

Komunikacije- internacionalni izraz, odnosno Promet – hrvatski – sveukupnost odnosa razmjene među ljudima: dobara, osoba, novca, vijesti, slika i drugih oblika razmjene

Transport- najuže značenje i predstavlja izraz koji se odnosi na sam prijevoz, dakle na odnose koji nastaju njegovim odvijanjem

Ekonomsko značenje prometa izražava se naročito u :

- Promet kao gospodarska djelatnost omogućuje proces reprodukcije za veliki broj proizvoda
- Promet utječe na razvijanje teritorijalne podjele rada
- Promet igra značajnu ulogu u razvitku gospodarstva u siromašnim, zaostalim i nerazvijenim područjima neke zemlje

Ekonomika prometa

- izučavanje prometa kao ekonomske kategorije
- bavi se izučavanjem i sustaviziranjem ekonomskih karakteristika i zakonitosti prometa kao specifične gospodarske grane (u cjelini, ali i pojedine gospodarske grane)

Promet predstavlja posebnu ekonomsku i društvenu djelatnost koja ima odličan utjecaj na ekonomska, politička i socijalna kretanja pojedinih društvenih zajednica.

Domaći ili nacionalni transport – odvija se u jednom geografskom ili ekonomsko – političkom krugu

Međunarodni ili internacionalni transport – odvija se između jedne ili više geografsko . političkih zajednica

S obzirom na način odvijanja, promet može biti:

Javni – pristupačan svim korisnicima prijevoznih usluga uz jednake uvjete

- Linijski prijevoz – prijevoz na određenoj relaciji po unaprijed utvrđenom prijevoznom putu
- Slobodni prijevoz – relacija i drugi uvjeti prijevoza utvrđuju posebno za svaki prijevoz

Promet za vlastite potrebe – obavlja pravna ili fizička osoba radi zadovoljenja potreba svoje djelatnosti

Posebne vrste prometa, odnosno prijevoza:

- Kabotaža- prijevoz putnika i stvari između pojedinih mjesta u RH koji obavljaju domaći vozari na osnovi posebno pribavljene dozvole nadležnog organa
- Izvanredni prijevoz – kod kojeg su dimenzije vozila ili masa tereta veća od propisanog, te je također za takav prijevoz potrebno posebno odobrenje nadležnog državnog organa

U međunarodnom prijevozu najveće značenje ima pomorski prijevoz , jer se u suvremenoj međunarodnoj razmjeni roba tim putem prevozi oko 70% ukupne razmjene roba.

PROMETNO PRAVO

Transport s pravnog stajališta je ugovorni tj. dvostrani pravni posao koji za svaku ugovornu stranku predstavlja čitav niz istodobnih prava i obveza.

Posebne grane prava:

- Pomorsko pravo
- Pravo unutarnje plovidbe
- Željezničko pravo
- Cestovno pravo
- Zračno pravo

Međunarodno pravo:

- Javno pravo
- Privatno pravo

Interno pravo (nacionalno, domaće)

- Administrativno pravo
 - o Sigurnosni propisi
 - o Organizacijski propisi
- Imovinsko pravo

DRUŠTVENO – EKONOMSKI RAZVOJ I PROMET

TEHNO-EKONOMSKE KARAKTERISTIKE PROMETA

Promet posjeduje posebno izražene tehničko-ekonomske karakteristike, a to su:

- Prometni sustav se sastoji od 3 osnovna elementa :
 - Put
 - Pirodan i slobodan
 - Prirodan i umjetno unaprijeđen
 - Umjetan
 - Polazište i odredište
 - Vozilo i pokretački stroj
- Prijevozna usluga je output nematerijalnog oblika i ne može se uskladištiti, pa se višak potražnje iznad ponude ne može zadovoljiti dekuliranjem postojećih zaliha, niti se višak ponude iznad potražnje može kumulirati na zalihama, što nameće potrebu da se procesi proizvodnje i potrošnje te usluge odvijaju istovremeno. To znači da se prometna usluga mora proizvoditi u vremenu i na mjestu kad i gdje za nju na tržištu postoji potražnja.

- Potražnja za prometnim uslugama je izvedena potražnja, što znači da ona u velikoj mjeri ovisi o potražnji za robama koje se prevoze. To znači da cjenovna i dohodovna elastičnost potražnje za robama određuje u većoj ili manjoj mjeri, zavisno o učešću prijevoznih troškova u vrijednosti robe.
- Izgradnja prometnih sustava je kapitalno intenzivna
- Ulaganja u prometni sustav su nedjeljiva, što znači da postoji kritičan minimalni obim ulaganja, bez kojeg nije moguće izgraditi pojedini element prometnog sustava. – To dovodi do toga da kapacitet prometnog sustava ne može rasti kontinuirano, već skokovito
- Prometne grane su međusobno komplementarne i konkurentne. Komplementarnost se najčešće pojavljuje u slučajevima kada se prometni proces između izvorišta i odredišta odvija u dionicama, koje zahtijevaju korištenje različitih vrsta prometnih sredstava kod multimodalnog transporta. Konkurentnost između prometnih grana se javlja u slučajevima kada postoji funkcionalna mogućnost pružanja prometne usluge za pojedinu granu, a istovremeno se pojavljuju značajne razlike u troškovima prijevoza s obzirom na duljinu i brzinu prijevoza

ULOGA PROMETA U DRUŠTVENO – EKONOMSKOM RAZVOJU

- Promet omogućuje odvijanje procesa reprodukcije za najveći broj proizvoda – prema tome u procesu društvene reprodukcije promet povezuje proizvodnju s potrošnjom

Zavisnost pojedinih privrednih djelatnosti o uslugama prometa se može sagledati kroz direktan i indirektan utrošak prometnih usluga po jedinici proizvodnje pojedinih privrednih djelatnosti.

DIREKTAN – utrošak prometne usluge ogleda se u dopremanju sirovina, materijala i ostalih inputa u neku djelatnost, te opremanju gotovih proizvoda na tržište do potrošača **INDIREKTAN** – utrošak prometnih usluga sadržan je u toku istog procesa u strojevima, materijalima i ostalim inputima, u čijoj proizvodnji su se također utrošile prometne usluge

- Prometne grane se pojavljuju i u ulozi potrošača, budući da one u svom poslovanju i razvoju koriste proizvode ostalih sektora
- Promet djeluje kao značajan činilac na povećanje stupnja specijalizacije društvene podjele među regijama i državama
- Promet ima i veliki vojno – strateški značaj, budući da je mogućnost brzog i sigurnog prijevoza velike količine dobara, velikog broja ljudi i vijesti na širokom području, jedna je od osnovnih pretpostavki obrambene sposobnosti zemlje
- Promet značajno djeluje i na društveno – političke aspekta razvoja. Ova uloga dolazi do izražaja kroz utjecaj na rasprostranjivanje ljudske vrste na nenastanjena područja zemaljske kugle

STRATEGIJA RAZVOJA PROMETA

Budući da je opći društveno – ekonomski razvoj u načelu kontinuiran proces, te potražnja za prometnim uslugama ovisi o dostignutoj razini tog razvoja, može se zaključiti da i potražnja odnosno potrošnja prometnih usluga raste kontinuirano.

Kod razmatranja tehno-ekonomskih karakteristika prometa, kapacitet prometa može rasti samo skokovito, jer vrijeme izgradnje prometnog puta može trajati i po nekoliko godina.

Zbog praktički kontinuiranog porasta potražnje za prometnim uslugama i skokovitog rasta prometnih kapaciteta, pojavljuju se povremeni viškovi odnosno manjkovi kapaciteta u odnosi na potražnju

Viškovi i manjkovi su kapaciteta prometnog sustava podjednako su ekonomski neracionalni pa ih je potrebno svesti na minimum. To je moguće postići na dva načina:

- Izgradnja elemenata prometnog sustava što manjeg kapaciteta, kako bi skokovi u porastu kapaciteta bili što manji, i ako u tom pogledu postoje granice koje nameću tehno-ekonomski kriteriji
- Povezivanje prometnog sustava s ostalim prometnim sustavima, radi plasmana vlastitih viškova kapaciteta pomoću iznajmljivanja drugom prometnom sustavu i pokrivanja vlastitih manjkova kapaciteta posuđivanjem od njega

o U praksi se koriste oba načina, ali je značajnija primjena prvog načina, jer je on primjenjiv na sve elemente prometnog sustava (put, odredište, vozilo i pokretački stroj) dok se drugi primjenjuje samo na vozilo i pokretački stroj, pa su mogućnosti racionalizacije razvoja prometnog sustava veće kod prvog nego kod drugog.

Praktički je nemoguće uglati društvenu akumulaciju u toj optimalnoj kombinaciji pa postoje dva izlaza:

- Ulaganje u promet čime se stvaraju preduvjeti za kasniji razvoj u ostalim djelatnostima – RAZVOJ POMOĆU VIŠKA KAPACITETA PROMETA
 - Početni poticaj učini kroz ulaganja društvene akumulacije u direktno proizvodne djelatnosti koje će tražiti kasniji razvoj prometa – RAZVOJ POMOĆU MANJKA KAPACITETA PROMETA
- o Iskustvo dosadašnjeg razvoja pokazuje da se dinamičniji razvoj osiguravao strategijom RAZVOJA POMOĆU MANJKA KAPACITETA jer se tada javlja osjećaj realne potrebe za povećanjem kapaciteta prometa, što utječe na brže i bezbolnije donošenje razvojnih odluka.
- o Prema tome iako su obje strategije podjednako prihvatljive, iskustvo upućuje na to da je pouzdanije osloniti se na strategiju razvoja čija je osnova nedostatak, a ne višak kapaciteta prometa.

ULOGA PROMETA U DRUŠTVENO – EKONOMSKOM RAZVOJU HRVATSKE

Kod preciziranja uloge prometa u društveno ekonomskom razvoju Hrvatske potrebno voditi o:

- GEOGRAFSKO – FIZIČKOM POLOŽAJU – položaj određen geografskim koordinatama pa uključuje pripadnost određenim reljefno-morfološkim, klimatskim, vegetacijskim i ostalim geocjelinama.
 - GEOGRAFSKO – PROMETNI POLOŽAJ – položaj u prometnim odnosima s ostalim prostorima, s kojima se nalazi u međusobnoj zavisnosti u pogledu ekonomskog vrednovanja i iskorištavanja
- o Može se mijenjati pod utjecajem raznih činitelja kao što su npr. Razvoj društveno – političkih odnosa, društveno – ekonomski razvoj, razvoj prometnog sustava, tehničko – tehnološki razvoj, opći tokovi roba, putnika i informacija

Geografsko – fizički položaj Hrvatske je izvanredno pogodan, jer prostorno obuhvaća dijelove panonskog i alpskog, odnosno srednje-europskog prostora, te dio jadranskog, odnosno mediteranskog prostora.

PROMET U MEĐUNARODNOJ EKONOMSKOJ RAZMJENI

UNUTRAŠNJA I VANJSKA EKONOMSKA RAZMJENA

Osnovne karakteristike vanjske trgovine:

- Mobilnost proizvodnih faktora je veća unutar države nego preko njenih granica, što dovodi do toga da se bilanca plaćanja između različitih valutnih područja uravnotežuje znatno teže, nego bilanca između robno-novčanih tokova između različitih regija
- U različitim zemljama postoje različiti valutni sustavi, pa se postavlja pitanje koja će se valuta koristiti u međunarodnoj ekonomskoj razmjeni
- Postojanje državno-političkih granica dovodi do toga da se partneri u međunarodnoj ekonomskoj razmjeni nalaze u različitim pravnim i ekonomskim sustavima
- U procesu ekonomske razmjene se pojavljuju i troškovi prijevoza, koji zavise o pravnom i ekonomskom sustavu zemlje, te udaljenost na kojoj se odvija taj prijevoz

ULOGA TRANSPORTNOG TROŠKA NA MEĐUNARODNU EKONOMSKU RAZMJENU

Osnovni razlog koji dovodi do pojave međunarodne ekonomske razmjene je razlika u efikasnosti proizvodnje u različitim zemljama, te neka zemlja ima prednost u tom pogledu u odnosu na drugu,

Prednost se može definirati kao APSOLUTNA I KOMPARATIVNA.

APSOLUTNA – Zemlja A ima apsolutnu prednost u proizvodnji dobra X u odnosu na zemlju B, kad su troškovi proizvodnje po jedinici outputa X manji u zemlji A, nego u zemlji B

KOMPARATIVNA – Zemlja A ima komparativnu prednost u proizvodnji dobra X u odnosu na zemlju B, kad je njena prednost prema zemlji B veća u proizvodnji dobra X, nego je njena prednost u proizvodnji dobra Y.

Osnova za međunarodnu ekonomsku razmjenu je postojanje komparativnih prednosti

Istovremeno se na tržištu pojavljuje i potražnja koja se formira pod utjecajem raspoložive kupovne moći, kvalitete proizvoda, mogućnosti nabavke supstituta, potrošačkih navika, ali i cijene po kojoj se neko dobro može kupiti.

Troškovi prijevoza djeluju na smanjenje međunarodne ekonomske razmjene, a samim tim i na smanjenje prometa u međunarodnoj razmjeni, jer je ona neposredno vezana na veličinu te razmjene (grafikon 2)

Pojam troškova prijevoza se sastoji od

- Troškovi osiguranja
- Posredništva
- Špediterskih usluga i ostalih troškova
- Carine i ostale zaštitne mjere

Međunarodna ekonomska razmjena također ovisi i o stupnju protekcionizma i intervencionizma u odnosu na razmjenu

Opći sporazum o trgovini i carinama GATT 1947. – specijalizirana institucija Una za pitanje međunarodne ekonomske razmjene koja je osnovana radi unaprjeđenja međunarodne razmjene

- Odnosila se uglavnom na robnu razmjenu, ali ne i na međunarodnu razmjenu usluga

1986 u toku Urugvajске Runde se raspravljalo o robnim razmjena i počelo se raspravljati o problemima međunarodne razmjene usluga - pregovori su trajali punih 7 godina te 1994 prestaje postojati GATT i dolazi do osnivanja WTO – Svjetska trgovinska organizacija

Cilj WTO-a je obuhvatiti sve zemlje svijeta i podvrći ih načelima slobodne trgovine, te daju izričiti naglasak na liberalizaciju tržišta usluga povezanih s trgovinom roba

UTJECAJ PROMETA NA PLATNU BILANCU

Utjecaj prometa na platnu bilancu dolazi do izražaja u osnovi na dva načina:

- Neposrednom zaradom stranih sredstava plaćanja putem naplate za obavljanje prijevozne usluge na stranom tržištu, što dovodi do toga da se prometna usluga sve više pojavljuje kao posebni izvozni proizvod koji nije vezan na razmjenu za vlastite potrebe neke zemlje
- Podizanjem konkurentnosti domaćih proizvoda na stranom tržištu pomoću snižavanja troškova prijevoza u procesu međunarodne razmjene stimuliranjem izvoza proizvoda, kao posljedica da se promet razvija kao podrška međunarodnoj razmjeni za vlastite potrebe neke zemlje

Platna bilanca je sustavni pregled svih ekonomski transakcija između rezidenata date zemlje i rezidenata stranih zemalja. Svrha je prikaz položaja zemlje u međunarodnoj ekonomskoj razmjeni i pomoću nje se donose mjere ekonomske politike.

Tri su vrste izvora podataka za sastavljanje platne bilance

- Procjene i statistička istraživanja
- Specijalizirana izvješća HNB-a
- Izvješća državnih institucija

SDR – SPECIJALNA PRAVA VUČENJA – kreirana su 1969. Od MMFa a predstavljaju umjetnu valutu koja se računa kao košarica glavnih svjetskih valuta (američkog dolara, japanskog jena, britanske funte i eura)

Ekonomski transakcija je prijenos nekog ekonomskog dobra (vrijednosti) s jedne ekonomske jedinice na drugu.

Ekonomski dobra obuhvaćaju robe, usluge i financijska sredstva, a razmjenjuju se jedna za drugu ili daju(dobivaju) bez naknade

Pet grupa osnovnih ekonomski transakcija:

- Kupnja i prodaja robe i usluga tj. Njihova razmjena za financijska potraživanja i monetarno zlato
- Razmjena dobra i usluga za drugu robu i usluge – TRAMPA
- Razmjena financijskih sredstava za druga financijska sredstva npr. prodaja vrijednosnica za novac

- Davanje i primanje robe i usluga bez naknade tj pokloni u naturi
- Davanje i primanje financijskih sredstava bez naknade, kao što su pokloni u novcu ili plaćanje poreza

OTPREMNIŠTVO – ŠPEDIČIJA

Špediter jest gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba koja se isključivo bavi organizacijom otpreme robe svojih komitenta pomoću vozara i drugim poslovima koji su vezani s tim.

Špediter je dakle organizator otpreme robe svim prijevoznim sredstvima na svim prijevoznim putovima i koordinator svih sudionika u unutarnjem i međunarodnom prijevozu robe.

MEĐUŠPEDITER – pravna ili fizička osoba na koju je glavni špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla.

PODŠPEDITER – osoba na koju je glavni špediter u cjelini prenio izvršenje špediterskog posla

ZADACI ŠPEDITERA

Ove poslove špediter u pravilu obavlja u svoje ime i za račun nalogodavaca, međutim može obavljati i kao obični punomoćnik tj. u ime i za račun nalogodavca.

U redovnu djelatnost špeditera spadaju sljedeći poslovi:

- Iznalaženje i određivanje najpovoljnijih prijevoznih putova
- Primjena najpovoljnijih klauzula u međunarodnom transportu robe u interesu nalogodavaca
- Proučavanje i praćenje cijena i tarifa kao i njihova primjena
- Osiguranje, ishođenje provizija, refakcija i drugih pogodnosti od prijevoznika
- Praćenje propisa i posebnih režima transporta u svim zemljama
- Davanje savjeta prijevoznicima prilikom donošenja tarifa
- Zaključivanje prijevoznih ugovora kao i ostalih ugovora u vezi s otpremom robe
- Osiguranje potrebnog prijevoznog prostora za sve vrste transporta
- Ispostavljanje i pribavljanje transportnih dokumenata
- Otprema, prihvata u distribucija robe
- Praćenje robe za vrijeme prijevoza
- Osiguranje skladišnog prostora u javnim carinskim skladištima
- Pakiranje robe
- Kontrola ispravnosti dokumenata
- Kontrola ispravnosti obračuna

- Vađenje uzoraka

ORGANIZACIJE OTPREMNIKA

Hrvatski otpremnici su u okviru Gospodarske komore 1993. osnovali Udruženje međunarodnih otpremnika Hrvatske

Međunarodni savez udruženja špeditera (FIATA) – 1926. godine osnovan u Beču.

Osnovni cilj FIATA-e je bolja suradnja špediterskih djelatnosti u međunarodnoj razmjeni

Rezultat rada FIATA-e su jedinstveni obrasci ŠPEDITERSKE POTVRDE tzv FCR-špediterske potvrde i FCT-transportne potvrde – nastojanje da te isprave dobiju značenje vrijednosnog papira

PRAVNA REGULATIVA

Europsko zakonodavstvo, u pogledu određivanja pravne naravi posla otpreme, smatra špediterski posao komisionim poslom tj. da špediter povjereni posao obavlja u svoje ime, a za tuđi račun. Prava i dužnosti špeditera, kao i razradu pravnih odnosa špediterskom poslu dala je sudska praksa.

Anglosaksonsko pravo, za razliku od europskog, smatra špeditera agentom tj. zastupnikom nalogodavca što znači da on radi u tuđe ime i tuđi račun.

Posao špedicije reguliran je Zakonom o obveznim odnosima.

U odnosu na pravnu narav otpremničkih poslova, otpremnik može djelovati kao:

- Komisionar u vlastito ime, a za tuđi račun
- Zastupnik – agent – u ime i za račun nalogodavca
- Samostalni gospodarstvenik koji obavlja špediterske poslove u vlastito ime i za vlastiti račun

Opći uvjet rada uređuje odnose između špeditera i njihovih nalogodavaca i vrijede kao ugovor o pristupanju

VRSTE OTPREMNIKA

Prema djelokrugu rada:

- LOKO-ŠPEDIJA čije se poslovanje ograničava na obavljanje špediterskih usluga na užem geografskom području, a najdalje unutar jedne države
- MEĐUNARODNA ŠPEDIJA kojoj je predmet poslovanja pružanje špediterskih usluga u unutarnjem i međunarodnom prometu robe.
 - o LUČKI ŠPEDITERSKI POSAO – sastoji se od radova oko prekomorske otpreme robe, zaključivanja prijevoznih ugovora, osiguranju pretovara, brige oko uskladištenja robe i osiguranju robe za prekomorski transport
 - o KONTINENTALNI ŠPEDITERSKI POSAO obuhvaća poslovanje u odnosu na riječni, željeznički i cestovni transport

- o **POGRANIČNI ŠPEDITERSKI POSAO** obuhvaća pogranične manipulacije i carinjenje robe prilikom prelaska granice. Pogranični špediteri obavljaju odnosne usluge po nalogu uvoznika ili izvoznika ili te usluge obavljaju za račun drugih špeditera koji na granici nemaju svoje predstavnike. Mora imati posebnu licencu za rad, koju izdaje Ministarstvo financija i vrijedi 5 godina

UNUTARNJA ORGANIZACIJA

S obzirom na poslove kojima se bave pojedine organizacije, osnovna podjela bi bila:

- **KOMBINIRANA ŠPEDITERSKO – AUTOTRANSPORTNA PODUZEĆA**
- o **SEKTOR ŠPEDIICIJE**
- o **SEKTOR TRANSPORTA**
- **ČISTO ŠPEDITERSKA PODUZEĆA** – isključivo se bave samo otpremom robe bez transportne djelatnosti

Daljnja unutarnja organizacija špediterskog poduzeća uglavnom se dijeli prema vrstama pojedinih špediterskih poslova:

- Tarifno-konjunktorni sektor
- Uvozni sektor
- Izvozni sektor
- Financijski sektor – posebna devizna služba
- Transportno – skladišni sektor
- Opći sektor – posebna pravna služba

CIJENA ŠPEDITERSKIH USLUGA MOŽE UKLJUČITI:

- **NAKNADU** – Određena je tarifom špediterske kuće ili ugovorom između špeditera i nalogodavca. Naknada je iznos svih troškova koje je špediter imao, plaća se u valuti u kojoj špediter ima trošak.
- **NAGRADU** – Nagrada je propisana cjenicima špediterskih usluga, a odnosi se na nagradu za organizaciju transporta i carinsko zastupanje

Obračun je utvrđen na bazi vrijednosti robe za carinsku osnovicu, a kreće se od minimalnog fiksnog iznosa po pošiljci 1,5% ili do 2% vrijednosti za izvoz odnosno uvoz.

- **FORFAITNI STAVAK** – Paušalni iznos nagrade za izvršene usluge otpreme ili dopreme robe. Ovaj iznos se ugovara prema jedinici količine tj. prema toni, kubnom metru. Ugovaranje forfaitnog stavka ima brojne prednost za nalogodavca i špeditera. Prihvaćene forfaitne stavke komitent ne može prenositi na treću osobu bez pristanka špeditera.

NALOG (DISPOZICIJA)

Otpremu robe kao i poslove u vezi otpreme robe špediter obavlja na osnovi dispozicije komitenta. Odnos između nalogodavca i špeditera vrlo se često zasniva samo davanjem dispozicije bez

prethodne ponude. Naime postojanje općih uvjeta, kao i postojanje tarife špediterskih usluga, predstavlja opću ponudu špeditera za obavljanje određenih usluga pod točno određenim uvjetima.

Ako špediter prihvati dispoziciju i ne vrati je u najkraćem roku (odmah), ugovor o otpremi robe je sklopljen

Dispozicija zapravo predstavlja razradu općeg ugovora o otpremi i upute špediteru kako će i kada koji dio posla izvesti.

Važan podatak koji nalogodavac treba dati špediteru je podatak o transportnim klauzulama po kojima je roba kupljena odnosno prodana.

Dispozicija se u pravilu daje pismeno.

Kada špediter primi dispoziciju, pristupa njenoj internoj obradi Svaka dispozicija dobiva kod špeditera svoj posebni pozicijski broj i vodi se kao poseban predmet sve do završetka posla,

Jednom dana dispozicija može se izmijeniti. Izmjena se daje na isti način kao i dispozicija. Ako je nalogodavac prenio dispoziciju na treću osobu i ako je treća osoba preuzela robu ili s njom inače raspolaže dispozicija se više ne može mijenjati.

INSTRADACIJA

Instradacija je kvalitetno najsloženiji , najteži, najodgovorniji i najvažniji osnovni posao međunarodnog špeditera.

Predajući robu na prijevoz prijevozniku špediter je dužan, ako to u dispoziciji nije učinio nalogodavac, odrediti prijevozni put. Birajući sredstvo prijevoza i put koji će se roba kretati špediter je dužan voditi računa da to bude put koji je najpovoljniji za nalogodavca

Kada se roba otprema željeznicom, a nalogodavac je naznačio samo prebivalište primatelja, ali ne odredišni kolodvor. Špediter odabire odredišni kolodvor koji će biti najpovoljniji za primatelja.

PRIJEVOZNE ISPRAVE

OTPREMNIČKI DOKUMENTI JESU:

- OTPREMNIČKA POTVRDA O PRIJEMU
 - o isprava koju izdaje špediter nakon što je robu preuzeo na otpremu
 - o Fiata je izradila jedinstveni obrazac FCR – ova potvrda se izdaje kada se roba prevozi kao zbirna pošiljka
 - o Nema značenje prijevozne isprave
- OTPREMNIČKA TRANSPORTNA POTVRDA
 - o FIATA je izradila i FCT koja služi kao isprava kod prijevoza u kombiniranom prijevozu te pokriva cijeli transport od mjesta isporuke do mjesta odredišta
- OTPREMNIČKA TERETNICA- vezana za prijevoz robe kontejnerima

Posebni uvjeti uskladištenja

Pod posebnim uvjetima se uskladištava sljedeća roba:

- Eksploziv, samozapaljivi i lakozapaljivi predmeti
- Roba koja širi neugodan zadah
- Roba koja može štetno utjecati na drugu uskladištenu robu
- Lako pokvarljiva roba
- Radio-aktivne materije
- Voluminozna i druga opasna roba

SMJEŠTAJ CARINSKE ROBE:

- Željezničko – carinsko skladište
- Carinska skladišta
- Konsignacijska skladišta – otvaraju organizacije registrirana za zastupanje inozemnih tvrtki, za smještaj uvozne robe stranog vlasništva namijenjene prodaji na malo na našem tržištu
- Carinske zone
- Carinske prodavaonice

ODGOVORNOST ŠPEDITERA

Špediter u pravilu, odgovara za svaku štetu koja nastaje na robi od trenutka primanja naloga do izvršenja .

Smatra se da je špediter nalog za otpremu izvršio kad je robu predao prvom vozaaru odnosno da je izvršio dopremu kad je robu predao nalogodavcu.

Špediter je odgovoran za broj komada i oznake tereta koje su vidljive, ali ne odgovara za masu, kubaturu, kakvoću, sadržaj i vrijednost robe ako mu utvrđivanje ovih podataka nije bilo izričito naloženo.

Odgovornost špeditera za štete koje su posljedice više sile, isključena je.

Špediter je dužan pregledati robu i kontrolirati obračun vozarine te staviti eventualne primjedbe i izvršiti potrebne reklamacije,

Špediter nije odgovoran za netočno obračunate carine, vozarine i druga davanja Međutim dužan ih je kontrolirati.

PRAVO ZALOGA

Za sva dospjela potraživanja u vezi s uslugama izvršenim prema dispoziciji špediter ima pravo ZALOGA I PRIDRŽAJA (RETENCIJE) na robi i vrijednostima koje se nalaze u njegovom posjedu.

Pravo pridržaja špediter ostvaruje tako što uskraćuje isporuku robe u onoj količini koja je potrebna za pokriće njegova potraživanja.

KONTROLA KAKVOĆE I KOLIČINE ROBE I USLUGE

Organizacija za kontrolu robe obavlja sljedeće usluge:

- Kontrolu kakvoće robe

- Kontrolu količine
- Kontrolu pakiranja
- Kontrolu otpreme
- Kontrolu skladišnog prostora
- Kontrolu transportnih sredstava
- Laboratorijska ispitivanja
- Vađenje uzoraka

TRANSPORTNI AGENTI su pravne ili fizičke osobe koje se bave posredničkom djelatnosti u transportu. Najznačajnija uloga agenata je u pomorskom poslovanju gdje obavljaju različite pomorsko-agencijske poslove.

- **POMORSKI AGENTI** –posreduju kod sklapanja ugovora o prijevozu robe morem i kao punomoćnici broдача obavljaju sve poslove u svezi s ugovorom o prijevozu morem ili drugim vodenim putovima, brinu o poslovanju broда kao i o drugim poslovima broдача u vezi s brodom, a u okviru date punomoći. Pomorske agencije obavljaju poslovanje ne samo u pomorskim lukama, već imaju svoje filijale u svim važnim gospodarskim centrima zemlje.

Za izvršenu uslugu agent ima pravo na naknadu učinjenih troškova i na određenu nagradu. One se ugovaraju u obliku provizije te iznosi između 2 i 5 % bruto iznosa vozarine.

o GENERALNI (OPĆI) POMORSKI AGENTI

Obavljaju za svog principala sve pomorsko –agencijske poslove za određeno šire područje i za duže vremensko razdoblje. Najčešće se pojavljuje u linijskoj plovidbi.

o SPECIJALNI (POSEBNI) AGENTI

Obavljaju određeni posao na osnovi individualne punomoći ići više poslova određene vrste uz generičnu punomoć. Najčešće djeluju od slučaja do slučaja, u slobodnoj plovidbi.

- **LUČKI AGENTI** – njihova se djelatnost sastoji od pružanja usluga i izvršavanja poslova koje u luci ukrcaja ili iskrcaja u vezi s brodom mora obaviti broдар odnosno zapovjednik broда.

Oni obavljaju u ime i za račun broда pripreme za ukrcaj i iskrcaj tereta, poslove s carinskim i lučkim upravnim organima, izdaju prijevozne i ostale isprave koje se odnose za brod i teret, obračunavaju i naplaćuju vozarinu, primaju i predaju proteste i reklamacije.

Pošto su punomoćnici broдача također i posreduju kod sklapanja ugovora o kupoprodaji i zakupu brodova.

Može se pojaviti u dvije funkcije:

- o Agent tereta koji zastupa krcatelja ili primatelja tereta (tuđe ime, tuđi račun)
- o Agent osiguratelja koji u pomorskom osiguranju preuzima obvezu u ime i račun osiguratelja
- **TRANSPORTNI AGENTI CESTOVNOG TRANSPORTA**

Posrednici pri sklapanju ugovora o prijevozu robe cestovnim motornim vozilima te pružanju usluge.

Za svoje usluge agent ima pravo na određenu naknadu (proviziju koja se kreće u iznosu između 5 i 7% bruto iznosa vozarine)

U pravilu agent ne odgovara za ispunjenje obaveza koje je sklopio u ime nalogodavca, osim ako je to posebno pismeno naznačeno. U tom slučaju ima pravo i na posebnu naknadu (DELKREDERE PROVIZIJA)

MULTIMODALNI TRANSPORT

Multimodalni transport podrazumijeva istovremenu upotrebu dva prijevozna sredstva iz dvije različite prometne grane na istom prijevoznom putu uz jedinstveni prijevozni dokument.

Pravna regulativa multimodalnog transporta je Konvencija UN-a o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. Godine.

PRIJEVOZNE ISPRAVE

- FBL – FIATA – Prenosiva FIATA teretnica za multimodalni transport

Špediter koji se pojavljuje u ulozi poduzetnika multimodalnog transporta, izdaje FBL te time postaje odgovoran za realizaciju transporta. On snosi odgovornost za isporuku robe na odredište, te za sve sudionike koje je angažirao za realizaciju ukupnog transporta.

- FWB – FIATA – Teretni list za multimodalni transport

Može se koristiti kao i pomorski tovarni list

Špediter kojeg se javlja u ulozi poduzetnika izdaje FBW dokument te je odgovoran za realizaciju transporta i za sve prijevoznike i agente koje je angažirao u realizaciji tog transporta

Za razliku od FBL, FWB nije vrijednosni papir

- MULTIDOC 95 – BIMCO- Teretnica za multimodalni transport

Prijevozna isprava koja predstavlja vrijednosni papir i prenosiva je, te je po karakteristikama vrlo slična FBL

- MULTIWAYBILL 95 – BIMVO-Brodski teretni list za multimodalni transport

Ne predstavlja vrijednosni papir i nije ga moguće prenositi

PODUZETNIK MULTIMODALNOG PROMETA

Visokopozicionirani stručnjak koji raspolaže relevantnim elementima potrebnim za uspješno organiziranje u međunarodnom multimodalnom transportu

U funkciji Poduzetnika multimodalnog transporta se najčešće pojavljuje međunarodni špediter, jer on ima najbolje preduvjete za obavljanje cjelokupnog transportnog procesa.

Špediteri sklapaju ugovor o multimodalnom transportu u svoje ime, te preuzimaju odgovornost za izvršenje poduzetih obaveza prema konvenciji UN-a

PALETIZACIJA – oblikovanje robe u transportne jedinice koje su prikladne za transport i uskladištenje robe

PALETA – specijalno izrađena i u najvećim dijelovima drvena podloga , s međunarodno prihvaćenim standardiziranim dimenzijama , propisane nosivosti i čvrstoće na koju se tovari roba

Vrste paleta po dimenziji:

- A – paleta 1.200x800 mm – najčešće (Euro paleta)- distribucija pića
- B – paleta 1.200x1000 mm - najčešće (Euro paleta) – prerađivačka industrija
- C-paleta 1.600x1.200 mm – pomorski i riječni transport (Lučke paleta)
- D paleta 1.800x 1.200 mm– pomorski i riječni transport (Lučke paleta)

Vrste palete po obliku:

- RAVNE PALETE – to su Euro paleta
- BOKS PALETE – služe za transport i skladištenje sitnog rasutog tereta
- PALETE S NADGRAĐEM- ravnoj drvenoj paleti se dograde bočne stijene ili vertikalni stupovi ako se slažu jedna na drugu
- SPECIJALNE PALETE - za transport i skladištenje robe kojoj treba posebna briga

EKONOMSKE PREDNOSTI PALETIZACIJE:

- Ubrzava utovar i istovar
- Omogućuje uštedu prostora
- Pospješuje upotrebu raznih mehanizama i automatiziranih uređaja i sredstava prilikom manipulacije
- Olakšava fizički rad zaposlenih radnika

KONTEJNERIZACIJA

KONTEJNER je čvrsta, zatvorena na vremenske prilike otporna stalno upotrebljiva jedinica s najmanje jednim vratima izrađena od različitih materijala po određenim međunarodnim standardima

EKONOMSKE PREDNOSTI KONTEJNERIZACIJE :

- Uštede u pakiranju i signiranju robe
- Mogućnost transporta robe od vrata do vrata
- Smanjuje rizik od oštećenja, krađe
- Bolje korištenje transportnih i skladišnih kapaciteta
- Lakše i brže carinjenje robe

MULTIMODALNE TRANSPORTNE TEHNOLOGIJE

- U Cestovnom – željezničkom prometu razlikujemo:
 - o HUCKE PACK TEHNOLOGIJU

Prijevoz kada sudjeluju dva suvremena prijevozna sredstva iz različitih prijevoznih grana i to tako da prvo prijevozno sredstvo zajedno s teretom postaje teret drugog prijevoznog sredstva iz druge prometne grane

Naziva se još kotrljajuća autocesta (RO- LA tehnologija)

Dijeli se na:

☐ TEHNOLOGIJA A – predstavlja ukrcaj i iskrcaj kamiona ili tegljača s prikolicom ili poluprikolicom na željeznički plato – vagon, pri čemu vozač vozilo ukrcava preko ulazno – izlazne rampe analogno pomorskim RO – RO prijevozima

☐ TEHNOLOGIJA B – predstavlja prikolica ili poluprikolica s teretom, vožnjom unazad ulaznom rampom na željeznički plato – vagon, ili se vozilo pomoću kрана podiže na željeznički vagon

☐ TEHNOLOGIJA C – predstavlja ukrcavanje zamjenjivih spremnika/kontejnera cestovnog vozila. Kao kontejner na željezničkom vagonu.

o BIMODALNU TEHNOLOGIJU

Sastoji se od toga da cestovno vozilo pomoću viljuškara podvuku dvoosovinska željeznička podvožja te se pričvršćuju na kamion i tako omogućuju cestovnom vozilu da se prevozi željeznicom. Potreba je i lokomotiva koja pokreće sve te kamione, Zahtjeva manje investicije od HUCKE PACK .

• U Cestovnom – željezničkom – pomorskom prometu razlikujemo:

o RO – RO TEHNOLOGIJU – teret se ukrcava i iskrca s broda vlastitim kotačima preko ukrcajno-iskrcajne rampe, koja spaja brodsko skladište i obalu, što znači da jednom utovareni teret se ne pretovaruje

o Podjela RO-RO brodova prema namjeni:

☐ CAPA- brodovi iz 1977, mogu krcati više od 12 putnika

☐ CACA – brodovi za prijevoz automobila

☐ CONV- brodovi s jednom ili više paluba za prijevoz tereta na kotačima

☐ CONT- brodovi za prijevoz kontejnera na kotačima na jednu ili više paluba

☐ PACA- brodovi za putnički trajektni prijevoz automobila, prikolica na kraćim relacijama

☐ HYBR- brodovi za prijevoz drva, nafte , ulja

Specijalni RO-RO brodovi:

☐ RO-RO brodovi za kombinirani prijevoz koji u jednom djelu mogu prevoziti prijevozna sredstva na kotačima, a u drugom djelu broda istovremeno prevoziti rasuti teret

☐ TO-RO specijalizirani brodovi za prijevoz drvenih proizvoda , trupaca i dasaka (IKEA)

☐ RO-RO brodovi isključivo za prijevoz željezničkih vagona

☐ LUF brodovi kojima se prevoze kontejneri, teški teret, automobili

o RO-RO /LO-LO tehnologija je kombinacije horizontalnog ukrcaja(kao što je kod RO-RO) i vertikalnog iskrcaja (kao što je kod LO-LO tehnologije)

- U pomorskom prometu razlikujemo:
 - o LO-LO TEHNOLOGIJU- specifična tehnologija za koju je karakterističan vertikalni ukrcaj i iskrcaj tereta: komandnog, ujedinenog na paletama ili kontejnerima, rasutog, pakiranog ili nepakiranog uključujući i prijevoz živih životinja pomoću lučke ili brodske mehanizacije.

Ima najširu primjenu u međunarodnoj pomorskoj trgovini

LO –LO brodove za prijevoz kontejnera možemo podijeliti prema namjeni:

- POTPUNO KONTEJNERSKI BRODOVI – isključivo za kontejnere na palubi i ispod u više redova
- DJELOMIČNO KONTEJNERSKI BRODOVI – konstruirani za prijevoz kontejnera u jednom djelu i generalnog tereta u drugom djelu
- PREUREDIVI KONTEJNERSKI BRODOVI – namijenjeni za kontejnere, ali se mogu koristiti i za prijevoz bilo kojeg drugog tereta
- SEA TRAIN BRODOVI – služe za prijevoz kontejnera, imaju 3 palube s tračnicama pa se kontejneri razmještaju unutar broda po tračnicama
- FEEDER BRODOVI – služi za razvoženje kontejnera s većih mega kontejnerskih brodova iz većih svjetskih luka u manje luke i obrnuto

Svaki kontejnerski brod kao i prekrcaj tereta u kontejnerskim lukama, mjeri se TEU jedinicama. Jedna TEU jedinica označava jedan 20-stopni kontejner

- o FO-FO TEHNOLOGIJU – specifična transportna tehnologija za koju je karakterističan horizontalni i vertikalni ukrcaj-iskrcaj MAUNA s komadnim i tekućim teretima u i iz LUSH brodova.

Pojam LUSH = MAUNA – plovno sredstvo bez vlastitog pogona, različitih oblika i dimenzija i nosivosti.

Sistem organizacije transporta mauna sastoji se od podizanja mauna na brod, odnosno spuštanja mauna s broda pomoću vlastitih dizalica koje su ugrađene u takav brod Maune pokreću remarkeri. I cijela ta operacija se obavlja izvan luke

- Vrste brodova nosača mauna:
 - o LASH brod – 73 maune 375 tona
 - o SEA-BEE sustav- 38 mauna 850
 - o BACAT brodovi – 10 mauna po 140 tona
 - o FEEDER – LASH – ovakav brod se uroni u vodu do određenog gaza kada na njegovu palubu doplutaju maune s teretom nakon čega se tankovi isprazne , a brod izroni iz vode do određenog gaza – uglavnom za manje udaljenosti

UKLJUČIVANJE NEPOMORSKIH GRANA U MULTIMODALNU TRANSPORTNU TEHNOLOGIJU

Luke odnosno pristaništa

Luka postaje samo jedna od usputnih točaka jedinstvenog transportnog sustava Zadatak luke se svodi na to da prispjeli teret u što kraćem vremenu otpremi u odredište

INCOTERMS – Međunarodna trgovačka pravila – 1936 u Parizu

Skup pravila, klauzula i pojmova

Osnovna svrha i cilj osigurati prodavateljima (izvoznicima) i kupcima (uvoznicima) u trenutku sklapanja kupoprodajnog ugovora primjereno reguliranje pravnih i ekonomskih odnosa kako bi tijekom nastanka svojih obaveza, prava i odgovornosti potpuno isključili nesporazume, pogrešno tumačenje odredaba kupoprodajnog ugovora, a time i štetne posljedice.

4 osnovne kategorije:

- GRUPA E – klauzula EXW – franko tvornica (imenovano mjesto isporuke) – bilo koji način prijevoza - UVOZ

Ukazuje na polazak robe iz mjesta isporuke, s tim da prijevoz i osiguranje nisu plaćeni odnosno da te troškove snosi kupac

o Prodavatelj izvršava svoju obvezu kada robu stavi na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama izvozno neocarinjenu i neutovarenu na bilo koje prijevozno sredstvo.

- GRUPA F – Ukazuje na to da glavni prijevoz i osiguranje nisu plaćeni, odnosno da prodavatelj plaća prijevoz i osigurava robu samo do luke, odnosno do predaje robe prijevozniku kojeg odredi kupac na naznačenom mjestu.

o FAS – franko uz bok broda (Free alongside ship) – pomorski - UVOZ

☐ Znači da prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada robu postavi uz bok-broda

o FCA – franko prijevoznik (Free carrier) – bilo koji način prijevoza - UVOZ

☐ Znači da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku ili kakvoj drugoj osobi koju je imenovao kupac, u prodavateljevim prostorijama ili na nekom drugom naznačenom mjestu

o FOB- franko brod (Free on bord) – pomorski - UVOZ

☐ Znači da je prodavatelj isporučio robu na plovilo koje je imenovao kupac u imenovanoj luci ukrcaja

- GRUPA C – ukazuje na to da je glavni prijevoz platio prodavatelj (izvoznik), a kod klauzula CIF i CIP da je prodavatelj platio i prijevoz i osiguranje do imenovanog odredišta.

o CFR – cijena i vozarina (Cost and freight) – pomorski - IZVOZ

☐ Znači da je prodavatelj isporučio robu na plovilo i predao prijevozniku

o CIF – cijena, osiguranje i vozarina (Cost, insurance and freight) – pomorski - IZVOZ

☐ Znači da prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada je robu isporučio na brod. Prodavatelj plaća sve troškove, vozarinu i osiguranje kupčeva rizika od propasti ili oštećenja robe.

o CIP – vozarina i osiguranje plaćeni do (Carriage and insurance paid to) – bilo koji način prijevoza - IZVOZ

☐ Znači da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku ili špediteru i plaća troškove prijevoza tj. vozarinu, ali isto tako plaća i osiguranje s minimalnim pokrićem kupčeva rizika od propasti ili oštećenja robe tijekom prijevoza

o CPT – vozarina plaćena do (Carriage paid to) - bilo koji način prijevoza - IZVOZ

☒ Znači da prodavatelj isporučuje robu prijevozniku ili špediteru kojeg je imenovao prodavatelj. Prodavatelj plaća troškove prijevoza do odredišta.

- GRUPA D - Ukazuju na isporuke robe na imenovano odredište na trošak i rizik prodavatelja.
- o DAT – isporučeno terminal (Delivered to terminal)- bilo koji način prijevoza - IZVOZ

☒ Znači da prodavatelj ili špediter dužan organizirati prijevoz i istovariti robu kupcu s dolaznog prijevoznog sredstva te mu je staviti na raspolaganje u imenovanom terminalu u imenovanoj odredišnoj luci ili mjestu odredišta

- o DAP – isporučeno na mjesto (Delivered at place) – bilo koji način prijevoza - IZVOZ

☒ Znači da je prodavatelj isporučio kada je robu stavio kupcu na raspolaganje na dolaznom prijevoznom sredstvu spremnu za istovar u imenovanom mjestu odredišta

- o DDP – isporučeno ocarinjeno (Delivered duty paid) – bilo koji način prijevoza - IZVOZ

☒ Znači da je prodavatelj isporučio robu kada ju je stavio kupcu na raspolaganje, uvezno ocarinjenu, na dolaznom prijevoznom sredstvu praktično u ili pred skladište kupca ili u imenovano mjesto odredišta

☒ DDP predstavlja maksimalnu obvezu prodavatelja

Koja se sve pitanja uređuju Incoterms-ima?

- Predaja robe
- Obavljanje carinske formalnosti
- Osiguranje robe u prijevozu
- Pribavljanje prijevoznog sredstva
- Pribavljanje posebnih isprava koje prate robu
- Pakiranje robe
- Podjela troškova između prodavatelja i kupca

POMORSKI TRANSPORT

Značajni spojni kanali koji spajaju dva mora ili oceana:

- Sueski kanal
- Panamski kanal
- Kanal sv. Lovre

Brod- plovni objekt namijenjen za plovidbu morem i unutarnjim vodenim putevima

Upisnik ili registar brodova je knjiga u koju se upisuju brodovi trgovačke mornarice

Svaki brod mora imati oznake za njegovu identifikaciju. Te oznake su: ime broda, luka odnosno pristanište upisa, pozivni znak prema propisima o međunarodnom radioprometu

Vrste brodova:

- LINIJSKI BRODOVI -brodovi koji plove na određenoj liniji, s točno utvrđenim redom plovidbe u polasku i povratku u mnogim lukama
- BRODOVI SLOBODNE PLOVIDBE – TRAMPERI – brodovi koji najčešće služe za prijevoz rasutog tereta
- BROD ZA PRIJEVOZ RASUTIH TERETA – suvremeni tramper koji u pravilu služi za prijevoz žitarica, rudače, fosfata
- BROD ZA PRIJEVOZ SUHIH I TEKUĆIH TERETA – kombinirani brod koji može prevoziti rasuti i tekući teret
- BROD ZA PRIJEVOZ TEŠKIH TERETA – čitav brodski prostor za smještaj tereta predstavlja jedno skladište
- BROD- HLADNJAČA – brod namijenjen za prijevoz pokvarljivih namirnica
- BROD ZA PRIJEVOZ TEKUĆIH TERETA – TANKER

ČETIRI GLAVNE MJERE BRODA:

- ISTISNINA ILI DEPLASMAN – veličina jednaka težini brodom potisnute vode tj težina broda
 - o Istisnina praznog broda
 - o Istisnina punog broda
- NOSIVOST – razlika težine punog i praznog broda odnosno težina tereta
 - o Ukupna nosivost
 - o Korisna nosivost
- ZAPREMNINA – baždarena zapremnina broda
 - o Bruto tonaža
 - o Neto tonaža
- KAPACITET – mjera koja označuje raspoloživi prostor za teret ili kapacitet skladišta

- o Kapacitet za žito
- o Kapacitet za bale

TEU jedinica – označuje koliko se kontejnera veličine 20 stopa može smjestiti u jedan brod

LUKA ima dvije funkcije:

- Slagački poslovi
- Skladišni poslovi

SLOBODNE ZONE - dio našeg carinskog područja na kojem se primjenjuje posebne mjere carinskog nadzora i posebne olakšice u carinskom postupku

BRODSKO TRŽIŠTE

Veća količina prijevozi se u slobodnoj plovidbi, a linijska plovidba u cjelokupnom volumenu prometa robe sudjeluje s oko 20 %, ali po vrijednosti tereta nadmašuje slobodnu plovidbu za nekoliko puta.

TERET KOJI SE PREVOZI MOREM:

- TEKUĆI TERET – nafta, kemikalije, alkohol
- SIPKI (RASUTI) TERET – žitarice, riža
- GENERALNI TERET

OSNOVNA PODJELA BRODOVA:

- TANKERI
- TRAMPERI
- LINIJSKI I KONTEJNERSKI BRODOVI

Vrste plovidbe:

- MALA OBALNA PLOVIDBA
- VELIKA OBALNA PLOVIDBA
- DUGA PLOVIDBA
- o Kabotaža - plovidba se isključivo obavlja unutar granice jedne zemlje i povezuje domaće luke
- SLOBODNA I LINIJSKA PLOVIDBA – prema potrebi , prevozeći robu iz jedne luke u drugu i u potrazi za robom koju će prevesti – luta svim morima svijeta , bez posebnog plana. Takvi se brodovi nazivaju brodovima lualicama.
- LINIJSKA PLOVIDBA – plovidba po unaprijed utvrđenom redu plovidbe

Za organizaciju linijske plovidbe značajnu ulogu igraju brodski agenti

Ugovor o prijevozu robe morem u linijskoj plovidbi naziva se PRIJEVOZNIČKIM UGOVOROM, za razliku od BRODARSKOG UGOVORA koji se sklapa kod prijevoza robe brodovima slobodne plovidbe

KONFERENCIJE

Razvoj linijske plovidbe naveo je brodare da počnu sklapati međusobne sporazume koji su kasnije nazvani konferencijama. – Cilj tih sporazuma bio je da brodari koji plove na određenim linijama otklone međusobnu konkurenciju

UGOVORI O PRIJEVOZU

Ugovori o iskorištavanju brodova dijele se u dvije osnovne vrste:

- Ugovore o plovidbenom poslu
- Ugovore o zakupu broda

VRSTE UGOVORA:

UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI MOREM – ugovor kojim se jedna stranka – brodar obvezuje da će prevesti stvari brodom iz jednog mjesta u drugo, a druga stranka – naručitelj da će platiti vozarinu.

Ako je ugovoreno da će brod prevesti potpun teret ili da će naručitelju dati brod u svrhu prijevoza, tada se o tom poslu sklapa brodarski ugovor

- **BRODARSKI UGOVOR** sklapa se u slobodnoj plovidbi za prijevoz tereta morem cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodarskim prostorom. Ovakvi se ugovori mogu zaključiti za jedno ili više određenih putovanja ini na određeno vrijeme - UGOVOR O DJELU

Osobe iz ugovora o prijevozu:

- **BRODAR** - fizička ili pravna osoba koja je kao držatelj broda nositelj plovidbenog pothvata. Osoba koja plovidbom svojim ili tuđim brodom obavlja prijevoz u vlastito ime i za vlastiti račun.
- **NARUČITELJ** – ugovorna stranka koja od brodara naručuje prijevoz stvari, tegljenje broda ili obavljanje drugog plovidbenog posla.
- **KRCATELJ** – naručitelj ili osoba koju on odredi i koja na osnovi ugovora o prijevozu predaje brodaru stvari radi prijevoza.
- **PRIMATELJ** – osoba ovlaštena za primanje stvari od brodara tj. osoba koja u odredišnoj luci preuzima od brodara robu.

VRSTE BRODARSKIH UGOVORA S OBZIROM NA NAČIN PLAĆANJA VOZARINE:

- **BRODARSKI UGOVOR NA VRIJEME** – ovaj ugovor se upotrebljava kad naručitelj ima veće količine tereta koje želi prevesti jednim brodom u više uzastopnih putovanja
 - o Uobičajen kod prijevoza nafte i njenih derivata , ali i kod prijevoza velikih količina drugih sirovina
 - o Razlika između ugovora na vrijeme i putovanje je u tome što rizik vremena zbog nastupanja pojedinih zapreka snosi naručitelj, ako one nisu nastale krivnjom brodara.

- **BRODARSKI UGOVOR NA PUTOVANJE** – ovim se ugovorom brodar obvezuje da će naručitelju prevesti stvari cijelim brodom, dijelom broda ili određenim brodarski prostorom iz jednog mjesta u drugo uz plaćanje ugovorene vozarine

- **PODBRODARSKI UGOVOR** – Ako naručitelj broda ugovori s trećom osobom prijevoz stvari pa umjesto svoje robe ukrca robu treće osobe na osnovi posebnog ugovora s tom trećom osobom

PRIJEVOZNIČKI UGOVOR – brodar se obvezuje da će prevesti pojedine stvari iz jedne luke u drugu. Težište ovog ugovora je izvršenje prijevoza stvari, kojim brodom će se prevesti je manje bitno.

Sklapa se predajom robe brodaru i primitkom teretnice. Da bi se osigurao prijevoz u određeno vrijeme, naručitelj ili krcatelj sastavlja s brodarom tzv. Zaključnicu.

Dužnost brodara u izvršenju ugovora

Brodar ne može zamijeniti brod nez pristanka naručitelja ili krcatelja.

Brod može biti određen **GENERIČKO** (posebna klauzula) ili **INDIVIDUALNO** (ime broda).

Ako brodar može sam izabrati Luku onda se govori o pravu izbora – opciji i to se većinom događa kada je sklopljen brodarski ugovor za cijeli brod.

SPOSOBNOST BRODA OBUHVAĆA:

- **OPĆU SPOSOBNOST**- uglavnom se odnosi na brodski trup
- **SPECIJALNU SPOSOBNOST** – brod mora biti za određeno putovanje valjano opremljen
- **SPECIFIČNA SPOSOBNOST** – odnosi se na prikladnost broda i njegovih uređaja

PISMO SPREMNOSTI – kad je brod došao do luke i dobio određeno mjesto za privez i slobodan promet, zapovjednik broda je dužan naručitelja broda, krcatelja ili primatelja tereta pismeno obavijestiti da je brod spreman za ukrcavanje odnosno iskrcavanje

Ako brod nije na određenom privezu, valjana obavijest o spremnosti može se dati ako brodarski ugovor sadrži tzv. Berth klauzulu koja glasi vrijeme ukrcaja će se računati bio brod na privezu ili ne ili ako krcanje brodova u odnosnoj luci se odvija na sidrištu.

Brodovi redovitih pruga u linijskom prijevozu ne daju pismo spremnosti, ako je dolazak broda unaprijed najavljen.

STOJNICE – vrijeme koje stoji krcatelju odnosno primatelju tereta na raspolaganje za ukrcaj odnosno iskrcaj, bez obveze da za to vrijeme naknadi brodaru bilo kakvu odštetu

Pravo na stojnice ima krcatelj odnosno primatelj tereta na osnovu ugovora, zakona ili običaja

Naknada za to uračunata je u vozarinu

- **POČETAK STOJNICA** – stojnice započinju kad je brod došao u luku, pristao na određeno mjesto, dobilo slobodan promet, dao krcatelju odnosno primatelju pismo spremnosti .
- **TRAJANJE STOJNICA** – određuje se ugovorom, običajem ili odlukom nadležnog organa

Ugovori li se primjereno vrijeme ili vrijeme u skladu s mjesnim običajima treba shvatiti takvo vrijeme koje je prema prilikama, uređajima i tehničkim mogućnostima u luci potrebno da bi određena količina tereta mogla ukrcati odnosno iskrcati

Prema Worldscale stojnice iznose 72 sata.

- RAČUNANJE STOJNICA-mogu se računati po danima ili satima

Ako nije ugovoreno računaju se po radnim satima

- REVERZIBILNE STOJNICE – su takve za koje se ugovara jedno vrijeme i za ukrcaj i za iskrcaj ili kas se ugovori da će se, za uštedeno vrijeme na ukrcavanju, produžiti vrijeme iskrcavanja i obratno.
- PREKOSTOJNICE – produženo vrijeme stojnice koje brodar daje krcatelju odnosno primatelju uz plaćanje određene naknade.

Počinju teći neposredno po isteku stojnica

Dani prekostojnica računaju se po tekućim danima tj. Kalendarskim pa se u njihov broj uračunavaju nedjelje, zakonski i mjesni blagdani

Naknada za prekostojnice je iznos u novu koji krcatelj odnosno primatelj plaća brodaru kao naknadu te se plaća unaprijed

- IZVANREDNE PREKOSTOJNICE – zakoni nekih zemalja daju krcatelju pravo na produženje prekostojnica ako je krcatelj do kraja prekostojnica dovezao teret pod brod, ali ga nije ukrcao. Do njih može doći samo uz pristanak brodaru
- KOD LINIJSKO PRIJEVOZA NEMA STOJNICA NI PREKOSTOJNICA. Te brodaru se plaća naknada za zadržavanje ako ukrcaj ili iskrcaj traje dulje
- VREMENSKA TABLICA – isprava koju sastavlja brodar u kojoj se utvrđuje utrošak vremena što ga je brod proveo na ukrcavanju odnosno iskrcavanju.
- NAKNADA ZA UŠTEĐENO VRIJEME – plaćanje nagrade za uštedeno vrijeme na stojnicama te se plaća samo ako je ugovorena

TERETNICA – isprava kojom brodar potvrđuje primitak robe za prijevoz u količini navedenoj u teretnici i obećava da će tu robu na odredište predati zakonitom imatelju isprave u onakvom stanju u kakvom ju je primio.

Teretnica nije ugovor o prijevozu, ali je ona dokaz o postojanju takvog ugovora i dokaz pod kakvim je uvjetima ugovor sklopljen.

Najvažnija isprava u pomorskom transportu

Može imati trostruko značenje

- Potvrđuje samo postojanje ugovora o prijevozu i njegove uvjete
- Služi kao dokaz da je brodar primio teret koji u njoj naveden
- Utvrđuje pravni odnos prema primatelju tereta

S obzirom na mjesto gdje se nalazi teret teretnica može biti:

- Teretnica primljeno na ukrcavanje
- Teretnica ukrcano

Potvrda o ukrčanom teretu predstavlja tzv. Triptih ispravu ili dokument koji se sastoji od:

- Prijave ukrcaja
- Naloga ukrcaja
- Potvrde ukrcaja

Ako teretnica ne sadrži obrazloženje opaske u odnosu na vrstu, broj, količinu, težinu i stanje tereta takva se teretnica naziva ČISTA TERETNICA

Teretnica može glasiti:

- Na ime određene osobe – može se prenijeti samo cesijom – često u kabotaži
- Po naredbi određene osobe (krcateljeva teretnica) – prenosi se indosamentom (pin ili prazan indosament)
- Na donositelja – običnom predajom iz ruke u ruku

Dioba teretnice:

- Krcatelj odnosno imatelj teretnice dijelu robu navedenu u teretnici u obliku robnih naputaka bez sudjelovala brodar
- Imatelj teretnice podijeli teretnicu na naputnice na kojima je brodar koji je očitovao njihovo prihvaćanje
- Dijelove teretnice tj naloge za iskrcaj ispostavlja sam brodar nakon što mu je vraćena originalna teretnica.

POMORSKI TERETNI LIST – za razliku od teretnice nije prenosiv i nije vrijednosni i papir i uvijek glasi na ime primatelja

U međunarodnom prijevozu odgovornost brodar u slučaju gubitka ili oštećenja robe, ograničena je na iznos 10.000 franaka po koletu ili 30 franaka po kg bruto izgubljene ili oštećene robe pri tome da se primjenjuje ono ograničenje koje je više

PROTEST – pismeni dokument kojim se ukazuje na neurednost brodarove isporuke tereta u odredišnoj luci.

VOZARINA – cijena koju plaća naručitelj brodaru za izvršeni prijevoz robe morem.

- PAUŠALNA VOZARINA – iznos označen određenom svotom novca za određeni brodski prostor koji se stavlja naručitelju na raspolaganje te se mora platiti bez obzira je li ugovoreni prostor korišten u cijelosti ili djelomično
- VOZARINA NA VRIJEME – ova vozarina utvrđuje se po jedinici vremena npr mjesečno pa teče od trena kad je brod spreman za prijevoz odnosno izvršenje ugovora
- VOZARINA PO JEDINICI TERETA – jedinica po kojoj se određuje vozarina može biti težinska, prostorna ili se određuje po komadu
- MRTVA VOZARINA – odnosno vozarina puno za prazno plaća se bez obzira je li teret predan ili nije, ili kada je ukrcano manje nego što je trebalo biti

- VOZARINA PO VRIJEDNOSTI –ugovara se kod prijevoza malih pošiljaka velike vrijednosti a obračunava se u postotku vrijednosti predanog tereta
- VOZARINA PLATIVA UNAPRIJED

Vozarine u pomorskoj praksi

- LINIJSKA PLOVIDBA – određuju se u obliku tarifa. Mogu biti utvrđene kao grupne robne tarife i kao pojedinačne robne tarife (postoje i otvoreni stavci)
- SLOBODNA PLOVIDBA – formira na osnovi ponude i potražnje brodarskog prostora , te se time vozarine mijenjaju svakodnevno

Odredbe za prijevoz tereta tankerima:

- Osnova za kalkulaciju troškova prijevoza
- Naknada za prolaz sueskim i panamskim kanalom
- Stojnice i prekostojnice
- Naznaka vrste troškova u pojedinim zemljama

HAVARIJA - svako oštećenje ili gubitak koji se dogodio brodu ili teretu nastupom događaja. Štetu snosi ona čija je stvar nastupom događaja oštećena.

Dvije vrste:

- GENERALNE (ZAJEDNIČKE) – pogađa sve sudionike plovidbenog pothvata te ju je zapovjednik ili brodar namjerno napravio brodu radi spašavanja od još veće zajedničke katastrofe
- PARTIKULARNA (ZASEBNA) – pogađa onog koje je snašla

PRIJEVOZ ROBE ŽELJEZNICOM

Za odvijanje svake transportne grane potrebna su dva osnovna faktora:

- Prijevozni put – željeznički kolosijek (širina kolosijeka i dozvoljeno opterećenje pruge prema osovinskom pritisku)
- Prijevozno sredstvo

Vrste željezničkih teretnih vagona:

- E – otvoreni vagon, obično s visokim stranicama
- F – specijalni otvoreni vagon s visokim stranicama
- G – obični zatvoreni vagon
- H – specijalni zatvoreni vagon
- I – zatvoreni vagon – hladnjača
- K – plato plitki dvoosovinski vagon
- L – specijalni vagon za prijevoz automobila

- R – obični četveroosovinski plato vagon
- S – specijalni plato vagon s četiri ili više osovina
- T – specijalni vagon s pokretnim krovom
- Z – vagoni sa spremnikom – cisterne
- - specijalni zatvoreni vagon

Najznačajniji unifikacijski instrument za uređivanje imovinskopravnih odnosa iz ugovora o prijevozu je Konvencija o međunarodnom prijevozu željeznicom usvojena u Bernu 1980.

UGOVOR O PRIJEVOZU – prijevoznik se obvezuje stvari prevesti do određene kolodvora i predati je primatelju, a pošiljatelj se obvezuje prijevozniku za to isplatiti ugovorenu vozarinu

Ugovor o prijevozu je sklopljen kad prijevoznik primi na prijevoz stvar s teretnim listom. Primitak se potvrđuje stavljanjem nadnevka i žiga otpremnog kolodvora na teretni list

Sudionici u prijevozu su:

- Na strani željeznice – HŽ
- Na strani robe – korisnik prijevoza, naručitelj prijevoza, pošiljatelj i primatelj

TARIFE – sadrže prijevozne uvjete i primjenjuje se prema svim podjednakim uvjetima. Tarife sadrže vozarinu i naknade za sporedne usluge. Mogu biti:

- Međunarodne
- Domaće

Moraju sadržavati sve posebne uvjete za različite prijevoze i moraju biti u skladu s konvencijom. Također može se propisati obvezna primjena međunarodnih tarifa, isključujući unutarnje tarife.

POŠILJKA - smatra se jedna ili više stvari koje se predaju na prijevoz s jednom prijevoznom ispravom (teretni list, prtljažnica)

Pošiljka može biti:

- KOMADNA - takva pošiljka za koju pošiljatelj kod predaje na prijevoz ne zahtijeva isključivo upotrebu vagona i koja je gleda svojih značajki sposobna za prijevoz s drugim komadnim pošiljkama (direktni vagoni i zbirni vagoni)
 - o U međunarodnom transportu: kao brzovozne i sporovozne pošiljke
 - o U domaćem transportu kao redovan, oročen i ekspresni prijevoz
- VAGONSKA POŠILJKA- a čiji prijevoz se zahtijeva isključivo upotreba vagona

EKSPRESNA POŠILJKA – otpremaju se u službenom vagonu vlakova za prijevoz putnika. Može sadržavati najviše 10 komada, s tim da pojedini komad ne smije biti teži od 50 kg.

Vagonska narudžbenica – obrazac pismeni s kojim naručitelj pošiljatelj naručuje vagon u otpremnom kolodvoru

ROK UTOVARA

- Za stvari koje tovari pošiljatelj rok je 6 sati
- Na stvari na koje utječe vrijeme rok je 10 sati

UTOVAR I ISTOVAR VAGONA

Utovar i istovar komadne robe osim predmeta težih od 500 kg po komadu dužih od 6 m ili kod kojih je obujam veći od 3 kubična metra, obavlja željeznica bez naknade.

VAGONI KORISNIKA PRIJEVOZA (PRIVATNI VAGONI) – smatraju se vagoni uvršteni u prijevozni park bilo koje željeznice na ime neke gospodarske ili druge organizacije, ustanove te vagoni u vlasništvu željeznice koji su dani u zakup.

TERETNI LIST – nastao je iz pisma za primatelja koje je pošiljatelj davao prijevozniku prilikom prijevoza robe. U teretnom listu navode se podaci značajni za izvršenje prijevoza: ugovorene stranke, podaci o teretu, prijevozna relacija, vozarina te drugi uvjeti prijevoza

Za razliku od teretnice, koja je robno-vrijednosni papir, jer vrijedi koliko i roba navedena u teretnici, teretni list nije vrijednosni papir već je samo legitimizacijski papir koji daje pravo naznačenom primatelju zahtijevati od prijevoznika izručenje tereta.

Dvije vrste uzoraka tiskanice teretnog lista:

- Teretni list za domaći transport za pošiljke redovnog i oročenog prijevoza
- Teretni list za međunarodni transport
 - o Prema konvenciji COTIF za sve vrste prijevoza tiskano na hrv i njem jezik, osim za kombinirani
 - o Prema konvenciji SMGS tiskan na hrv, njem, rus jeziku
 - o Teretni list CIM za kombinirani prijevoz

Teretni odnosno ekspresni list za domaći transport ima 5 dijelova

- Original
- Duplikat
- Kopiju
- Teretnu kartu
- Izvješće o prispijeću

Međunarodni ima još i 6 dio: prijepis kopije teretnog lista koji prati robu do granice i služi za kontrolu graničnog prijevoza

PRENOSIVI TERETNI LIST – pošiljatelj ili prijevoznik mogu odrediti da prijevoznik izda teretni list po naredbi ili na donositelja Kod teretnog lista, koji se predaje pošiljatelju mora biti naznačeno da je

prenosivi teretni list , a na teretnom listu koji ide s robom mora biti naznačeno da je izdan prenosivi teretni list.

Prenosivi teretni list po naredbi prenosi se indosamentom, a prenosivi teretni list na donositelja iz ruke u ruku.

Prijevozni troškovi obračunavaju se na osnovi tarifa, a plaća ih pošiljatelj.

Pošiljatelj mora unaprijed platiti vozarinu za sljedeću robu

- Za robu koja se brzo kvari
- Za žive životinje
- Za robu male vrijednosti
- Za posmrtno ostatke

ROKOVI ZA ODNOŠENJE ROBE:

- Rok za odnošenje stvari koje istovaruje primatelj 6 sati
- Za žive životinje 2 sata
- Komandne pošiljke 24 sata

Smetnje kod izdavanja:

- Ako se primatelj ne može pronaći
- Ako primatelj odbije primiti pošiljku
- Ako se teretni list ne iskupi u predviđenom roku
- Ako izdavanje zabrani ovlaštenu organ

Posebne vrste prijevoza

- Prijevoz posmrtnih ostataka – samo vagonске pošiljke, a mogu se prevoziti kao redovan ili ekspresni prijevoz (Sprovodnica)
- Prijevoz živih životinja – posebni vagoni, moraju imati pratitelja
- Prijevoz opasnih tvari – Opasne tvari:
 - o Eksplozivne tvari
 - o Stlačeni plinovi, tekući plinovi
 - o Zapaljive tekućine
 - o Zapaljive tvari
 - o Oksidirajuće tvari i organski peroksidi
 - o Otrovi i zagađujuće i infektivne tvari
 - o Radioaktivne tvari

- o Korozivne tvari
- o Ostale opasne tvari
- o Vozarina za prijevoz opasnih tvari računa se po općim odredbama robne tarife, s tim da se vozarina množi koeficijentom povećanja 1,5

MEĐUNARODNO ŽELJEZNIČKO DRUŠTVO:

- INTERCONTAINER- sve europske željeznice
- o Osnovni zadatak društva je osiguranje što većeg prijevoza robe na međunarodnom transportnom tržištu u kontejnerima
- o Posebno se angažiralo u nabavi specijalnih vagona za prijevoz kontejnera tako da raspolaže s mnogo modernih plato vagona TZV. OBRNUTIM POSTOLJIMA
- o Nalogodavci ispunjavaju PREDAJNI LIST – 6 PRIMJERAKA
- o Njegove usluge se plaćaju nakon izvršenog transporta na temelju fakture u roku 30 dana
- INTERFRIGO – za prijevoz lakopokvarljivih proizvoda
- o Specijalizirano društvo za eksploataciju i razvoj međunarodnih transporta s rashladnim uređajima

PRIJEVOZ ROBE CESTOM

Ceste se svrstavaju u dvije osnovne kategorije:

- Javne ceste – magistralna, regionalna ili lokalna cesta
- Nerazvrstane ceste

Teret se u cestovnom prometu može prevoziti dvjema osnovnim vrstama vozila

- Motornim vozilima
- Priključnim vozilima prikolica i poluprikolica

S obzirom na vrstu tereta cestovna vozila se mogu podijeliti na:

- Na vozila za prijevoz suhih tereta
- Na vozila za prijevoz tekući tereta ili cisterne

GABARIT VOZILA – najveće dopuštene dimenzije vozila odnosno koleta ili vozila i koleta pri redovnom prijevozu za koji potrebno poduzimati posebne mjere sigurnosti

KARNET TIR- carinski dokument koji predstavlja određenu carinsku garanciju

- Njome se prijevoznik ne oslobađa odgovornosti za pravilan postupak s robom u smislu postojećih carinskih propisa .
- Svrha je karneta da se prijevozniku pruže olakšice u pogledu carinskih formalnosti i u pogledu oslobađanja od polaganja carinske kaucije za robu

- Tiskan je na jeziku zemlje koja ga izdaje i francuskom
- Svaka se carinska uprava za eventualne prekršaje carinskih propisa osigurava jamstvom ovlaštene organizacije zemlje koja je izdala karnet i osiguravajućeg društva koje je preuzelo jamstvo
- Carinjenje se robe obavlja u otpremnim i uputnim carinarnicama, a carinarnice se zadovoljavaju samo kontrolom carinskog osiguranja (plombe) i carinski ne pregledavaju robu što bi zahtijevalo otvaranje vozila
- Osiguravajuće društvo preuzima obvezu plaćanja uvoznih i izvoznih pristojbi i taksi zajedno s zateznim kamatama
 - o Kad se prijevoz na osnovi karnet TIR odvija djelomično preko područja zemlje koja nije potpisnica carinske konvencije o karnet TIR-u, konvencija se na njenom području ne primjenjuje
- Dvije vrste karneta:
 - o 6 listića i talona – kada su u pitanju samo dvije zemlje
 - o 14 listića i talona – kada je u pitanju više zemalja
- Karnet TIR može se služiti svaki prijevoznik ovlašten za međunarodni prijevoz robe cestama uz uvjete:
 - o Da potpiše obvezu da će poštivati carinske i druge propise svake zemlje u kojoj prevozi robu
 - o Da će na zahtjev garantne organizacije odnosno njenog osiguratelja platiti iznose koje oni plate carinskoj upravi na njegov račun
 - o Da će vozilo kojim prevozi opremiti na način koji odgovara propisima za tu vrstu prometa
 - o Da ima potvrdu o sposobnosti vozila odnosno odobrenje prijevoza
- Izdavatelj karneta vodi registar izdanih karneta i svaki karnet nosi registarski broj . Iskorištene karnete prijevoznik je dužan vratiti odmah nakon iskorištenja, a neiskorištene nakon isteka roka njihove vrijednosti. Prijevoznik vraća iskorištene karnete svojoj udruzi Transportkomerc od koje je kupio, a na ih vraća Međunarodnoj udruzi cestovnih prijevoznika IRU.
- Karnet sadrži manifest koji predstavlja popis robe koja se prevozi. Manifest se ispostavlja u toliko primjera koliko ima karnet listića, a što ovisi o broju carinarnica.
- Međunarodni prijevoz može biti:
 - o Javni prijevoz
 - ☐ Linijski prijevoz
 - ☐ Slobodni prijevoz
 - o Prijevoz za vlastite potrebe
- Posebne vrste prijevoza:
 - o Izvanredni prijevoz – prijevoz kod kojeg su dimenzije vozila ili vozila zajedno sa stvarima na njemu ili ukupna masa vozila odnosno njegov osovinski pritisak veći od propisanog
 - o Kabotaža – prijevoz putnika i stvari između pojedinih mjesta na teritoriju RH

UGOVOR O PRIJEVOZU

Postojanje ugovora dokazuje se izdavanje teretnog lista.

Nepostojanje, neispravnost ili gubitak teretnog lista nema utjecaja na postojanje i valjanost ugovora o prijevozu.

Teretni list se u unutarnjem i međunarodnom transportu izdaje u tri originalna primjerka koja potpisuju pošiljatelj i prijevoznik.

Prvi primjerak teretnog lista predaje se pošiljatelju, drugi ide s robom, a treći zadržava prijevoznik.

TERETNI LIST – nije robno – vrijednosni, već samo legitimacijski papir koji glasi samo na ime jednog primatelja dajući mu ovlaštenje zahtijevati izručenje i predaju robe od prijevoznika na određenoj mjestu

U načelu popunjava pošiljatelj

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA:

ODGOVARA PRIJEVOZNIK ZA:

- o Potpun ili djelomičan gubitak robe
- o Oštećenje robe
- o Za zakašnjenje isporuke
- o Za radnje i propuste svojih djelatnika

Konvencija CMR i nacionalni propisi ne sadrže izričite odredbe o rokovima isporuke kod prijevoza robe cestovnim putem.

Ako se dokaže šteta zbog kašnjenja, prijevoznik može najviše platiti štetu u iznosu od dvije vozarine.

PRIJEVOZ OPASNIH TVARI

Za međunarodni transport vrijedi Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari – ADR, a za domaće se primjenjuje Zakon o prijevozu opasnih tvari.

VOZARINE U CESTOVNOM TRANSPORTU

Osnovni kriterij za utvrđivanje vozarina je prijeđeni put vozila u km i tarifna stavka nosivosti vozila u tonama

Za veću udaljenost preko 250 km tarifni stavci se povećavaju od 30 do 40 posto u zavisnosti o nosivosti vozila.

Kod prijevoza komadnih pošiljaka vozarina se utvrđuje na osnovi dužine prijevoza u km i tarifne osnove za težinu pošiljke u kg, pri čemu je najmanja obračunska težina pošiljke 200 kg.

Kod prijevoza robe specijalnim odnosno namjenskim vozilima vozarine se povećavaju do 80 posto od redovne cijene prijevoza.

U vozarinu nisu uključene posebne usluge i naknade: priprema vozila, vaganje robe, naknade za prolaz cestom

PRIJEVOZ ROBE ZRAKOM

u svjetskim razmjerima odnos prijevoza putnika i tereta kreće se u omjeru 70:30.

Teret se može prevoziti:

- Putničkim zrakoplovom
- Kombiniranim zrakoplovom C - Combi
- Teretni zrakoplov – F – Freighter
- o Najveći teretni zrakoplov je Boeing 747 F koji može primiti 110 tona tereta

Za razvoj zračnog prometa značajne su dvije činjenice:

- Povećanje kapaciteta
- Povećanje brzine

IATA –međunarodno udruženje zračnog transporta osnovano je 1919. – preko 130 članova

- Glavna funkcija je donošenje tarifa koje su obvezne za sve zračne prijevoznike

ICAO – međunarodno civilno zrakoplovstvo

Roba i putnici se mogu prevoziti:

- Linijskim prijevozom
- Slobodni prijevozom odnosno čarterom

Ugovor o prijevozu tereta može biti:

- Na određeno vrijeme
- Na jedno ili više putovanja

TERETNI LIST legitimacijski papir

Isprava koju popunjava pošiljatelj ili netko za njegov račun, a predstavlja instrument ugovora o prijevozu, sklopljenog između pošiljatelja i prijevoznika, prema kojem se prevozi roba na linijama prijevoznika.

Ispunjava se u tri primjerka i predaje se s robom. Prvi primjerak nosi oznaku za prijevoznika i popisuje ga pošiljatelj, drugi primjerak za primatelja i potpisuju ga pošiljatelj i prijevoznik i taj prati robu. Treći primjerak potpisuje prijevoznik i predaje ga pošiljatelju pošto primi robu.

Osim teretnog lista, pri prijevozu tereta upotrebljava se i ROJNI MANIFEST. – sadrži popis cjelokupne robe koja se prevozi u jednom zrakoplovu

CARGO MANIFEST – moraju imati zrakoplovi u međunarodnom transportu, pri slijetanju i uzlijetanju na aerodrome otvorene za međunarodni zračni promet.

VOZARINE – određuju se tarifama

Tarife određuje međunarodna nevladina organizacija zračnih vozara IATA – preko tzv. IATA-ove zonske konferencije koju čine pojedine zračne kompanije za prijevoz na određenim putnim zonama ili područjima.

Zone:

- I. Zona – Sjeverna i Južna Amerika
- II. Zona – Europa s europskim dijelom Rusije
- III. Zona – Azija, Australija i Novi Zeland

Tarife se dijele u 3 osnovne grupe

- Opća robna tarifa – primjenjuje se za prijevoz svih vrsta roba i služi kao osnova za izračunavanje ostalih tarifa – Tri podvrste: M, N, Q tarife koje sadrže minimalnu tarifu unutar pojedinih zona. tarife do 45 kg i kvantitativne tarife za preko 45 kg
- Specijalne robne tarife – primjenjuju se za prijevoz određenih vrsta robe kao što su: žive životinje unutar ili između određenih zona, Osnovu ove tarife čini normalna robna tarifa do 45 kg, umanjena za određeni postotak ili uvećana za određeni postotak
- Specifične robne tarife – primjenjuju se samo za određene vrste robe koje se prevoze između određenih mjesta i imaju prioritet jer su niže od ostalih tarifa.

Vozarina se može platiti na 3 načina:

- PLAĆANJE UNAPRIJED (PREPAID)– što znači da troškove prijevoza snosi pošiljatelj
- VOZARINU PLAĆA PRIMATELJ (CHARGE COLLECT)- što znači da vozarinu i druge troškove plaća primatelj na odredištu prilikom otkupa teretnog lista
- PLAĆANJE POUZEĆEM(CASH ON DELIVERY) – primatelj plaća ne samo vozarinu i druge sporedne troškove, već plaća i cijenu robe. Ovo znači da vozar za račun pošiljatelja i naplaćuje robu.

OPASNE TVARI PREMA IATA:

- EKSPLOZIVI
- Zapaljivi i nezapaljivi plinovi pod pritiskom
- Zapaljive tekućine
- Zapaljive krute tvari
- Oksidirajući materijali i organski peroksidi
- Otrovn materijali
- Radioaktivni materijali
- Korozivni materijali
- Različite druge opasne tvari

OBAVIJEST KAPETANU – da prevozi opasne tvari

OSTALE VRSTE ISKORIŠTAVANJA ZRAKOPLOVA:

- Druge komercijalne djelatnosti koje nisu prijevoz osoba i tereta – pružanje zdravstvenih usluga
- Prijevoz stvari i osoba za vlastite potrebe tzv. Nekomercijalni prijevoz
- Zakup zrakoplova

OSIGURANJE

Osnovne funkcije zaštite:

- Neposredna zaštita – mjere sprječavanja
- Posredna zaštita – ostvaruje naknade štete

Danas je disperzija , s obzirom na velike materijalne vrijednosti , prisutna i kod osiguratelja u obliku:

- Suosiguranja – udruživanje dvaju ili više osiguratelja u pokriće nekog rizika
- Reosiguranja – osiguranje samih osiguratelja

Danas se osiguranje dijeli na:

- Osiguranje imovine
- Transportno osiguranje
- Osobna osiguranja
 - o Osiguranja života
 - o Osiguranja od posljedica nesretnog slučaja

Glavni kriteriji podjele osiguranja:

- Organizacija osiguranja s obzirom na snošenje rizika Po tome osiguranje može biti dvojako organizirano i dijeli se na uzajamno osiguranje i osiguranje preko osiguravajućih organizacija
- Obveznost osiguranja. Po tom kriteriju bitan je način kako nastaje odnos osiguranja .
- Predmet osiguranja Po tom osiguranju postoje ove vrste osiguranja: osiguranje tjelesne stvari, osiguranje robe i osiguranje pravnog odnosa

Osnovna podjela osiguranja po kriteriju predmeta osiguranja:

- Imovinska osiguranja
 - o Osiguranje nepokretne imovine
 - o Osiguranje pravnog odnosa
 - o Osiguranje stvari u prometu – transportno osiguranje
- Osobna osiguranja

- o Osiguranje života
- o Osiguranje od nesretnih slučajeva

Transportno osiguranje:

- Po grani osiguranja
 - o Pomorsko osiguranje
 - o Osiguranje u unutarnjoj plovidbi
 - o Osiguranje u željezničkom transportu
 - o Osiguranje u cestovnom transportu
 - o Osiguranje u zračnom transportu
- Po predmetu osiguranja:
 - o Osiguranje prijevoznih sredstava ili kasko osiguranje
 - o Osiguranje robe ili kargo osiguranje
 - o Osiguranje odgovornosti vozara:
- ☒ S obzirom na pravnu osnovu:
 - Ugovorna odgovornost
 - Izvanugovorna odgovornost
- ☒ S obzirom na dužnost sklapanja ugovora:
 - Dobrovoljna
 - Obvezna

ZBROJ ILI IZNOS OSIGURANJA - najveći iznos koji je osiguratelj obavezan platiti osiguraniku ako nastupi osigurani slučaj U načelu iznos osiguranja treba biti jednak , što najčešće i jest, stvarnoj vrijednosti osiguranog interesa izraženog u novcu.

Ako se svota ne podudara dolazi do :

- **PODOSIGURANJA** – nastaje tada kada je iznos osiguranja manji od stvarne vrijednosti osigurane stvari
- **NADOSIGURANJA**- nastaje kada je iznos osiguranja veći od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta

Također postoje i :

- **VIŠESTRUKO OSIGURANJE** – postoji kada je neka stvar osiguranja kod dva ili više osiguratelja od istog rizika, za isti interes i vrijeme, tako da iznos osiguranja ne prelazi vrijednost te stvari.
- **DVOSTRUKO OSIGURANJE**- postoji ako je jedna stvar osigurana kod dva ili više osiguratelj, a zbroj svota osiguranja prelazi vrijednost osigurane stvari.

- SUOSIGURANJE - postoji ka je ugovor o osiguranju sklopljen s više osiguratelja, pri čemu svaki osiguratelj solidarno odgovara za potpunu naknadu , a sporazum o zajedničkom snošenju i raspodijeli rizika je internog karaktera.

RIZIK – pod rizikom razumijevamo mogućnost nastupanja nekog štetnog događaja na imovini osiguranika koja je predmetom osiguranja

RIZICI U TRANSPORTU:

- OSNOVNI TRANSPORTNI RIZIK – rizici koji su usko vezani s djelovanje transporta i opasnostima koje iz toga mogu nastati.
 - o Prometne nezgode kojima je izloženo prijevozno sredstvo
 - o Elementarne nepogode
 - o Požar i eksplozija u prijevoznom sredstvu
 - o Razbojstvo, provala, krađa
- DOPUNSKI TRANSPORTNI RIZIK – takvi rizici koji su vezani uz svojstvo robe koja se prevozi
 - o Manipulativni rizici – obuhvaćaju štete koje mogu nastati nepravilnim iskrcavanjem, ukrcavanjem i prekrcavanjem tereta
- RATNI I POLITIČKI RIZICI – rizici do koji dolazi zbog neprijateljstava država ili zbog izvanrednih stanja unutar neke pojedine države - najčešće se ti rizici osiguravaju u pomorskom prijevozu.

OBJEKT INTERESA – ekonomska vrijednost koju neka osoba, subjekt interesa , želi sačuvati od propasti ili oštećivanja te je zbog toga osigurava

OSIGURANI SLUČAJ – unaprijed predviđeni događaj u ugovoru o osiguranju koji svojom realizacijom proizvodi štetni događaj na imovini osiguranika, a istodobno stvara obvezu osiguratelju da nastalu štetu nadoknadi svom osiguraniku.

TEHNIKA OSIGURANJA PRI OCJENI RIZIKA I ODREĐIVANJU PREMIJE OSIGURANJA TEMELJI SE NA 4 FAKTORA:

- NA UZAJAMNOSTI
- NA STATISTICI
- NA ZAKONITOSTI VELIKIH BROJEVA
- NA RAČUNU VJEROJATNOSTI

PREMIJA OSIGURANJA – novčani iznos koji je ugovaratelj osiguranja dužan platiti osiguratelju na ime njegove obveze da će osiguraniku, na temelju ugovora o osiguranju, štetu odnosno isplatiti osigurninu, ako do štete dođe

Cijena rizika.

VISINA PREMIJE OVISI O:

- Vrijednosti osiguranog interesa
- Dužini trajanja osiguranja
- Broju pokrivenih rizika
- Svojstva osiguranog predmeta
- Franšiza
- Osobno svojstvo odnosno postupanje vozara
- Osobno svojstvo, postupanje osiguranika
- Djelovanje zakona ponude i potražnje

Premija osiguranja sastoji se od:

- funkcionalne premije
 - o tehničke premije
 - o doprinos za preventivu
- režijskog dodatka – sadrži sredstva za obavljanje djelatnosti osiguranja

UGOVOR O OSIGURANJU – obvezuje se ugovaratelj osiguranja da, na načelima uzajamnosti i solidarnosti, udružuje određeni iznos u organizaciju za osiguranja, a organizacija se obvezuje da isplati osiguraniku ili nekoj trećoj osobi naknadu odnosno ugovorenu svotu, ako nastane događaj koji predstavlja osigurani slučaj.

OSIGURATELJ – ona osoba koja preuzima na sebe obvezu da će isplatiti naknadu iz osiguranja u slučaju nastupa događaja navedenog u osiguranju

Organizacijski oblici u HRV

- društvo za osiguranje
- drugi oblici organizacije i djelovanja u poslovima osiguranja
- nadzorno tijelo nad društvima za osiguranje

Društvo za osiguranje može biti osnovano kao:

- dioničko društvo
- društvo za uzajamno osiguranje
- podružnica stranog društva za osiguranje

OSIGURANIK . pravna ili fizička osoba koja na osnovi ugovora o osiguranju stupa u pravni odnos s osigurateljem i koja ima interes da ne nastupi osigurani slučaj, a ako on zaista nastupi, da mu osiguratelj isplati osigurninu.

POLICA OSIGURANJA - pismena isprava kojom se potvrđuje osiguranje

Prijenos prava iz police ovisi o načinu kako je naznačen osiguranik odnosno korisnik osiguranja iz police. Polica može biti:

- polica na ime – prenosi se cesijom odnosno ustupom prava
- polica po naredbi – prenosi se indosaniranjem tj. , izjavom ovlaštene osobe na samoj polici
Indosament može biti pun(kada je navedeno ime osobe na koju se prenosi) ili prazan
- polica na donositelja – prenosi se iz ruke u ruku
- polica za račun onoga koga se tiče – iz ruke u ruku

VINKULACIJA – police je ustupanje potraživanja odnosno prijenos prava iz osiguranja prije nastanka štete – To je kada na objektu osiguranja postoji potraživanje neke treće osobe – kupnja kuće na kredit

U TRANSPORTNOM OSIGURANJU POSTOJE 3 VRSTE POLICA:

- GENERALNA POLICA – ispostavlja se onim slučajevima kad osiguratelj i osiguranik stoje u stalnom poslovnom odnosu zbog toga što osiguranik gotovo svakodnevno otprema velike količine robe , tako da polica obuhvaća sve otpremne pošiljke za određeno vremensko razdoblje
 - o FLOTANTNE ILI OTPISNE – police kod kojih se utvrđuje iznos do kojeg se mogu sukcesivno prijavljivati pošiljke unutar vremenskog trajanja ugovora
 - o POLICE STVARNOG POKRIĆA – police kod kojih se mogu prijavljivati sve pošiljke koje su obuhvaćene uvjetima osiguranja, bez obzira na njihovu vrijednost
- POJEDINAČNA POLICA – nisu u stalnom poslovnom odnosu, tj ako dolazi do sklapanja ugovora od slučaja do slučaja
- ENGLESKA POMORSKA POLICA – koristi se za osiguranje međunarodnog pomorskog karga

DRUGI DOKUMENTI OSIGURANJA:

- LIST POKRIĆA potvrda koja zamjenjuje policu osiguranja Osnovni cilj postojanje preuzete obveze osiguranja

CERTIFIKAT OSIGURANJA – uobičajena isprava o osiguranju u Engleskoj. Jednostavne forme i sadrži reducirani broj podataka.

SUBROGACIJA – pravo osiguratelja da stupi u osiguranikovu pravnu poziciju

- Pravo subrogacije osiguratelju je dano iz dva razloga:
 - o Pravno
 - o Stvarno

U vezi s nastankom rizika u osiguranju, postoje dva osnovna shvaćanja o tome što uvjetuje nastalu štetu:

- Načelo neposrednog uzorka
- Načelo daljeg odnosno odlučujućeg uzorka

FRANŠIZA – predstavlja svako sudjelovanje osiguranika u djelu štete, Franšize predstavljaju određeni postotak štete koja se ugovara u postotku od svote osiguranja ili u apsolutno iznosu koju osiguratelj nije dužan nadoknaditi ako je ona ugovorena u polici osiguranja

Svrha franšize je da se iz osiguranja odnosno naknade štete isključe tzv bagatelne štete ili štete neznatne vrijednosti

Dvije vrste:

- ODBITNA FRANŠIZA – takva franšiza u kojoj osiguratelj uvijek odbija određeni ugovoreni dio franšize od nastale štete.
- INTEGRALNA FRANŠIZA – predstavlja određeni ugovoreni postotak štete koju osiguratelj ne isplaćuje jer pada na teret osiguranika

SAMOPRIDRŽAJ – predstavlja ograničenje obveze osiguratelja u odnosu na visinu štete

Primjenjuje li se ugovoreni postotak udjela osiguranika u šteti na osiguranu svotu ili na iznos štete, koristi se izraz samopridržaj u šteti.

TRANSPORTNO OSIGURANJE

Naši osiguratelji dijele na:

- DOMAĆI CARGO – osiguranje robe koja se prevozi unutar granica države
- MEĐUNARODNI CARGO Vrste polica: prenosiva i neprenosiva polica
 - o Osiguranje uvoznog karga
 - o Osiguranje izvoznog karga
 - o Osiguranje tranzitnog karga – Može se javiti kao
 - ☐ Reeksport
 - ☐ Privremeni uvoz
 - ☐ Privremeni uvoz u svrhu dorade
 - ☐ Transport inozemne opreme izravno na gradilište u inozemstvu

Što se tiče rizika koji su pokriveni u međunarodnom kargu:

- TRANSPORTNI RIZICI
 - o OSNOVNI TRANSPORTNI RIZICI – prometne nezgode, elementarne nepogode, požar i eksplozija u prijevoznom sredstvu
 - o RIZIK KRAĐE , DJELOMIČNE KRAĐE I NEISPORUKE
 - o DOPUNSKI RIZICI- zbog manipulacije robom tijekom utovara, istovara
- RIZICI ŠTETE IZ BILO KOJEG UZROKA (all risks osiguranje)

- RIZICI RATA I ŠTRAJKA –
- o KLAUZULA ZA RAT
- o KLAUZULA ZA ŠTRAJK

VRSTE ŠTETA:

- Stvarni potpuni gubitak – roba je prestala postojati
- Izvedeni potpuni gubitak – predstavlja ekonomski gubitak osigurane robe koja kao takva fizički postoji, ali s obzirom na njezinu namjenu, ona za osiguranika ne predstavlja nikakvu vrijednost
- Zajednička ili generalna havarija – Gubici koji nastaju činom generalne havarije mogu biti
 - o HAVARIJSKE ŠTETE - gubici koji nastaju zbog žrtvovanja nekog djela ili dijelova broda
 - o HAVARIJSKI TROŠKOVI – gubitak koji se sastoji od troškova učinjenih radi očuvanja broda i tereta ili troškova nastalih u vezi izvanrednih mjera koje su poduzete u njih spadaju:
 - ☐ Troškovi luke zakloništa
 - ☐ Troškovi spuštanja
 - ☐ Supstituirani ili zamijenjeni troškovi
- Pojedinačna havarija - je takva šteta osigurane robe koja je neposredna posljedica osiguranog rizika, a koju štetu u potpunosti snosi onaj koji ima interes na osiguranoj robi
- Nagrada za spašavanje
- Zasebni ili partikularni troškovi – razumijevaju se troškovi koje je osiguranik imao u interesu osigurane robe.
- Obveza naknade trećim osobama

POSEBNE VRSTE OSIGURANJA:

- KLUPSKA OSIGURANJA – su nastala kao rezultat odbijanja osiguratelja da u potpunosti prihvate osiguranje odgovornosti brodarka tako da su brodarki u velikoj mjeri i sami sudjelovali u pokrivenju takvih šteta. Slijedom toga brodarki su bili prisiljeni takve rizike pokrivati na temelju samopomoći.

P&I klubovi pokrivaju rizike: smrt, ozljeda pomorca, zamjena posade, slijepi putnici, spašavanje života posade, sudar s drugim brodom, onečišćenje mora naftom...

Specifičnost klubova je u tome što njegovo članstvo ne čine pojedini brodarki, već oni zapravo učlanjuju u klub pojedini konkretni brod. Stoga je svaki učlanjeni brod plaća doprinos call ovisno o veličini broda i širini pokrivenja.

Ne izdaju police, nego ENDORSEMENT – svjedodžba o učlanjenju

- OBVEZNO OSIGURANJE – osiguranje odgovornosti vozara je rezultat nastojanja društva da zaštiti oštećenu osobu u pogledu naknade štete koju je učinio prijevoznik kao štetnik

U našoj se zemlji obvezno osiguravaju:

- o Putnici u javno prijevozu od posljedica nesretnog slučaja

- o Korisnici ili vlasnici motornih vozila od odgovornosti za štete nanese trećim osobama
- o Korisnici ili vlasnici zrakoplova od odgovornosti za štete nanese trećim osobama
- o Vlasnici odnosno korisnici brodica na motorni pogon odnosno jahti za štete počinjene trećim osobama
- REOSIGURANJE - jedna stranka tj. reosiguratelj preuzima obvezu drugoj stranci tj. osiguratelju platiti dio ili čak cijeli iznos koji bi ovaj trebao platiti osiguraniku, a osiguratelj prima obvezu platiti reosiguratelju određenu premiju.

Dvije grupe reosiguranja:

- o Ugovori u kojima je obveza reosiguratelja određena s obzirom na rizik koji je osiguratelj preuzeo u osiguranju
 - ☐ Ugovor o osiguranju dijela ugovora
 - ☐ Ugovor o reosiguranju viška rizika
- o Ugovori u kojima je obveza reosiguratelja određena s obzirom na osiguranu svotu ili naknadu.
 - ☐ Ugovor o reosiguranju viška štete
 - ☐ Ugovore o reosiguranju viška gubitka
- o RETROCESIJA . dijeljenje rizika primljenog u reosiguranje i njegovo ustupanje drugom reosiguratelju.
 - ☐ RETROCEDENT – reosiguratelj koji daje dio primljenog rizika
 - ☐ RETROCESIONAR – reosiguratelj koji preuzima dio rizika