule (FOB, CFR, FAS, EXW, CIF i dr.) i posebnim ugovaranjem osiguranja od transportnih rizika, koje se provodi pri osiguravajućim društvima. Osiguranje protiv transportnih rizika provodi se na temelju ugovora o osiguranju s osiguravajućim društvom, koje se obvezuje da će, ako nastupi događaj koji predstavlja osigurani slučaj isplatiti

²⁰ Zelenika, R.: op.cit., str. 169

²¹ Ibid., str. 177

osiguraniku ili nekoj trećoj osobi naknadu odnosno ugovorenu svotu. Prijava za osiguranje, koju podnosi osiguranik ili osoba koje on ovlasti (otpremnik), popunjava se u određenom broju primjeraka, a donji dio prijave (ponude) popunjava osiguravatelj i taj dio služi kao potvrda osiguravatelja da je prihvatio prijavu. U taj dio, koji nosi naziv "polica", osiguravatelj unosi broj police, širinu pokrića i premiju osiguranja. Robu u transportu otpremnik osigurava samo na izričiti nalog. Roba koja je dana na uskladištenje u javna skladišta, osigurava se na način kako to predviđaju javna skladišta. U pogledu osiguranja, potrebno je u dispoziciji navesti protiv kojih rizika treba robu osigurati. Oznaka vrijednosti pošiljke u dispoziciji samo po sebi nije dovoljna kao nalog za osiguranje. Ako je špediteru dat nalog da osigura jednu pošiljku, ne znači samim tim da je otpremnik dužan osigurati i sve kasnije pošiljke istog nalogodavca za koji nije dobio poseban nalog. Ako je dat opći nalog za osiguravanje, onda on vrijedi do opoziva te je otpremnik dužan osiguravati sve pošiljke odnosnog nalogodavca. Ako u nalogu za osiguranje nisu navedeni rizici protiv kojih robu treba osigurati, otpremnik je dužan osigurati pošiljku samo protiv uobičajenih transportnih rizika. Otpremnici s osigurateljima imaju posebne, vrlo pogodne ugovore za osiguranje robe u transportu. Roba se osigurava upisom u posebnu "knjigu pokrića" koju vode otpremnici, pa je ovaj način osiguranja preko otpremnika praktičan i jeftin.²²

Pri izvođenju vanjskotrgovinskih poslova roba se prevozi na veće udaljenosti. Na svom se putu roba gotovo uvijek na određenim mjestima zadržava, bilo da čeka na prekrcaj na drugo prijevozno sredstvo, ili čeka da bude isporučena krajnjem korisniku, Bez obzira na uzroke zadržavanja roba mora na putu čuvati svoju kvalitetu, izgled, količinu i druge osobine, tj. ne smije se smanjiti njena uporabna i prometna vrijednost. Prema tome, nužno je obavljati određene usluge na robi za vrijeme prijevoza. U tu svrhu postoje javna skladišta, slobodne carinske zone i prateće uslužne djelatnosti.²³ Pri izboru skladišta, otpremnik može odabrati vlastito skladište ili skladište treće osobe. Ukoliko je roba smještena u vlastito skladište, on za nju odgovara kao čuvar-skladištar i dužan je postupati s pažnjom dobrog privrednika. Dužan je sačuvati uskladištenu robu u onom stanju u kojem ju je primio i u istom je stanju vratiti ostavodavcu. U slučaju da otpremnik ne raspolaže vlastitim skladištima, može robu predati na uskladištenje u skladišta trećih osoba. Ako u mjestu gdje se roba ima uskladištiti postoje javna skladišta, otpremnik je dužan robu predati prvenstveno javnim skladištima, o čemu je

²² Aržek Z.:, op.cit., str. 53

²³ Andrijanić I.: Vanjska trgovina: kako poslovati s inozemstvom, Mikrorad, Zagreb, 2001., str. 775

dužan odmah obavijestiti nalogodavca. Za skladištenje kod trećih osoba otpremnik odgovara samo za izbor skladišta.²⁴

Uspostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih isprava je jedan od najvažnijih poslova međunarodnog otpremništva o kojem ponekad ovisi uspjeh gotovo čitavog kupoprodajnog ugovora u vanjskoj trgovini, pogotovo npr. u akreditivnom poslovanju. Otpremnik isprave ispostavlja ili pribavlja, ali u svakom slučaju odgovara za greške u prijevoznim ispravama. Otpremnik je dužan pribaviti uredne (čiste) prijevozne isprave, dakle one koje ne sadrže nikakve primjedbe u pogledu količine i kakvoće robe i ambalaže. Prijevozne isprave su: u pomorskom prometu teretnice, u željezničkom prometu teretni list, u cestovnom prometu teretni list u unutarnjem prometu i međunarodni teretni list, u riječnom prometu teretni list za unutarnji riječni prijevoz ili za međunarodni riječni prijevoz. U zračnom prometu također se razlikuju zrakoplovni tovarni list domaći i međunarodni promet. Osim ovih prijevoznih isprava bitno je spomenuti i FIATA-teretnicu za multimodalni transport, koja se može upotrebljavati u međunarodnom multimodalnom transportu i u prijevozu robe unimodalnim prometom.

Za obavljanje poslova međunarodne otpreme koji se odnose na zastupanje i carinjenje, carinski otpremnik mora imati odobrenje-licencu koju izdaje Ministarstvo financija. Licenca vrijedi pet godina. Otpremnici carine otpremaju robu po nalogu nalogodavca prema podacima navedenim u dispoziciji. Davanjem dispozicije za otpremu odnosno dopremu robe, koja se otpremna ili doprema iz inozemstva, smatra se da je dat nalog i za carinjenje, osim ako nije drukčije izričito ugovoreno ili naznačeno u dispoziciji.²⁵ Nalogodavac može ovlastiti otpremnika da u njegovo ime podnosi deklaraciju i obavlja sve radnje u postupku carinjenja robe. Te radnje su: podnošenje deklaracije, prijem deklaracije, pregled robe, svrstavanje robe po carinskoj tarifi i drugim tarifama, utvrđivanje carinske osnovice, svote carine i drugih uvoznih pristojbi koje terete robu, naplaćivanje utvrđenih svota carine i drugih uvoznih pristojba, naknadno obračunavanje, naplata i povrat carine i drugih uvoznih pristojba.²⁶

Otpremnik ne odgovara za netočno obračunate provoznine, carinske pristojbe i druge troškove, ali ih mora kontrolirati da bi zaštitio nalogodavčeve interese. Ukoliko primijeti da

²⁴ Aržek Z., op.cit., str. 50

²⁵ Ibid., str. 52.

²⁶ Zelenika, R.: op.cit., str. 203.

je obračun prevoznine, carine i drugih troškova učinjen na štetu njegovog nalogodavca, on ga je dužan o tome obavijestiti, na njegov nalog reklamirati pogrešno izvršene obračune i naplate. Dokumenti koje otpremnik kontrolira jesu: računi prodavatelja i kupaca i drugih isprava potrebnih u postupku carinjenja robe, prijevozne isprave, certifikate o ugovornoj kontroli, police osiguranja itd. Pri pogrešnom obračunu i naplati prevoznine, kao i carine i drugih pristojbi i troškove vrijedi pravilo da se one moraju izravnati, bez obzira jesu li obračunate više ili niže od realne vrijednosti.

3. NOVI KOMPJUTERIZIRANI TRANZITNI SUSTAV (NCTS)

U današnje vrijeme, carinske uprave se moraju prilagoditi potrebama trgovine na brz i prilagodljiv način te pratiti stalne promjene u poslovnom okruženju. NCTS (*New Computerised Transit System*) će poslužiti kao alat za upravljanje i nadzor tranzitnog sustava. On je temeljen na primjeni naprednih informatičkih sustava elektroničke obrade podataka, te jamči modernije i učinkovitije upravljanje od sustava koji se temelji na papirologiji i koji ima dokazane nedostatke.

Provoz je carinski postupak raspoloživ gospodarskim subjektima koji prevoze robu preko granica ili područja, u načelu bez plaćanja davanja, kada roba ulazi u područje ili ga napušta i na taj način zahtijeva samo jedan carinski postupak. Provoz je osobito značajan za Europsku zajednicu, gdje je jedinstveno carinsko područje povezano s mnoštvom fiskalnih područja: roba se u provozu može kretati od točke ulaska u Zajednicu do točke carinjenja gdje se, po završetku provoza, izvršavaju carinske i lokalne fiskalne obveze i gdje se roba pušta u Slobodan promet ili započinje drugi postupak s odgodom.²⁷

NCTS, novi kompjuterizirani tranzitni sustav primjenjuje se u svim zemljama članicama Europske unije i EFTA-e kako bi se smanjila carinska procedura, ubrzala i olakšala provedba prijevoznog postupka, prekograničnog prometa i protoka robe te na taj način olakšala trgovina. Radi se o informatiziranom sustavu koji omogućuje razmjenu podataka u elektroničkom obliku između domaćeg i sustava članica Europske unije, a koji će dosadašnji sustav Carinske uprave zamijeniti već ove godine.

Ulaskom u Europsku uniju otvorit će se europsko tržište i povećati konkurencija na što se gospodarstvenici moraju unaprijed pripremiti i spremno reagirati na izazove. NCTS sustav će ubrzati prijevoz robe, obzirom da granica i papirologije više neće biti. Prednosti NCTS-a su višestruke, kako za carinu tako i za gospodarstvo, a posebno za otpremništva, te ovlaštene pošiljatelje i primatelje, kao i za prijevoznike, te sve ostale sudionike provoznog postupka.²⁸

Glavni ciljevi NCTS-a su:

-  povećati učinkovitost i uspješnost provoznih postupaka,
-  poboljšati sprečavanje i otkrivanje prijevara te

²⁷ https://carina.gov.hr/UserDocsImages//arhiva/Dokumenti/Globalni/NDoc_1090.pdf

²⁸ <http://www.anada.hr/index.php/ponuda-top/76-ncts-novi-racunalno-podrzani-sustav-tranzita>

- ✚ ubrzati transakcije koje se obavljaju u postupku provoza i omogućiti njihovu sigurnost

NCTS će se koristiti i za vanjski i unutarnji provoz Zajednice i zajednički provoz, u situacijama u kojima se takav provoz sada obavlja upotrebom Jedinствene carinske deklaracije (JCD) u obliku obrazaca 'T1' ili 'T2'. Prema tome, kompјuterizirani sustav isprva neće obuhvaćati pojednostavljene postupke temelјem kojih se roba prevozi, željeznicom, zrakom, morem ili cjevovodima i gdje se prvenstveno koristi prijevoznikov vlastiti dokument.

3.1. Glavne stavke NCTS sustava

3.1.1. Poruke koje se koriste u NCTS postupcima

Glavne stavke ili poruke korištene u NCTS postupcima su: ²⁹

- ✚ proвозna deklaracija, koja se podnosi na papiru ili na elektroničkom obrascu,
- ✚ referentni broj kretanja (MRN), koji je јединствени broj kojega sustav dodjeljuje deklaraciji radi označavanja kretanja,
- ✚ prateća proвозna isprava (PPI), koja prati robu od mjesta otpreme do odredišta,
- ✚ poruka "Najava očekivanog dolaska" (AAR), koju otpremna carinska ispostava šalje deklariranoј odredišnoj carinskoј ispostavi navedenoј u deklaraciji,
- ✚ poruka "Najava očekivanog provoza" (ATR), koju otpremna carinska ispostava šalje deklariranoј proвозnoj carinskoј ispostavi radi obavješćavanja o predviđenom prekograničnom prolasku pošilјke,
- ✚ poruka "Obavijest o prelasku granice" (NCF), koju stvarna proвозna carinska ispostava šalje nakon pregleda pošilјke,
- ✚ poruka "Obavijest o dolasku", koju stvarna odredišna carinska ispostava šalje otpremnoj carinskoј ispostavi po dolasku robe te

²⁹ https://carina.gov.hr/UserDocsImages//arhiva/Dokumenti/Globalni//NDoc_1090.pdf

✚ poruka “Rezultati kontrole na odredištu”, koju stvarna odredišna carinska ispostava šalje otpremnoj carinskoj ispostavi (nakon što je roba pregledana, kada je potrebno).

Isto tako, važno je razumjeti da sustav obuhvaća sve moguće kombinacije redovitih i pojednostavljenih postupaka, na polasku (ovlašteni pošiljatelj) kao i na odredištu (ovlašteni primatelj).

3.1.2. Otpremna carinska ispostava

Provozna deklaracija se podnosi o otpremnoj carinskoj ispostavi, u papirnatom ili elektroničkom obliku. Elektroničke se deklaracije mogu sastaviti u otpremnoj carinskoj ispostavi ili u prostorijama gospodarstvenika. Bez obzira na oblik u kojem se podnosi, deklaracija mora sadržavati sve potrebne podatke i biti u skladu sa specifikacijama sustava, budući da sustav automatski kodira i potvrđuje podatke. Ako postoji nedosljednost u podacima, sustav će na isto ukazati, te će gospodarstvenik biti obaviješten kako bi mogao izvršiti nužne ispravke prije konačnog prihvatanja deklaracije.³⁰

Nakon što se izvrše ispravci i deklaracija prihvati, sustav će deklaraciji dodijeliti jedinstveni broj, referentni broj kretanja. Zatim, nakon što se obavi provjera u otpremnoj carinskoj ispostavi ili u prostorijama ovlaštenog pošiljatelja i nakon prihvatanja jamstava, roba će biti puštena u provoz. Sustav će potom ispisati prateću provoznu ispravu i, po potrebi, popis stavki u otpremnoj carinskoj ispostavi ili u prostorijama ovlaštenog pošiljatelja. Prateća isprava i popis stavki moraju uvijek pratiti robu, te biti podneseni u svakoj provoznoj i odredišnoj carinskoj ispostavi.

Prilikom ispisivanja prateće provozne isprave i popisa stavki, otpremna carinska ispostava će istovremeno poslati najavu očekivanog dolaska pošiljke prijavljenoj deklariranoj odredišnoj carinskoj ispostavi. Ta poruka će uglavnom sadržavati podatke iz deklaracije, što će omogućiti odredišnoj carinskoj ispostavi kontrolu pošiljke kada stigne na odredište. Odredišna carinska ispostava treba imati pristup najboljim mogućim podacima informacijama o provoznom postupku kako bi mogla donijeti ispravnu i pouzdanu odluku o vrsti radnje koju treba poduzeti kada roba stigne.

³⁰ Ibidem.

Ukoliko kretanje pošiljke uključuje i provoznu carinsku ispostavu, otpremna carinska ispostava poslat će također i najavu očekivanog provoza, tako da svaka provozna carinska ispostava unaprijed dobije prethodnu obavijest o odnosnoj pošiljci, te da na taj način može kontrolirati tijek kretanja pošiljke.

3.1.3. Promjena proвозne ili odredišne carinske ispostave

Ako roba prolazi kroz provoznu carinsku ispostavu koja nije deklarirana, poruka koja je prvotno poslana deklariranoj provoznoj carinskoj ispostavi nije od koristi. U tom slučaju će stvarna provozna carinska ispostava poslati poruku otpremnoj carinskoj ispostavi, kojom traži da joj se pošalje najava očekivanog provoza, tako da može pristupiti relevantnim informacijama. Nakon provjere kretanja, poslat će obavijest o prelasku granice otpremnoj carinskoj ispostavi.³¹

Također, roba koja nije deklarirana može biti podnesena i odredišnoj carinskoj ispostavi. Stvarna odredišna carinska ispostava će zahtijevati od otpremne carinske ispostave slanje najave očekivanog dolaska kako bi nova odredišna carinska ispostava mogla dobiti potrebne informacije o pošiljci.

Ako dođe do promjene proвозne ili odredišne carinske ispostave, poruke koje su poslane deklariranim ispostavama neće biti od koristi i ostat će otvorene. Sukladno tome, sustav automatski šalje poruku deklariranim ispostavama, obavještavajući ih o mjestu i vremenu podnošenja robe, tako da mogu zatvoriti poruke.

3.1.4. Pojednostavljeni postupci – ovlašteni pošiljatelj i ovlašteni primatelj

Primjena oba pojednostavljena postupka predstavlja optimalnu primjenu sredstava u okviru NCTS-a. Mogućnost provođenja svih postupaka u vlastitim prostorijama i razmjene podataka s carinom elektroničkim putem svakako je najbrži, najugodniji, najsigurniji i najisplativiji način poslovanja.³²

Jasno je da osim što moraju zadovoljiti određene kriterije kako bi postali ovlašteni pošiljatelji ili ovlašteni primatelji u postupku provoza s JCD-om, oni moraju posjedovati i

³¹ https://carina.gov.hr/UserDocsImages//arhiva/Dokumenti/Globalni/NDoc_1090.pdf

³² Ibidem.

odgovarajući sustav za elektroničku obradu podataka radi razmjene informacija s mjerodavnim carinskim ispostavama. Naravno, to može funkcionirati jedino ako su te ispostave povezane s NCTS-om.

Nakon što se ti kriteriji ispune, NCTS omogućuje ovlaštenim pošiljateljima da:³³

- sastave proveznu deklaraciju u vlastitom informatičkom sustavu,
- elektroničkim putem otpremnoj carinskoj ispostavi pošalju poruku o odgovarajućoj deklaraciji bez obveze podnošenja robe na licu mjesta,
- elektroničkim putem šalju i primaju naknadne poruke, uključujući zahtjeve za ispravkom deklaracije, obavijest o njezinom primitku i obavijest o puštanju robe.

Što se tiče ovlaštenih primatelja, NCTS im omogućuje da:³⁴

- izravno u vlastitim prostorijama prime robu i prateće isprave,
- poruku s obavijesti o dolasku pošalju mjerodavnoj odredišnoj carinskoj ispostavi elektroničkim putem,
- da primaju i šalju carini naknadne poruke vezane uz dopuštenje istovara robe i obavijesti o rezultatima istovara elektroničkim putem

Carinska uprava Republike Hrvatske (CURH) od 1. kolovoza 2011. godine je uvela u funkciju NCTS postupak.

3.2. Rezervni postupak NCTS-a

3.2.1. Općenito o rezervnom postupku

Kako bi se i u slučaju pada sustava omogućilo odvijanje proveznih postupaka koji se odvijaju u NCTS-u, koristi se rezervni postupak. "Padom sustava" smatra se nedostupnost carinskog NCTS sustava, ali i pad NCTS sustava gospodarstvenika. Nedostupnost NCTS sustava CU može biti planirana i neplanirana. O svakoj planiranoj nedostupnosti sustava korisnici će biti pravodobno obaviješteni.

³³ ibidem.

³⁴ Ibidem.

Rezervni postupak je prije svega ograničen na polazni aspekt provoznog postupka, postupci koji se otvaraju kao NCTS postupci, kao takvi se moraju i okončati. Unos u sustav se u ovom slučaju obavlja naknadno, a postupci koji se već prilikom otpreme otvaraju kao rezervni postupak uz upotrebu papirnatih obrazaca JCD-a ili prateće proвозne isprave, moraju se kao takvi i okončati. Rezervni se postupak primjenjuje kao posljednja opcija, nakon što su prethodno poduzete sve radnje za osposobljavanje sustava.

Kada se odluči koristiti rezervni postupak, važno je da se svaka deklaracija koja je otvorena u NCTS-u, a koja se zbog pada sustava nije mogla dalje obraditi, naknadno stornira u NCTS aplikaciji.³⁵

3.2.2. Provozna deklaracija

JCD ima prednost u slučaju primjene rezervnog postupka, dok se proвозna deklaracija podnosi u 3 primjerka (primjerak 1, 4 i 5) te se istoj dodjeljuje FRN (*Fallback Register Number*) broj. Kada za to postoje opravdani razlozi, JCD se može zamijeniti ispisom prateće proвозne isprave – PPI (*TAD* ili *AccDoc* – *Transit Accompanying Document*).

Ukoliko dođe do primjene rezervnog postupka na svaki od tih primjeraka proвозne deklaracije u polje A se obavezno stavlja posebna napomena u obliku otiska posebnog pečata (dimenzije 26x59 mm) u crvenoj boji. U redovitom postupku poseban pečat (slika 1) na proвозnoj JCD ili TAD-u otiskuje polazna ispostava, dok u pojednostavljenom postupku sam ovlašteni pošiljatelj.

REZERVNI POSTUPAK NCTS-a

U sustavu nema dostupnih podataka

POKRENUTO _____

(Datum/vrijeme)

³⁵ <https://carina.gov.hr/>

Slika 1. Primjer pečata

Izvor: <https://carina.gov.hr/>

3.2.3. Postupak na otpremnoj carinskoj ispostavi

U slučaju da dođe do pada carinskog NCTS sustava polazna ispostava ponajprije uspostavlja kontakt sa Helpdesk-om. U dogovoru s Helpdesk-om se donosi odluka o primjeni rezervnog postupka. Ukoliko se takva odluka donese, to će se dokumentirati u polaznim mjestima uz navođenje datuma i vremena. Na sva tri primjerka proвозne deklaracije u polje A se nanosi poseban pečat, kao i na sve priložene dokumente.

3.2.4. Postupak na proвозnoj carinskoj ispostavi

Proвозnoj se carinskoj ispostavi predočavaju primjerci 4 i 5 proвозne deklaracije, te ostali popratni dokumenti, zajedno sa potvrdom o prijelazu granice- TC10. Upisom u navedenu potvrdu proвозna ispostava evidentira prijelaz granice. U slučaju rezervnog postupka na proвозnoj se ispravi nikad naknadno ne evidentira proвоз u carinski NCTS sustav.

3.2.5. Postupak na odredišnoj carinskoj ispostavi

U slučaju rezervnog postupka samo na odredištu, odredišna ispostava će naknadno unijeti proвозni postupak u sustav kao NCTS postupak. Primjerci 4 i 5 proвозne deklaracije koji su označeni posebnim pečatom kao rezervni postupci okončavaju se u skladu s važećim odredbama. Primjerak 5 vraća se otpremnoj ispostavi. U slučaju da je proвозni postupak na otpremi već započeo kao rezervni postupak, prilikom predočjenja prateće proвозne isprave (PPI) koje su označene pečatom rezervnog postupka, ta isprava će se kopirati, potom će se na oba primjerka unijeti napomena o podnošenju, i jedan primjerak se mora vratiti odredišnoj ispostavi. Primjerak koji ostaje u odredišnoj ispostavi će se arhivirati.

3.2.6. Ovlašteni pošiljatelj

U slučaju pada NCTS sustava kada elektroničkim putem nije moguć prijenos podataka, ovlašteni pošiljatelj mora uspostaviti kontakt sa svojom nadležnom carinskom ispostavom. Ona u dogovoru s helpdesk-om odlučuje o provedbi provoznog postupka kao rezervnog. Ovlašteni pošiljatelj u tu svrhu šalje provoznu deklaraciju faksom (JCD primjerak 1) zajedno sa ostalim popisom pošiljaka nadležnoj carinskoj ispostavi, a izvan radnog vremena šalju se Helpdesk-u.

3.2.7. Evidencija

Nadležna carinska ispostava, odnosno Helpdesk dodjeljuje „Fallback Reference Number“ (FRN). Nakon dodjele, isti FRN broj se koristi i na otpremi i na odredištu, te se iz tog razloga mora voditi popis u koji se upisuju tekući brojevi u svezi s provoznim postupkom. Provozne deklaracije koje su pristigle u carinske ispostave moraju se označiti sa dotičnim FRN i kronološki arhivirati. Čak iako su u papirnatom obliku, ispravnost provoznih deklaracija se mora provjeriti. Ako ne zadovoljava kriterije validacije i njenog neprihvatanja ona se faksom vraća glavnom obvezniku uz odgovarajuće napomene.

3.2.8. Bez kontrole

U slučaju kada se provjerom ustanovi ispravnost provozne deklaracije a roba se ne kontrolira, provozna deklaracija označena FRN-om faksom se šalje glavnom obvezniku. On na primjerke 4 i 5 nanosi poseban pečat rezervnog postupka i dodijeljeni FRN broj. Nije dozvoljeno nanošenje posebnog pečata ovlaštenog pošiljatelja na druge dokumente. Istovjetnost se utvrđuje u skladu s odredbama koje su navedene u odobrenjima. List 4 i 5 prate pošiljku. List 1 se šalje nadležnoj otpremnoj carinskoj ispostavi.

3.2.9. Kontrola

Ako carinska ispostava ili Helpdesk odluče provesti kontrolu robe potrebno je obavijestiti glavnog obveznika o namjeravanoj kontroli. Carina kontrolira robu na robnom mjestu prema provoznoj deklaraciji. Rezultati kontrole se bilježe na provoznu deklaraciju.

Nakon puštanja koje slijedi, pošiljku prate primjerci 4 i 5 koji su označeni FRN-om i posebnim pečatom rezervnog postupka.

3.2.10. Jamstva

Carine i ostala davanja primjenjiva na robu privremeno se obustavljaju kada se roba pusti u zajednički provoz/provoz Zajednice. Kako bi se osiguralo plaćanje carine i ostalih davanja kada (carinski) dug nastane tijekom postupka provoza, glavni obveznik treba položiti jamstvo. Jamstvo može biti u obliku novčanog pologa ili ga može položiti jamac. Jamstvo može biti pojedinačno jamstvo koje pokriva jedan postupak provoza, ili zajedničko jamstvo koje pokriva nekoliko postupaka. Pojedinačno jamstvo koje pruža jamac može biti u obliku kupona kojeg jamac izdaje glavnim obveznicima. Korištenje zajedničkog jamstva je pojednostavnjenje standardnih pravila o provozi i stoga ovisi o odobrenju. Polaganje jamstva koje osigurava plaćanje bilo kakvog (carinskog) duga koji može nastati, predstavlja uvjet za prijevoz robe u okviru zajedničkog provoza/provoza Zajednice. Plaćanje odnosnog iznosa je osigurano kada se iznos jamstva izračuna u skladu s odgovarajućim odredbama na korišteno jamstvo.

4. ULOGA ŠPEDITERA U ORGANIZACIJI MEĐUNARODNOG PRIJEVOZA ROBE CESTOM

Međunarodni je špediter gospodarstvenik (privrednik), pravna ili fizička osoba registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, koja isključivo i u obliku stalnog zanimanja sklapa u svoje ime i za tuđi račun (kao komisionar), 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 vozara i obavlja druge propisane ili uobičajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremom, dopremom i provoza robe.³⁶

4.1. Obveze špeditera koje proizlaze iz ugovora o prijevozu robe cestom

Ugovor o prijevozu stvari cestom zaključen je tek kada prijevoznik primi robu s teretnim listom, te je s toga potrebno robu pripremiti za prijevoz i popuniti teretni list. Priprema robe za prijevoz redovito obuhvaća njeno pakiranje, naručivanje prijevoznih sredstava za pošiljke i prema potrebi pribora za pokrivanje i učvršćivanje tereta (robe). Nadalje, priprema obuhvaća utovar tereta (robe), utvrđivanje mase tj. težine tereta (robe), njihovu primopredaju, te popunjavanje teretnog lista. Tek kada prijevoznik utvrdi da su sve radnje pravilno obavljene, preuzima teret (robu) i zaključuje ugovor o prijevozu. Iz ugovora o špediciji proizlaze obveze špeditera da se poslovima otpreme, dopreme i provoza robe postupa s pažnjom dobrog gospodarstvenika. U takvo njegovo ponašanje uključena je i pretpostavka da će s povjerenom mu teretom postupati kako to zahtijevaju interesi nalogodavca, tj. pokušati ju zaštititi od bilo kakvog oštećenja, te će zbog toga što bolje pokušati obaviti slijedeće obveze iz ugovora o prijevozu:

- 1) stanje, pakiranje i označavanje stvari
- 2) naručivanje vozila i pribora
- 3) utovar stvari
- 4) predaja pošiljke prijevozniku
- 5) ugovor o prijevozu i teretni listopad odnošenje stvari itd.

³⁶ Ibid., str. 27.

Neovisno o tome, kakvoj vrsti prijevoza je teret namijenjen, on mora biti predan u takvom stanju da prilikom uobičajenog rukovanja i prijevoza ne bude izložen oštećenju, da ne oštećuje ni osobe niti drugu robu na vozilu, vozilo, druge sudionike u prometu, drugu imovinu ni put. Zbog toga ako to način transporta zahtijeva, špediter (pošiljatelj) ih je dužan zapakirati, a ako način pakiranja nije propisan, onda to mora biti uobičajen način. U unutrašnjem i međunarodnom prijevozu, špediter je obavezan, ako priroda zahtijeva pakiranje, upakirati teret (robu) koju daje na prijevoz, tako da se za vrijeme prijevoza sačuva od potpunog ili djelomičnog gubitka ili oštećenja i da se spriječi nanošenje štete osobama, prijevoznim sredstvima ili drugim stvarima, s tim da u međunarodnom prijevozu pakiranje robe mora odgovarati propisima zemlje u otpremnoj stanici, pri čemu je preciznije određen način pakiranja za osjetljive i druge specifične stvari.

Špediter na svaki komad komadne pošiljke mora staviti listić koji je odobrio prijevoznik i u kojem moraju biti navedeni: odredišni kolodvor, odredišna zemlja, ime ili naziv te adresa pošiljatelja ili primatelja. Prijevozna sredstva i pribor za pokrivanje, pričvršćivanje i osiguranje tereta na ili u kolima naručuju se u otpremnoj stanici za njenog radnog vremena na posebnom obrascu, čiji primjerak prijevoznik posebno potvrđuje. Primopredaja teretnog pribora prije i poslije utovara, kao i njihovo stanje i vrijeme utvrđuju se pisanim putem. Za komadne pošiljke, po prirodi stvari, redovno nije potrebna nikakva prethodna narudžba, niti je predviđena tarifama.

Špediter je dužan utovariti teret u vozilo, ako ugovorom nije drugačije određeno. On mora utovariti teret prema uputama prijevoznika i to u pogledu rasporeda tereta u vozilu i ostalih okolnosti koje bi mogle utjecati na sigurnost osoba, vozila i tereta u vozilu. Prije utovara špediter se treba uvjeriti da li su mu na raspolaganje stavljena odgovarajuća vozila kakva je naručio, jer u slučaju da nisu, on može odbiti njihovo prihvaćanje. Tek kada je naručeno vozilo postavljeno za utovar, može početi dovoženje stvari namijenjene utovaru. Prilikom utovara stvari treba se pridržavati dopuštenog opterećenja, osovinskog pritiska, kao i načina utovara i smještaja stvari.

Utovar tereta u vozilo mora započeti u ugovoreno vrijeme. Vrijeme za utovar tereta u vozilo produžuje se za vrijeme za koje se utovar ne može obaviti, zbog razloga za koje nisu odgovorni ni špediter ni prijevoznik. Ako prekorači ugovoreni rok predviđen za utovar tereta

u vozilo, špediter plaća dangubinu, odnosno posebnu naknadu u skladu s ugovorom, tj. tarifom prijevoznika.

Vrijeme utovara tereta u vozilo je vrijeme potrebno za:

- popunjavanje teretnog lista
- pokrivanje i učvršćivanje tereta u vozilu, ako je to dužan učiniti špediter i
- obavljanje radnji bez kojih prijevoz ne može započeti

Špediter za svaku pošiljku mora prijevozniku predati teretni list. Teretni list se popunjava u tri primjerka. Prvi primjerak teretnog lista predaje se primatelju, drugi prati teret u prijevozu i ostaje kod prijevoznika, a treći ostaje kod pošiljatelja.

Za svaku pošiljku predaje se poseban teretni list, osim ako to nije ugovorom drukčije određeno. Smatra se da je špediter sklopio ugovor o prijevozu robe cestom kad je prijevoznik primio teret na prijevoz i stavio ovjeru na teretni list i svaki dodatni list, što ujedno pretpostavlja da je špediter uredno obavio sve prethodne obveze i predao teret koji je označen u teretnom listu. Stavljanjem datuma i pečata otpremne stanice na teretni list, potvrđuje se primitak stvari. Prijevoznik prima teret i potvrđuje teretni list tek kad su u njemu pravilno popunjene sve potrebne rubrike koje sadrže bitne i potrebne podatke za pravoavljanost ugovora o prijevozu i mogućnost njegova pravilna izvršenja. Pravilno popunjavanje teretnog lista obveza je špeditera. On mora pokloniti posebnu pažnju točnom navođenju odredišnog kolodvora, primatelja robe koja se prevozi i svih ostalih obveznih i neobveznih komponenti teretnog lista. Navodi u teretnom listu moraju biti neizbrisivo upisani na jednom od službenih jezika otpremne zemlje i da su prevedeni na francuski ili njemački jezik. Špediter je obavezan za svaku pošiljku predati prijevozniku na obrascu prijevoznika teretni list. Za teret koji se prevozi uz posebne uvijete predaje se posebni list. Osim toga, špediter je obavezan u teretnom listu priložiti sve ostale isprave koje su neophodne za obavljanje carinskih i ostalih formalnosti ili, obavijestiti prijevoznika gdje će mu se on podnijeti i pobrinuti se da to bude osigurano. Obveza je špeditera, prema zakonskim odredbama iz ugovora o prijevozu, da prijevozniku isplati ugovorenu prevozninu, odnosno naknadu koju će špediter isplatiti prijevozniku u ime nalogodavca. To je onaj iznos koji prema tarifama o prijevozu robe cestom odgovara količini i vrsti robe koja je predmet ugovora te načina na koji se prevozi. Ona može biti uvećana za sve zavisne i opravdane troškove koje je prijevoznik imao (npr. usputno hranjenje životinja ili doleđivanje robe). Špediter u procesu otpreme robe može biti

oslobođen plaćanja naknade prijevozniku, ako je tako određeno ugovorom, a troškove će nadoknaditi primatelj robe prilikom iskupljivanja teretnog lista. Potrebno je navesti obvezu špeditera u procesu dopreme robe, gdje se pojavljuje u ulozi primatelja robe iz ugovora o prijevozu, pri čemu je obvezan odnijeti stvar u ugovorenom roku i to u redovnom radnom vremenu koje je određeno za određeni kolodvor. Špediter (primatelj) je dužan istovariti teret na mjestu koje sam odredi, ako ugovorom nije drukčije određeno. Špediter mora istovariti teret prema uputama prijevoznika koje se odnose na sigurnost i zaštitu osoba, vozila i tereta utovarenog u vozilo. Obveza prijevoznika iz ugovora o prijevozu robe cestom odgovara pravima špeditera koja mu pripadaju iz ugovora.

4.2. Prava špeditera iz ugovora o prijevozu robe cestom

Među pravima špeditera iz ugovora o prijevozu robe cestom možemo istaknuti slijedeće, kao što su:

- 1) izmjena ugovora
- 2) reklamacije
- 3) instradacije
- 4) osiguranje uredne isporuke
- 5) poduzeće i predujam itd.

Kao osnovno pravo špeditera u ulozi pošiljatelja ili primatelja robe koje proizlaze iz zakona i pravilnika o prijevozu robe cestom, navodi se pravo da, uz obvezu naknade troškova, izmijeni ugovor o prijevozu. Ako špediter nije preuzeo na sebe plaćanje prijevoznih troškova u određenoj zemlji niti je u teretni list upisao navod: „primatelj nije ovlašten podnositi naknadne zahtjeve“, on može naknadnim mijenjati ugovor o prijevozu zahtijevajući da se stvari vrate u otpremni kolodvor, da se izdaju u propisanom odredištu, ali nekoj drugoj osobi i slično.

Naime, ako nije izdan prenosivi teretni list, špediter raspolaže s teretom tijekom prijevoza i može zahtijevati:

- obustave prijevoza,
- odgodu predaje primatelju,

- predaju tereta u nekom drugom odredišnom mjestu,
- predaju tereta njemu ili nekom drugom primatelju koji nije određen ugovorom o prijelazu ili teretnim listom,
- povrat tereta u otpremno mjesto.

Ako je izdan prenosivi teretni list teretom predanim na prijevoz može raspolagati imatelj prenosivog teretnog lista, uz uvjet ispunjavanja svih obveza koje proizlaze iz prenosivog teretnog lista. Ako imatelj prenosivog teretnog lista zahtijeva da mu se teret preda u nekom drugom odredišnom mjestu, mora prijevozniku kod primanja tereta vratiti prenosivi teretni list. Ako se teretom raspolaže na jedan od navedenih načina, zahtjev se mora unijeti u prenosivi teretni list i potvrditi potpisom imatelja prenosivog teretnog lista, jer u protivnom, zahtjev nema pravni učinak. Osim navedenih zahtjeva, mogu se dopustiti i drugi zahtjevi za izmjenu ugovora o prijevozu od strane primatelja i pošiljatelja. Ta dopuštenja moraju biti dana dopunskim odredbama ili tarifama koje uređuju odnose između prijevoznika i ostalih sudionika u prijevozu.

Špediter ima pravo zahtijevati izmjenu ugovora sve dok primatelj ne ispuni teretni list ili preuzme stvari. Ako je špediter obavio plaćanje ima pravo na podizanje tužbe, radi vraćanja iznosa plaćenog na osnovu ugovora o prijevozu, u slučaju da je u toku prijevoza i krivnjom prijevoznika došlo do štete. Pravo na reklamaciju traje: za pošiljatelja – dok ima pravo raspolagati stvarima, a za primatelja – od trenutka primanja teretnog lista. Potraživanje iz ugovora o prijevozu, nositelj prava (špediter) može ostvariti podnošenjem pisanog zahtijeva prijevozniku. Ako je prijevoznikov odgovor na zahtjev za špeditera nepovoljan, on svoje pravo može ostvariti pred sudom, ako mu u roku od 15 dana nakon dostave zahtijeva, prijevoznik ne isplati zahtijevanu štetu. Pri tome mora predložiti pisane dokaze da se prethodno obraćao prijevozniku sa zahtjevom za naknadu štete. Ako špediter takav dokaz ne predloži, sud će takvu tužbu odbaciti kao preuranjenu.

Pravo na zahtjev, odnosno tužbu za naknadu štete ima:

1. putnik- ako se radi o prijevozu putnika i prtljage
2. pošiljatelj – dok ima pravo raspolagati teretom
3. primatelj – od trenutka primanja teretnog lista

Zahtjev, odnosno tužbu, može podnijeti i druga osoba ako je na nju prenijeto potraživanje odgovarajućih osoba prema prijevozniku. Pravo prema prijevozniku koje proizlazi iz ugovora o prijevozu prestaje kada nositelj prava tj. špediter primi pošiljku.

Pravo potraživanja ne prestaje:

- 1) kad nositelj prava dokaže da je štetu prouzročio prijevoznik namjerno ili grubom nepažnjom,
- 2) u slučaju djelomičnog gubitka ili oštećenja i to:
 - ako se djelomičan gubitak utvrdi u skladu s zakonskim odredbama, prije nego špediter primi teret ili u trenutku primanja,
 - ako se krivnjom prijevoznika ne utvrdi šteta koja bi se morala utvrditi prema pravnim odredbama
- 3) kad špediter kod primanja tereta ne može opaziti oštećenja ili djelomičan gubitak; ako se zahtjev za utvrđivanje oštećenja, odnosno djelomičnog gubitka, podnese odmah nakon otkrivanja štete i ako se dokaže da je šteta nastala u vremenu između primitka na prijevoz i predaje
- 4) kad se potraživanje odnosi na vraćanje plaćenih svota

Potraživanja iz ugovora o prijevozu zastarijevaju nakon godine dana. Špediter ima pravo na instradaciju, odnosno on može navesti prijevozni put u teretnom listu naznačavajući ga graničnim prijelazima ili pograničnim kolodvorima, a prema potrebi i prijelaznim kolodvorima između prijevoznika. On može navesti samo granične prijelaze i pogranične kolodvore koji su otvoreni za promet na dotičnoj relaciji. Pravo određivanja prijevoznog puta i načina prijevoza špediter će iskoristiti ako na taj način može povoljno utjecati na brzinu, poboljšanje uvjeta ili smanjenje troškova transporta. Također špediter u teretnom listu može odrediti koje tarife moraju biti primijenjene, koje će primjeriti prijevoznik ako su ispunjeni uvjeti za njihovu primjenu. Osigurane uredne isporuke špediter može naznačiti za bilo koju pošiljku. Pritom se u teretni list brojkama upisuje iznos osiguranja u valuti otpremne zemlje. Pravo špeditera na pouzeće polazi od toga da špediter kod predaje stvari u otpremnom kolodvoru može opteretiti stvari pouzećem do iznosa njihove vrijednosti. Predujem će biti dopušten samo na osnovi odredaba koje vrijede u otpremnom kolodvoru. Iznos predujma i pouzeća naznačava se u valuti otpremne zemlje.

4.3. Odgovornosti špeditera iz ugovora o prijevozu robe cestom

Sklapanjem ugovora o prijevozu špediter snosi i određene odgovornosti. Kao značajnije odgovornosti špeditera, koje proizlaze iz ugovora o prijevozu robe cestom, možemo navesti sljedeće:

- 1) odgovornost za navode u teretnom listu
- 2) odgovornost za slanje, pakiranje i obilježavanje stvari,
- 3) predaja stvari na prijevoz
- 4) odgovornost za isprave za ispunjavanje carinskih formalnosti itd.

Pravne odredbe nameću špediteru odgovornost za točnost navoda koje unosi u teretni list. On snosi sve posljedice koje proisteknu iz činjenice da su navodi neispravni, netočni, nepotpuni ili uneseni na drugo mjesto, a ne ono koje je određeno za njihovo upisivanje. Ako je to mjesto nedostavno, špediter će na njemu naznačiti na kojem se mjestu na teretnom listu nalazi dopuna navoda. Budući da je teretni list osnovna isprava u prijevozu robe cestom, da se njom dokazuje sklapanje ugovora o prijevozu između špeditera i prijevoznika te da teretni list omogućuje raspolaganje robom, potrebno je da su svi podaci koji su u njemu sadržani točni, istiniti i da odgovaraju postavljenim kriterijima prijevoznika koji preuzima robu za prijevoz. U slučaju da nisu uneseni kako to zahtijevaju pravila, to može prouzrokovati negativne posljedice po špeditera odnosno vlasnika robe. Naročito je važno točno unijeti podatke o odredišnom kolodvoru i primatelju robe, te o količini i nazivu robe koja je predmet ugovora.

U slučaju pogrešno unesenih podataka u teretni list od strane špeditera, prijevoznik se oslobađa odgovornosti za nastale posljedice. Pravilno parkiranje i obilježavanje tereta (robe) koji se prevozi bitno je ne samo za siguran prijevoz stvari i sprječavanje nastanka štete na njima tokom prijevoza, nego i zbog toga da njihovo nedovoljno i nepravilno pakiranje ne bi izazvalo štetu drugim stvarima koje se prevoze istim prijevoznim sredstvom ili pak osobama koje sudjeluju u dotičnom transportnom procesu. Špediter odgovara za sve posljedice koje nastanu zbog toga što stvari nisu pakirane ili što pakiranje nije dostatno, a posebno je dužan nadoknaditi štetu koju prijevoznik zbog toga pretrpi. Ako u teretnom listu nije navedeno da stvari nisu pakirane ili da pakiranje nije dostatno, prijevoznik mora dokazati postojanje tih nedostataka. Prilikom predaje tereta (robe) na prijevoz, odnosno utovara, špediter će snositi

posljedice koje su uzrokovane: bilo nanošenjem štete koja je nastala u samome procesu utovara, bilo nanošenjem štete koja je nastala kasnije, a uzrokovana je nepravilnim utovarom i smještanjem stvari na prijevozno sredstvo i nanošenjem štete po drugu robu u prijevozu, osobe u prijevozu ili prijevoznog sredstva. Špediter, također, ima odgovornost da prijevozniku osigura sve isprave koje su potrebne za uspješno obavljanje carinskih formalnosti. U slučaju da to ne učini ili ne učini u potpunosti, odgovoran je za svaku štetu koja nastane kao rezultat toga.

5. PRAKTIČAN PRIMJER PROVOZA ROBE U CESTOVNOM PROMETU

Praktičan primjer u nastavku odnosi se na prijevoz robe u kontejnerima iz Kine do Srbije, posredstvom špeditorske tvrtke Cargo partner d.o.o. U nastavku su u tablici prikazani najznačajniji parametri ovoga prijevoznog posla.

Tablica 1. Parametri prijevoznog puta

pošiljatelj	CARGO PARTNER LOGISTIC (CHINA), LTD SHENZHEN BRANCH
kupac/uvoznik	GORENJE D.O.O.
špediter	CARGO PARTNER
vrsta robe	PERILICE POSUĐA
mjesto otpreme	BEIJIAO, SHUNDE
odredište	BEOGRAD
način prijevoza (pomorski dio/kopneni dio)	KONTEJNERI BRODOM DO RIJEKE/ OD RIJEKE DO BEOGRADA KAMIONIMA
luka ukrcaja	BEIJIAO, SHUNDE
luka iskrcaja	RIJEKA, HRVATSKA
brodarska kompanija	EWERGREEN LINE
cestovni prijevoznik	BREZA

Izvor: izradio autora

U prvom koraku vidljiva je korespondencija između špeditorskog poduzeća koje je robu otpremilo u Kini i poduzeća koje će robu prihvatiti u Rijeci. U ovome slučaju radi se o istoj tvrtci, a to je Cargo partner, koji ima svoje poslovnice u Kini, Ljubljani, Zagrebu i Rijeci.

Transportne instrukcije, koje su poslane putem e-mail-a dane su u Prilogu 1. U transportnim instrukcijama kao datum otpreme navodi se 01.07.2016., prijevoznik Milivojević Borko koji će preuzeti robu nakon iskrcaja u luci Brajdica iz prijevoznikog poduzeća Breza, te uvoznik Gorenje d.o.o.. Robu prati komercijalna faktura broj 3006463362, a sastoji se od 162 koleta težine 6431.4 kg u vrijednosti od 32 400 EUR. Roba će biti uvezno carinjena u carinskoj ispostavi Željeznička stanica Šid, nakon što prijeđe granični prijelaz Bajakovo.

Roba iz Kine morskim putem stiže u Rijeku, a prati ju prijevozna isprava – pomorski teretni list, koji navodi luku otpreme i luku odredišta te sadržaj pošiljke. (Prilog 2) U ovome primjeru Cargo partner je organizator cjelokupnog prijevoza do krajnjeg odredišta u Srbiji. U trenutku dolaska u Rijeku roba prelazi s pomorskog puta na cestovni prijevoz. Robu prate i fakture.

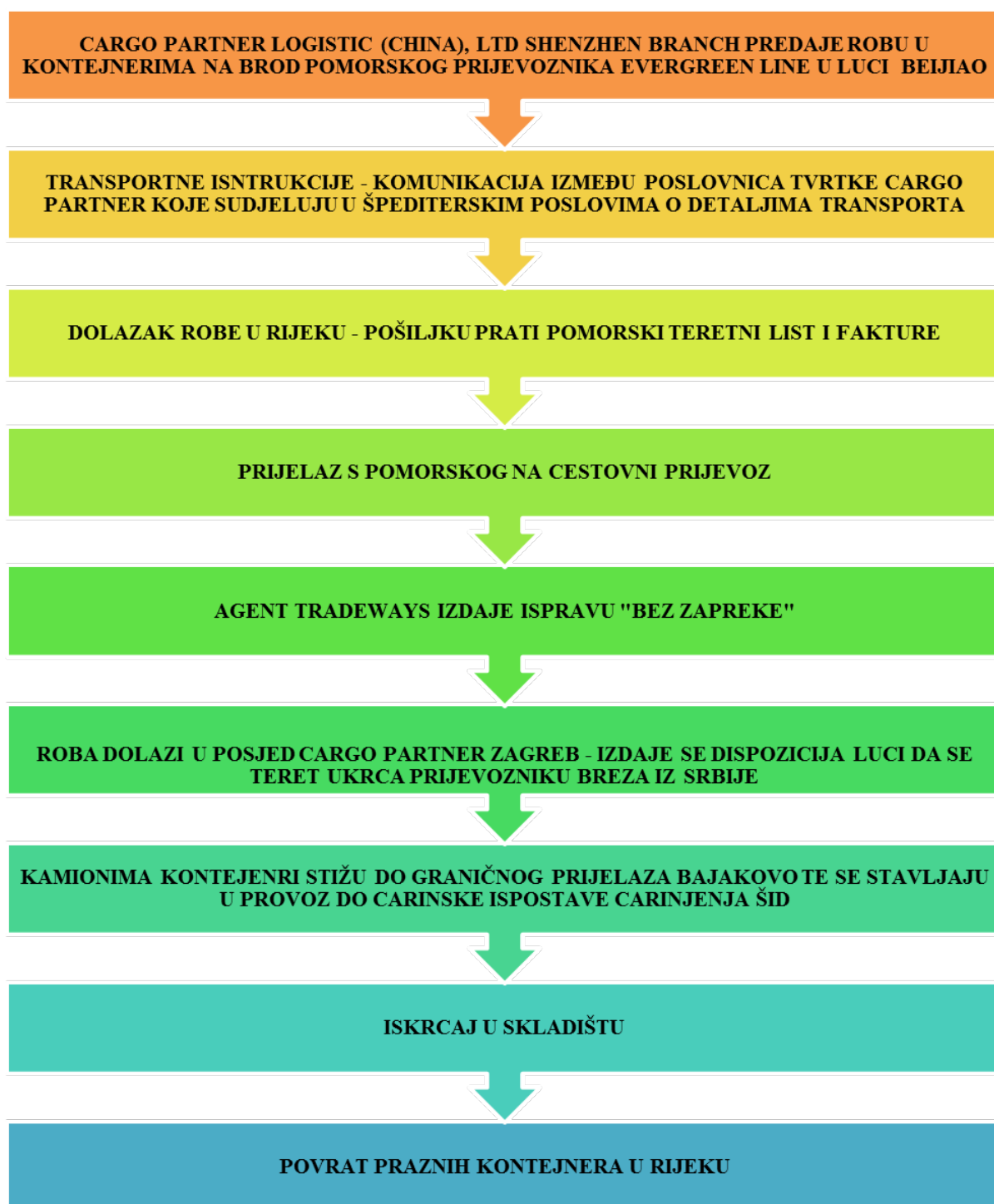
Do Rijeke je teret dopremio Ewergreen line, agent spomenutog poduzeća u Rijeci je Tradeways koji izdaje ispravu – bez zapreke, što znači da primatelj Cargo pratner u Rijeci može bezuvjetno preuzeti predmetnu robu, odnosno 4 kontejnera sa naznačenim brojevima plombe. (Prilog 3) Iz dokumenta bez zapreke 000967/2016 vidljivo je da je teret brodom stigao u luku Brajdica, te da se isti bez zapreke isporuči primatelju CARGO PARTNER D.O.O., sa sjedištem na adresi Jankomir 25 u Zagrebu. Navedene su oznake pojedinih kontejnera, te je za svaki od četiri pristigla kontejnera naveden broj kontejnera, tip, broj plombe, količina, težina i sadržaj. U ovome slučaju sva četiri kontejnera su veličine 40 stopa. U kontejnerima se nalaze perilice suđa, i to u jednome 226 komada, dok se u preostala 3 kontejnera u svakome nalaze 162 perilice posuđa.

Potom roba dolazi u posjed poduzeća Cargo partner Zagreb, a isto poduzeće luci izdaje dispoziciju da se kontejneri ukrcaju u prijevozna sredstva tvrtke Breza. 01.07.2016. prijevoznik Breza je sa 4 šlepera preuzeo 4 kontejnera i nastavi put prema Beogradu. Pritom ga prate međunarodni tovarni list (Prilog 4) i faktura. (Prilog 5)

Po dolasku na granični prijelaz Bajakovo roba se stavlja u provoz i putuje od carinske ispostave Šid gdje će se provesti postupak carinjenja. (Prilog 6)

Potom se roba prevozi do odredišta, skladišta Šimanovci gdje se vrši iskrcaj, a prazni kontejneri vraćaju se posredstvom istog prijevoznika u Rijeku.

Shema 1. Shematski prikaz prijevoznog puta



Izvor: izradio autor

6. ZAKLJUČAK

Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera osloboditi svoga nalogodavatelja cjelokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu, kako bi nalogodavac mogao koncentrirati svu pozornost na svoju osnovnu djelatnost. U izvršenju tog složenog i odgovornog zadatka, međunarodni špediter se susreće s brojnim osnovnim poslovima, koje on redovito obavlja pri organiziranju otpreme, dopreme ili provoza robe u međunarodnom prometu i specijalnim poslovima, koje on obavlja povremeno, tj. samo u posebnim prilikama kada pomoću njih kompletira svoj paket usluga u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu. Poslovi međunarodne špedicije, a posebno osnovni poslovi, naročito su značajni za vanjsku trgovinu i međunarodni transport.

Na primjeru poslovanja poduzeća utvrđeni su osnovni poslovi s kojima se susreće jedno špeditersko poduzeće pri dopremi robe koja uključuje provedbu proвозnog postupka u cestovnom prijevozu, te su predloženi dokumenti vezani uz isto. Uloga špeditera pritom obuhvaća organizacijsko tehnološki i komercijalno financijski aspekt provedbe cestovnog prijevoza, a obavljanjem poslova s tim u svezi špediter omogućuje nesmetano odvijanje robne razmjene s trećim zemljama.

POPIS LITERATURE

1. Zelenika, R.: Špediterovo pravo, četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2001.
2. Turina, A.: Međunarodna špedicija, I knjiga, Viša pomorska škola u Rijeci, Rijeka, 1965., p. 8. - prema: ZELENKA, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.
3. Odrednica „Tarife“, Enciklopedija leksikografskog zavoda, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1969., svezak 6.
4. Ivaković, Č.; Stanković, R.; Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010
5. Zelenika R., Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1996.
6. https://carina.gov.hr/UserDocsImages//arhiva/Dokumenti/Globalni//NDoc_1090.pdf
7. <http://www.anada.hr/index.php/ponuda-top/76-ncts-novi-racunalno-podrzani-sustav-tranzita>
8. <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/.../download>
9. Zelenika R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka, 2005.
10. Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, osnovni i specijalni poslovi – poslovna politika, Istarska naklada, Pula, 1985.
11. Aržek, Z.: Transport i osiguranje, Miokard, Zagreb, 2002
12. Opći uvjeti, čl. 12, Glasnik Hrvatske gospodarske komore «Hrvatsko gospodarstvo», Zagreb 1993
13. Andrijanić I.: Vanjska trgovina: kako poslovati s inozemstvom, Mikrorad, Zagreb, 2001.

POPIS TABLICA I SHEMA

Tablica 1. Parametri prijevoznog puta	35
Shema 1. Shematski prikaz prijevoznog posla	37

PRILOZI

PRILOG 1.

LTIU 801.842-7 / GORENJA - otprema za 01.07.2016.

Subject: LTIU 801.842-7 / GORENJA - otprema za 01.07.2016.
From: Milan Dobrenov / QND <milan.dobrenov@cargo-partner.com>
Date: 01.07.2016 09:18
To: Polic Boris <Boris.Polic@cargo-partner.com>
CC: Irena Modric / RJK <irena.modric@cargo-partner.com>, Graf Ljubomir <ljubomir.graf@cargo-partner.com>, Brajnovic Antonela <antonela.brajnovic@cargo-partner.com>

Dobar dan,

Nalog za otpremu za danas 01.07.2016.

Milivojević Borko
SV009ET/AA456SV
prevoznik: Breza

kontejner: LTIU 801.842-7 tradeways

uvoznik: Gorenje DOO
PIB: 100000153

broj komercijalne fakture: 3006463362
broj koleta: 162
bruto težina: 6.431,40 kg
vrednost robe: 32.400,00 EUR
vrsta robe: strojevi za pranje sudova

carinska ispostava: CI Železnička Stanica Šid
spedicija u Šidu: Milšped
kontakt: Rača
0631076573
022 715601

granichni prelaz: Bajakovo/Batrovci
spediter na granici: Herus BJ

adresa istovara:
MAGACIN ŠIMANOVC, UL KRNJAŠEVACKA BROJ 66
22310 ŠIMANOVC SRBIJA

račun za tranzitne doc na CP Ljubljana
UWK/Position: 4014/535560700030001

Ip,

Milan Dobrenov
Sea Cargo Import

cargo-partner d.o.o. Beograd
Poslova jedinica Novi Sad Gajeva 1 | SRB-21000 Novi Sad | Serbia
P: +381 21 472 54 60 | F: +381 21 472 20 09 | M: +381 63 10 500 80
milan.dobrenov@cargo-partner.com | www.cargo-partner.com

cargo-partner

Use **SPOT** - increase transparency - control performance - streamline information

S Shipment
P Purchase Order
O Organizing
T Transparency Platform

N E W : REEFER LOGISTICS - SPECIAL OFFER

Our experienced reefer & foodstuff professionals will personally ensure the perfect transport conditions to deliver your temperature-sensitive cargo anywhere in the world. Give us a call for more details.


EVERGREEN LINE

A Joint Service Agreement

**SEA WAYBILL
PROOFREAD
NON-NEGOTIABLE**

(2) Shipper / Exporter CARGO-PARTNER LOGISTICS (CHINA) LTD. SHENZHEN BRANCH UNIT F, 32EF, TOWER A, WORLD FINANCE CTR, #4003 EAST SHENNAN RD, LUOHU DIST SHENZHEN CHINA TEL : 008675536808999*		(5) Document No. 156600120815	
(3) Consignee (complete name and address) CARGO-PARTNER D.O.O. O/B GORENJE D.D. LESKOSKOVA CESTA 9E LJUBLJANA ZIP CODE:3214 TEL : 0038615476400 FAX : 0038615476426		(7) Forwarding Agent-References	
(4) Notify Party (complete name and address) CARGO-PARTNER D.O.O. O/B GORENJE D.D. LESKOSKOVA CESTA 9E LJUBLJANA ZIP CODE:3214 TEL : 0038615476400 FAX : 0038615476426		(8) Point and Country of Origin (for the Merchant's reference only)	
(12) Pre-carriage by ZHI HANG 68 160520		(13) Place of Receipt/Date BEIJIAO, SHUNDE	
(14) Ocean Vessel/Voy. No. XIN PU DONG 101BEW		(15) Port of Loading BEIJIAO, SHUNDE	
(16) Port of Discharge RIJEKA		(17) Place of Delivery RIJEKA	
This Sea Waybill is issued at the request and for the convenience of the Merchant, but is nevertheless subject to the terms and conditions of the Carrier's standard long form Bill of Lading for this trade which may be viewed online at (http://www.evergreen-line.com) or a copy obtained from the Carrier or its Agents.			
(10) Onward Inland Routing/Export Instructions (which are contracted separately by Merchants entirely for their own account and risk)			
Particulars furnished by the Merchant			
(18) Container No. and Seal No. Marks & Nos. CONTAINER NO./SEAL NO.	(19) Quantity And Kind of Packages	(20) Description of Goods	(21) Measurement (M³) Gross Weight (KGS) 244.8400 CBM 30,194.800 KGS
DRYU9234234/40H/EMCAMA4606/ EISU9167175/40H/EMCAMA4786/ BITU1382616/40H/EMCAMA4776/ LTIU8018427/40H/EMCAMA4796/ 4 X 40H	226 CTNS 162 CTNS 162 CTNS 162 CTNS	8762.200 KGS 7468.200 KGS 7533.000 KGS 6431.400 KGS	68.3900 CBM (HI-CUBE) 59.5800 CBM (HI-CUBE) 59.5800 CBM (HI-CUBE) 57.2900 CBM (HI-CUBE)
N/M		DISHWASHER HS CODE: 842211	
N/M		NAC GORENJE DISHWASHER HS CODE: 842211	
* THE BALANCE OF BILL OF LADING SEE ATTACHED LIST * TOTAL NUMBER OF ATTACHED 2 PAGES "OCEAN FREIGHT COLLECT" SHIPPER'S LOAD & COUNT 712 CARTONS			
(22) TOTAL NUMBER OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS)	FOUR (4) CONTAINERS ONLY		
(24) FREIGHT & CHARGES	Revenue Tons	Rate	Per Prepaid Collect
1. 本司不接受現金及代寄提單和發票。2. 請按提單內所示的幣種匯款。異地之外幣匯款，為避免匯差，請務必足額到帳。本司帳戶資料：收款人：深圳永航國際船務代理有限公司中山分公司開戶行：中國銀行中山分行美元帳號：662657761043人民幣帳號：649657760116SWIFT CODE: BKCHCNBJ44T (以上只适用于中山付款的提單) 3. 請在水單寫明提單號碼，我可以銀行確認到帳日為準。4. 如需安排快遞取單請提供《委託快遞取單保函》，保函請在 http://www.master-agency.com.cn 下載。			
(25) B/L NO. EGLV 156600120815 	(27) Number of Original B(s)/L NIL (0)	(29) Prepaid at	(30) Collect at DESTINATION
(26) Service Type/Mode FCL/FCL O/O 	(28) Place of B(s)/L Issue/Date ZHONGSHAN, GUANGDONG MAY 20, 2016	(31) Exchange Rate US\$1=RMB6.65	(32) Exchange Rate
(33) Laden on Board MAY 20, 2016 ZHI HANG 68 160520 BEIJIAO, SHUNDE	PLEASE CONFIRM YOUR ACCEPTANCE WITHIN 4 HOURS UPON RECEIPT. E-MAIL: ZHNCSDDOC@MASTER-AGENCY.COM.CN TEL: 0760-88336565, FAX: 0760-88331542. 我對逾期 (自頭程ON BOARD 日起14天內) 未至櫃檯領取之單證文件 (包括正本提單、SEA WAYBILL 和預作電放提單) 逐筆收取提單滯留費。		

PRILOG 3.



TRADEWAYS d.o.o. KOPER
Koblerov trg 2, 51000 RIJEKA - HR, Croatia OIB:21809117545

RIJEKA, 29.06.2016

BEZ ZAPREKE Br. 000967 / 2016

Brod MASN - MAYSSAN, 1622W
K-447 447 / 9119 / Od: 28.06.2016
Napomena Prazan ctnr vratiti čist i neoštećen na Brajdicu.

Molimo izručite niže označenu pošiljku primatelju:

CARGO PARTNER D.O.O.
Jankomir 25 J.
10090 ZAGREB
Croatia

Br.	RBM	Kontejner	Tip	Plomba	Količina	Težina	Sadržaj
BL: 156600120815 / CNBJA -							
1.	59	DRYU9234234	40-DRY-96	EMCAMA4606	226	8.762,20	DISHWASHER PIN: 7921
2.	60	EISU9167175	40-DRY-96	EMCAMA4786	162	7.468,20	DISHWASHER PIN: 6028
3.	61	EITU1382616	40-DRY-96	EMCAMA4776	162	7.533,00	DISHWASHER PIN: 7336
4.	62	LTIU8018427	40-DRY-96	EMCAMA4796	162	6.431,40	DISHWASHER PIN: 7912

Stranka može preuzeti robu uz predočenje ovog 'Bez Zapreke' ispod četrka broda. Preuzimanje ispod četrka ima se vršiti u smislu uvjeta teretnice ili prijevoznog ugovora i na način tamo predviđen. Držeći se kod toga naređenja i uputa broda. Stranka može teret preuzeti samo tako da ne ometa ili otežava iskrcaj odnosno ukrcaj drugih pošiljaka. Ukoliko stranka ne preuzme robu ispod četrka, ista će biti uskladištena na rizik i teret robe. Roba će se isto tako uskladištiti na vlastiti rizik i trošak ukoliko zbog pomanjkanja vagona ili kamiona ili nemogućnosti normalnog i redovnog iskrcaja ili iz drugih razloga na strani primatelja, nije moguće predaju vršiti ispod četrka. Brod može isto tako u svakom času obustaviti predaju ispod četrka, ukoliko bi takova predaja bila nemoguća iz gornjih razloga ili bi se njome ometao iskrcaj odnosno ukrcaj drugih pošiljaka. I u takvom slučaju roba će se uskladištiti na rizik i teret stranke. Troškove uskladištenja, kao i ostale troškove koji terete robu, naplatiti od primatelja.

Ispisano: 29.06.2016 14:22

Strana: 1/1

1 Primjerak za pošiljatelja
Exemplaire du l'expéditeur

1 Pošiljatelj (ime, adresa, zemlja) Expéditeur (nom, adresse, pays) Cargo Partner d.o.o., Rijeka za GORENJE GROUP PARTIZANSKA 12 VELENJE, Slovenija				MEĐUNARODNI TOVARNI LIST LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE CMR V 7467121 Na ovaj prijevoz će se primjeniti Kon- vencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom, bez obzira na bilo koje suprotne propise. Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire à la Conven- tion relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).											
2 Primatelj (ime, adresa, zemlja) Destinataire (nom, adresse, pays) GORENJE D.O.O. BEOGRAD MILUTINA MILANKOVIĆA 7, BEOGRAD Srbija				16 Prijevoznik (ime, adresa, zemlja) Transporteur (nom, adresse, pays) BREZA, DUBLJANSKI PUT BB, SVILAJNAC, Srbija, , SV009ET/AA456SV - XS, BORKO MILIVOJEVIĆ, PUT:											
3 Mjesto isporuke (mjesto, zemlja, datum) Lieu prévu pour la livraison de la marchandise (lieu, pays, date) SKLADIŠTE ŠIMANOVCI, UL. KRNJAŠEVAČKA 66				17 Ostali prijevoznici (ime, adresa, zemlja) Transporteurs successifs (nom, adresse, pays) BORKO MILIVOJEVIĆ											
4 Mjesto i datum preuzimanja pošiljke na prijevoz (mjesto, zemlja) Lieu et date de la prise en charge de la marchandise (lieu, pays) Cargo Partner d.o.o., Rijeka, Hrvatska, 1.7.2016.				18 Primjedbe i ograničenja prijevoznika Réserves et observations du transporteur CTR-i se moraju vratiti bez ikakvih ostataka tereta, ambalaže, čavala, drvca; Bez ostataka masnoće, ulja zemlje i sl. Tvari na podu ili stjenkama CTR-a. Isto tako KT se mora vratiti bez ikakvih mirisa.											
5 Popratne liste Documents annexés RN-3006463362;				19 Posebni dogovori Conventions particulières											
6 Oznaka i broj Margues et numéros		7 Broj koleta Nombre des colis		8 Vrsta ambalaže Nature de l'emballage		9 Vrsta robe Designation des marchandises		10 Statistički broj No. statistique		11 Bruto težina, kg Poids brut, kg		12 Zapremina m³ Volume m³			
162/1 PERILICE POSUDA Brojevi kont.: LTIU8018427										6431,40					
Razred Classe		Broj Chiffre		Slovo Lettre		ADR*									
13 Uputstva pošiljatelja (za carinske i druge radnje) Instructions de l'expéditeur Prenaputiti CI:BAJAKOVO Špediter:HERUS BJ Određišna CI:ŽEL. STANICA ŠID Špediter:MILŠPED, RAČA 063/1076573 PRAZAN KONTEJNER VRATITI NA:BRAJDICU, EVERGREEN								19 Posebni dogovori Conventions particulières U slučaju vraćanja prljavog kont. stranci će se naplatiti prijevoz i pranje kont. van lučkog terminala.							
14 Odredbe o plaćanju vozarine Prescriptions d'affranchissement ☐ Plaća pošiljatelj/Franco ☐ Plaća primatelj/Non Franco								20 Plaća A payer par							
								Pošiljatelj Expéditeur		Valuta Monnaie		Primatelj Le destinataire			
15 Ispostavljeno u Etablie à								Pošiljatelj Expéditeur		Valuta Monnaie		Primatelj Le destinataire			
Rijeka								Pošiljatelj Expéditeur		Valuta Monnaie		Primatelj Le destinataire			
22 Cargo Partner d.o.o. Rijeka za GORENJE GROUP Jankomir 25 J. HR-10150 Zagreb Poslovnica Rijeka								23 BREZA DUBLJANSKI PUT BB SVILAJNAC, 35210 Tel. 381 35 312 035		24 Pošiljku preuzeo: Marchandises reçues:		Mjesto Lieu		dana le	
Potpis i pečat pošiljatelja Signature et timbre de l'expéditeur								Potpis i pečat prijevoznika Signature et timbre du transporteur		Potpis i pečat primatelja Signature et timbre du destinataire		20			

PRILOG 5.

gorenjegroup

Gorenje gospodinjnski aparati, d.d.
3320 Velenje
Partizanska 12, Slovenija
Poštni predal/P.O.Box: 107
Tel./Teleph.: +386 (0)3 899 1000
Faks/Fax: +386 (0)3 899 2800
http://www.gorenje.com

Sodišče registracije/
Registration court:
Okrožno sodišče v Celju
Matična št./Reg. No:
5163676000

Identifikacijska št. za DDV/
VAT identification No.:
SI72615320

Osnovni kapital/Nominal Capital:
101.922.103,97 EUR

Banka/Banks	IBAN	SWIFT
Nova Ljubljanska banka d.d., Ljubljana	SI56 0282 2001 1527 184	LJBASI2X
S.K.B. Banka d.d., Ljubljana	SI56 0317 6100 6372 152	SKBAS12X
Sberbank d.d. Ljubljana	SI56 3000 0000 0872 939	SABRS12X

GORENJE D.O.O. BEOGRAD

MILUTINA MILANKOVIĆA 7

SRB-11070 BEOGRAD
Srbija

Račun

Stran: 1 / 1
Št. 3006463362 Velenje, 20.06.2016

Številka kupca: 166709
DDV identifikacijska št. kupca: 100000153
Datum zapadlosti: 18.10.2016
Datum odpreme: 20.06.2016

Prejemnik blage: GORENJE D.O.O. BEOGRAD , MILUTINA MILANKOVIĆA 7 11070 BEOGRAD, Srbija
Razkladalno mesto: MAGACIN ŠIMANOVCI , UL.KRNJAŠEVAČKA BROJ BB 22310 ŠIMANOVCI, Srbija

Teža pošiljke : Bruto: 6.431,400 KG Neto: 5.378,400 KG Volumen: 56,538 M3
Število tovorkov: 162
Pariteta : CIP ŠIMANOVCI
Valuta : EUR
Način plačila :
Nakazilo 120 dni od datuma fakture

Zap. št.	Naročilo št.	Ident. št.	Opis	EM	DDV %	Količina	Cena na EM	Vredn. brez DDV
----------	--------------	------------	------	----	-------	----------	------------	-----------------

LTUI8018427

Odpremnica 3333/2016/2007519788 odpremljeno dne: 09.06.2016

x_Prikoličar

10	523030	Pomivalni stroj	KOS	162,00	200,00	32.400,00
4501769638/10	Orig: CN	WQP12-7711 GV61215	84221100			

Skupaj	32.400,00
Rabat %	-275,40
Za plačilo	32.124,60

DDV ni obračunan po 20/1 ZDDV-1.

Obdavčljivo po kraju dobave blaga po členu 32 direktive 2006/112/ES.

Bernarda Naveršnik



PRILOG 6.



16HR060178T0198354

PRAĆEĆA PROVOZNA SIGURNOSNA ISPRAVA	Pošiljatelj / Izvoznik (2) Br. --- GORENJE GROUP PARTIZANSKA 12 SI 3503 VELENJE		DEKLARACIJA (1) T1 Ostali IPO (S32) --- Obrasci (3) 001 Sig. dekl. (S00) S Stavke (5) 1 Ukupno paketa (6) 162 Bruto masa (kg) (35) 6431.40		MRN 16HR060178T0198354
	Primatelj (8) Br. GORENJE D.O.O. BEOGRAD MILUTINA MILANKOVIĆA 7 XS 11070 BEOGRAD		Referentni brojevi (7) --- Povratni se primjerak mora poslati carinarnici:		
	Datum i vrijeme dolaska u prvo mjesto dolaska na carinsko područje (S12)		C. Šifra zemlje otpreme / izvoza (15) CN	Šifra odredišne zemlje (17) RS	
	Šifra načina plaćanja prijevoznih troškova (S29) ---		Druge nezgode tijekom prijevoza		POTVRDA NADLEŽNIH TIJELA (G)
	Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva pri polasku (18) SV009ET/AA456SV RS		Detalji i poduzete mjere (56)		
	Identitet i nacionalnost aktivnog prijevoznog sredstva koje prelazi granicu (21) SV009ET/AA456SV RS				
	Vrsta prijevoza na granici (25) 30 Mjesto robe (30)				
	Mjesto utovara (S17) AGCT Mjesto istovara (S18) BEOGRAD		Šifra zemlje (zemalja) preko kojih se odvija provoz (S13) HR/ RS		
	Referentni broj prijevoza (S10)				
	Primatelj (sigurnost) (S06) Br. GORENJE D.O.O. BEOGRAD MILUTINA MILANKOVIĆA 7 XS 11070 BEOGRAD		Pošiljatelj (sigurnost) (S04) Br. cargo-partner LOGISTICS (CHINA) LTD LIMITED SHENZHEN BRANCH CN 518001 SHENZHEN		
Prijevoznik (S07) Br. BREZA DUBLJANSKI PUT BB XS 35210 SVILAJNAC		Broj plombe (S28) 1			
Pretovari (55)	Mjesto i zemlja: Identitet i nacionalnost novog prijevoznog sredstva: KTR: (1) Identitet novog kontejnera: (1) Upisati 1 ako DA i 0 ako NE		Mjesto i zemlja: Identitet i nacionalnost novog prijevoznog sredstva: KTR: (1) Identitet novog kontejnera: (1) Upisati 1 ako DA i 0 ako NE		
OVJERA NADLEŽNIH TIJELA (F)	Nove plombe: Broj: Identitet: Potpis: Pečat: ☐ Podaci već evidentirani u sustavu		Nove plombe: Broj: Identitet: Potpis: Pečat: ☐ Podaci već evidentirani u sustavu		
Planirane carinarnice provoza (i zemlja) (51)	Glavni obveznik / Nositelj TIR-a (50) Br. HR84596041174 CARGO-PARTNER d.o.o. Jankomir 25 J HR 10000 Zagreb		OTPREMNA CARINARNICA (C) HR060178 SLUŽBA ZA RGP LUKA RIJEKA 01.07.2016		
Jamstvo ne vrijedi za (52) 08HR0110020006003 1		Šifra 1	Odredišna carinarnica (i zemlja) (53) HR070319 RGP BAJAKOVO		
KONTROLA OTPREMNE CARINARNICE (D) Rezultat: A2 Smatra se zadovoljavajućim Stavljene plombe: Identitet: 4796 Rok predaje(datum): 20160708		Broj: 1	KONTROLA ODREDIŠNE CARINARNICE (I) Datum dolaska: Pregled plombi: Napomene:		Povratni primjerak poslan dana nakon registracije pod brojem Potpis: Pečat:

POPIS STAVKI PRATEĆE PROVOZNE SIGURNOSNE ISPRAVE				Obrasci (3) 2 / 2	MRN 16HR060178T0198354		
32 Br. stavke				Broj i vrsta paketa, komadi, oznake i brojevi paketa (31/1)			
Pošiljatelj / Izvoznik (2)				Opis robe (31/2)			
Pošiljatelj (sigurnost) (S04)				Primateelj (8)			
Predložene isprave / potvrde (44/1)				Primateelj (sigurnost) (S06)			
				Skrraćena deklaracija / Prethodna isprava (40)			
				Posebne napomene (44/2)			
Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva pri polasku (18)				Jedinstveni referentni broj pošiljke (7)			
Identitet i nacionalnost prijevoznog sredstva koje prelazi granicu (21)				Broj kontejnera (31/3)		Broj plombe (S28)	
Mjesto istovara (S18)				Šifra robe (33)		Bruto masa (kg) (35)	
UNDG (44/4)	Količina osjetljive robe (31/5)	Šifra osjetljive robe (31/5)	Šif. nač. plać. prijev. troškova (S29)	Deklaracija (1)	15. Š. zem. otp / izv	Š. zem. odred. (17)	Neto masa (kg) (38)
1	162 BX Kutija 1			PERILICE POSUDA			
380 Komercijalni račun 3006463362 730 Cestovni tovarni list 7467121 705 Teretnica 156600120815				CO 60178/2016/447/009119			
				LTIU8018427		1	
						6431.40	
---			---	---	---	---	