Operativni poslovi lučkih špeditera

Gotić, Mario

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

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

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:141155

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Mario Gotić

OPERATIVNI POSLOVI LUČKIH ŠPEDITERA

ZAVRŠNI RAD

ZAGREB, 2018.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 30. ožujka 2018.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4794

Pristupnik: **Mario Gotić (0135185596)**
Studij: Promet
Smjer: Vodni promet

Zadatak: **Operativni poslovi lučkih špeditera**

Opis zadatka:

Uloga lučkih špeditera od iznimne je važnosti za cjelokupno gospodarstvo nacionalne ekonomije svake zemlje. Ona obuhvaća područje poslovne ekonomije koje se odnosi na upravljanje tokovima dobara i informacija od izvora do krajnjeg korisnika tj. od nabave sirovina do isporuke proizvoda kupcima. Organizacija prijevoza robe kopno-more i more-kopno je vrlo složen i zahtjevan posao u kojem jednu od značajnijih uloga ima špediter. Sukladno takvoj problematici postavlja se problem istraživanja. Zadatak završnog rada je analizirati špeditersko poslovanje, špediciju u cjelinu, špediciji, te posebno obratiti pozornost na ulogu lučkih špeditera u organizaciji prijevoza robe kopno-more-kopno.

Mentor:

doc. dr. sc. Darko Babić

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

OPERATIVNI POSLOVI LUČKIH ŠPEDITERA

OPERATIONAL ACTIVITIES OF PORT FORWARDERS

Mentor: doc. dr. sc. Darko Babić

Student: Mario Gotić

JMBAG: 0135185596

ZAGREB, rujan 2018.

SAŽETAK

Lučka špedicija je vrsta međunarodne špedicije koja se bavi organiziranjem otpreme i dopreme robe pomorskim prijevoznim sredstvima, a njezin cilj je ubrzavanje procesa dopreme i opreme robe u lukama te smanjenje prijevoznih troškova na najmanju moguću mjeru. Najvažnije osobe u međunarodnoj špediciji su upravo lučki špediteri što dokazuje činjenica da se najveća količina tereta prevozi pomorskim putovima, zbog čega i najveća količina robe prolazi kroz luke. Predmet ovog završnog rada je prikazati operativne poslove lučkog špeditera te njihovim objašnjenjem prikazati važnost lučkog špeditera u prometu robom. Važnost lučkog špeditera očitava se u odličnom poznavanju tehničko-tehnoloških i ekonomsko-pravnih mogućnosti, prava i obaveza svih sudionika koji su direktno ili indirektno povezani poslovima u pomorskim lukama.

KLJUČNE RIJEČI: međunarodna špedicija, lučki špediter, operativni poslovi

SUMMARY

Port forwarding is a type of international freight forwarding which deals with the organization of shipping and delivering goods by maritime means of transport with the aim of accelerating the process of delivering goods and equipment in ports and reducing transport costs to the smallest possible extent. The most important persons in international freight forwarding are the port forwarders. Mentioned is proven by the fact that the largest amount of cargo is transported by sea routes, which is why the largest quantity of goods passes through ports. The subject of this bachelor thesis is to show the operational affairs of the port forwarders and to explain their importance in the flow of goods. The importance of the port forwarders is reflected in the excellent knowledge of the technical-technological and economic-legal possibilities, rights and obligations of all participants who are directly or indirectly related to maritime operations.

KEY WORDS: international freight forwarding, port forwarder, operational activities

SADRŽAJ:

1. UVOD 1

2. TEORIJSKE OSNOVE I ZNAČAJNI POJMOVI ŠPEDICIJE 3

2.1. Osnovni pojmovi špedicije 4

2.2. Vrste špedicije 6

2.2.1. Lučka (pomorska) špedicija 7

2.2.2. Kontinentalna špedicija 7

2.2.3. Granična špedicija 8

2.3. Definicija pojmova uvoz, izvoz i provoz 9

2.4. Carina 9

3. PREGLED ZAKONSKE REGULATIVE 13

4. OSNOVNE DJELATNOSTI ŠPEDICIJE 17

4.1. Tarifno – konjunkturni poslovi 17

4.2. Operativni poslovi 18

5. OPERATIVNI POSLOVI LUČKIH ŠPEDITERA 20

5.1. Lučka dispozicija 20

5.2. Pozicioniranje 24

5.3. Disponiranje 24

5.4. Zaključivanje prijevoznih kapaciteta 25

5.5. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava 27

5.6. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja 31

5.7. Osiguranje robe u prijevozu 32

5.8. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj 33

5.9. Prihvat robe i iskrcaj 33

5.10. Angažiranje inspekcijskih službi 34

5.11. Zastupanje u carinskom postupku 34
5.12. Aviziranje 36
6. VAŽNOST LUČKOG ŠPEDITERA U LUKAMA 37
7. PRAKTIČAN PRIMJER OPERATIVNIH POSLOVA LUČKIH ŠPEDITERA U LOGISTIČKOJ TVRTKI 41
7.1. Osnovni podaci o logističkoj tvrtki 41
7.2. Praktičan primjer operativnih poslova lučkih špeditera u tvrtki Cargo-partner GmbH 42
7.2.1. Postupci prilikom provoza robe s aspekta lučkog špeditera u tvrtki Cargo-partner 45
7.2.2. Postupci prilikom uvoza robe s aspekta lučkog špeditera u tvrtki Cargo-partner 47
8. ZAKLJUČAK 49
LITERATURA 51
POPIS SLIKA 53
POPIS TABLICA 53

1. UVOD

Količina robe kojom se danas trguje na svjetskom tržištu svrstava špediciju kao neizbježnu djelatnost prilikom trgovanja. Špedicija je djelatnost koja se bavi poslovima otpreme i dopreme robe u prekograničnom prometu roba. Špediter je pravna ili fizička osoba koja ima zadaću organizirati otpremu i dopremu robe. Njegova stručnost i sposobnost prilikom obavljanja svih poslova s tim u vezi, na međunarodnoj razini je iznimno bitna te krajnjim korisnicima uvelike olakšava trgovinu i dopremu roba.

Osim pojave špedicije kao djelatnosti koja olakšava trgovanje krajnjim korisnicima, tokom vremena se pojavila potreba za udruživanjem špeditera u jednu organizaciju, kako bi se dodatno olakšala trgovina te se definirali odnosi između svih sudionika prisutnih kod prometa robom. Tako su danas na svjetskoj razini aktivne organizacije koje brinu o pravnim uređenjima te usklađivanju zakona i propisa različitih država na području trgovine.

Zbog svojih ekonomskih i ekoloških prednosti, glavni način prijevoza robe na velikim udaljenostima se danas prvenstveno ostvajeruje vodnim prometom. Prijevoz robe morima iznosi oko 75% te je iz tog razloga logično da je lučka špedicija najzastupljenija grana špedicije. Zbog sve većih zahtjeva na tržištu, špediterska usluga postaje sve kompleksnija pa je posao lučkog špeditera od velike važnosti za obavljanje svih operativnih poslova.

Današnje luke su se razvile u logističko distribucijske centre koji nisu više samo terminali u vodnom prometu i više se ne bave samo dopremom i otpremom robe, nego imaju široku ponudu usluga koje pružaju na svom području. U prometu roba preko luka, lučki špediter ima važnu ulogu te obavlja sve poslove povezane s organizacijom vodnog prometa, prihvatom robe u luci, obavljanjem lučkih prekrcajnih manipulacija, ali i daljnju otpremu robe kopnom.

Svrha ovog završnog rada je prikazati operativne poslove lučkog špeditera te njihovim objašnjenjem prikazati važnost lučkog špeditera u prometu robom. Rad se sastoji od osam poglavlja, od kojih se prvo poglavlje odnosi na uvodni dio, a zadnje, osmo poglavlje na zaključak. U drugom poglavlju prikazana je teorijska osnova špedicije te su definirani najvažniji pojmovi koji se javljaju u špedicijskoj djelatnosti. Kroz treće poglavlje prikazana je zakonska regulativa koja definira prava i obaveze

špeditera te špediterske djelatnosti, a u četvrtom poglavlju ovog završnog rada prikazane su osnovne špediterske djelatnosti te njihova glavna podjela na tarifno-konjunkturne i operativne poslove. Nadalje, kroz peto poglavlje opisani su svi operativni poslovi lučkog špeditera, dok je u šestom poglavlju naglasak stavljen na važnost lučkih špeditera u lukama. U sedmom poglavlju prikazan je praktičan primjer provođenja aktivnosti koje se pojavljuju kod operativnih poslova lučkog špeditera, na temelju informacija dobivenih od strane administranivnog i operativnog osoblja tvrtke Cargo-partner GmbH.

2. TEORIJSKE OSNOVE I ZNAČAJNI POJMOVI ŠPEDICIJE

Pojam špedicija potječe od latinske riječ „expedire“, odnosno „expeditio“, što znači odriješiti ili urediti. U praksi se taj izraz često prevodi kao otpremiti, otpraviti, otposlati, te se iz navedenog razloga pojam špedicija često poistovjećuje s pojmom otpremništvo.

Špedicija kao djelatnost ima dugu povijest, a sam početak veže se uz Mletačku Republiku i 13. stoljeće, kada je Venecija upravljala glavnim prometnim pomorskim putovima te je imala vrlo važnu ulogu kod trgovanja sa susjednim zemljama. Osim trgovanjem, trgovac je bio zadužen za obavljanje više različitih djelatnosti kao što su prijevoz robe, briga o skladišnim prostorima, briga o financijama tijekom poslovanja te ostali pripadajući poslovi. Zbog ondašnjeg konstantnog porasta razmjene dobara između država na Bliskom, Srednjem i Dalekom Istoku sa zemljama Zapadne Europe, nastala je potreba podjele poslova, te su trgovci počeli uključivati posrednike za obavljanje prijevoza svojih dobara. U to je vrijeme nastala i prva prijevozna isprava, kako bi se zaključio posao i prijenos vlasništva i obveza kod prijevoza robe. Ta prijevozna isprava predstavljala je potvrdu koju su posrednici predavali kupcima uz dopremljenu, odnosno otpremljenu robu, a kupac je imao obavezu potpisivanja iste o primitku robe.

Tijekom 16. stoljeća ti posrednici su počeli organizirati otpremu i dopremu robe koja nije bila u njihovom vlasništvu te su za to naplaćivali vozarinu i izdavali prijevozne isprave te račun nakon dopreme robe kao naknadu za uspješno obavljen posao.

Krajem 18. stoljeća došlo je do razvijanja tehnologija prijevoza, čime je veliku važnosti poprimila trgovina s udaljenijim područjima. Navedeno je uzrokovalo sve veću zastupljenost posrednika, odnosno špeditera koji su tada počela dobivati velike sličnosti s današnjim špediterima. Ti špediteri odabirali su prijevozne putove, unajmljivali prijevozna sredstva te davali stručne savjete u vezi s prijevozom robe.

U 18. i 19. stoljeću došlo je do razvoja parnog stroja i pouzdanog željezničkog prijevoza, za što se smatra da je za posljedicu imalo razvoj međunarodne robne razmjene, rokova kapitala, znanja i radne snage. Navedeno je prouzročilo složenost pravno-ekonomskih odnosa između sudionika uključenih u robnu razmjenu na u carinskom, bankarskom i prometnom sustavu. Zbog toga, neophodno je bilo

osnivanje FIATA-e[1] (osnovana 1926, godine u Beču), čija je uloga reguliranje špediterske djelatnosti u svijetu i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih organizacija, kao i sudjelovanje u drugim agencijama i institucijama UN-a kod donošenja raznih međunarodnih i drugih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga.

Osim spomenute FIATA-e, važno je naglasiti transportne klauzule INCOTERMS[2], koje je 1936. godine objavila Međunarodna trgovinska komora (ICC, engl. International Chamber of Comerce) [1], odnosno međunarodna pravila i termine koji uređuju pravno – ekonomske odnose između kupaca i prodavatelja u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu stranu.

Kako je špedicija sve više dobivala na značaju, špediteri su se nalazili u situacijama da ne mogu samostalno izvršiti komitentov nalog, te su za obavljanje svoje djelatnosti koristili usluge korespondenata, odnosno međušpeditera i podšpeditera. Također, zbog kompleksnosti i raznovrsnosti špediterske djelatnosti, došlo je do podjele rada te specijalizacije prema teritorijalnom djelokrugu i osnovnim obilježjima poslovanja. U nastavku ovog završnog rada definirati će se pojam špediter, kao i podšpediter i međušpediter. Također, prikazati će se navedena podjela špediterske djelatnosti, gdje će biti definiran pojam lučka (pomorska) špedicija, kao najvažniji pojam ovog završnog rada.

2.1. Osnovni pojmovi špedicije

Međunarodna špedicija definirana je s dva aspekta, kao znanost te kao gospodarska djelatnost. Kao znanost [2], međunarodna špedicija predstavlja skup interdisciplinirani i multidisciplinirani znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih vanjskotrgovinskih i prometnih (transportnih) aktivnosti koje djelotvorno omogućavaju otpremu robe iz vlastite u strane zemlje (izvozna špedicija),

[1] FIATA (*fran. Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles, engl. Internation Federation of Freight Forwarders Associations*) – Međunarodni savez špediterskih udruženja

[2] INCOTERMS (*engl. International Commercial Terms*) – službena međunarodna pravila i termini koji uređuju pravno – ekonomske odnose između kupaca i prodavatelja u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu stranu

dopremu robe iz stranih u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) i prijevoz robe između stranih zemalja (prijevozna ili tranzitna špedicija). S gospodarskog aspekta, međunarodna špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe iz vlastite zemlje u strane zemlje (izvozna špedicija), zatim dopremom robe iz stranih zemalja u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) te provozom robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje (tranzitna ili provozna špedicija). [3]

Poslove vezane uz uvoznu, izvoznu i tranzitnu, odnosno provoznu špediciju obavljaju međunarodni špediteri koji predstavljaju gospodarski subjekt, odnosno pravnu ili fizičku osobu koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza i izvoza robe, kao i sve ostale poslove u vezi s navedenim. [4]

Špediter se u većini slučajeva ne bavi samo organizacijom otpreme, dopreme ili provoza robe, nego sudjeluje i u realizaciji posla kao izvršitelj samog prijevoza robe, odnosno kao vozar. Tada njegov posao ne uključuje samo prijevozni proces, nego i skladištenje, zatim prekrcajnu manipulaciju robom, razvrstvanje robe, vaganje, i drugo. Zbog kompleksnosti i obima svog posla, ponekad glavni špediter nije u mogućnosti obaviti sve poslove, te u tom slučaju uključuje u realizaciju posla svoje korespondente, odnosno međušpeditera i podšpeditera.

Prema [3] , međušpediter je svaka pravna ili fizička osoba kojoj glavni špediter povjerava dio posla kojeg ne može samostalno izvršiti. Glavni špediter je u dosta slučaja primoran koristiti usluge međušpeditera, a najčešće vezano za poslove u međunarodnoj špediciji. Ukoliko smatra da je potrebno i ekonomski isplativo, glavni špediter može angažirati i više međušpeditera za realizaciju određenog dijela svog posla. Važno je naglasiti da jedan međušpediter nikad ne obavlja kompletan posao glavnog špeditera. Pravna ili fizička osoba na koju je glavni špediter prenio izvršenje špediterskog posla u cjelini naziva se podšpediter.

Zbog preopterećenosti u poslu, zatim nemogućnosti organizacije vlastite radne jedinice u nekom mjestu iz kojeg je potrebno dopremiti ili u koje je potrebno otpremiti robu te ostalih opravdanih razloga, glavni špediter angažira podšpeditera za izvršenje komitentovog naloga, koji ga zatim mijenja u cijelom poslu.

2.2. Vrste špedicije

Glavna podjela špediterske djelatnosti je podjela prema teritorijalnom djelokrugu poslovanja na:

- nacionalnu
- i međunarodnu špediciju.

Prema [2], nacionalna špedicija odnosi se na specijaliziranu gospodarsku djelatnost, odnosno skup specifičnih poslova, funkcija, operacija i pravila koje djelotvorno, odnosno brzo, sigurno i racionalno, omogućuju otpremu i dopremu nalogodavateljeve robe unutar granica jedne države, u pravilu, domaćim prijevoznim kompanijama. S druge strane, međunarodna špedicija bavi se organizacijom prijevoza robe između najmanje dvije različite zemlje, odnosno bavi se organiziranjem otpreme robe iz vlastite zemlje u strane zemlje (izvozna špedicija), zatim dopreme robe iz stranih zemalja u vlastitu zemlju (uvozna špedicija) te provozom robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje (tranzitna ili provozna špedicija). Glavna razlika između nacionalnog i međunarodnog špeditera je ta da se nacionalni špediter ne može baviti angažiranjem otpreme i dopreme robe u međunarodnom prometu dok međunarodni špediter može obavljati špeditersku djelatnost u nacionalnom prometu.

Zbog spomenutih složenih odnosa na nacionalnom i međunarodnom tržištu, velike konkurentnosti na tržištu, ali i obima složenosti špediterskih aktivnosti i sve većih zahtjeva korisnika špediterskih usluga, svaka špediterska kuća nastoji pružiti svojim korisnicima što kvalitetniji i veći paket usluga. Kako špediterska djelatnost obuhvaća veliki obim različitih poslova, dolazi do potrebe specifikacije špedicije na veće cjeline, te se prema osnovnom obilježju poslovanja međunarodna špedicija dijeli na tri glavne vrste:

- lučku (pomorsku),
- kontinentalnu i
- graničnu špediciju.

2.2.1. Lučka (pomorska) špedicija

Lučka špedicija je vrsta međunarodne špedicije koja se bavi organiziranjem otpreme i dopreme robe pomorskim prijevoznim sredstvima. Prema [5], lučke špediterske tvrtke nalaze se na refrakcijskim točkama dvaju ili više prometnih grana (morskim lukama, pristaništima, zračnim lukama), te iz toga proizlazi posebnost njihovog poslovanja koje je vezano uz prijelaz robe s prijevoza u jednoj prometnoj grani na prijevoz u drugu prometnu granu. Lučka špedicija u svom obimu poslovanja uključuje organizaciju manipulacije teretom u pomorskim lukama s ciljem koordinacije rada svih sudionika u otpremi i dopremi robe. Cilj lučke špedicije je ubrzavanje procesa dopreme i opreme robe u lukama, kao i smanjenje prijevoznih troškova na najmanju moguću mjeru. Lučki špediteri obavljaju poslove lučke špedicije, a da bi uspješno izvršili svoje brojne obaveze u okviru lučkog prometa oni moraju dobro poznavati tehničko-tehnološke i ekonomsko-pravne mogućnosti, prava i obaveze svih sudionika koji su direktno ili indirektno povezani poslovima u pomorskim lukama.

Među glavnim vrstama špedicije najznačajnije mjesto pripada lučkoj špediciji, jer se oko 75 % svjetske trgovine odvija pomorskim putovima, te se može reći da tržište rada međunarodne špedicije leži upravo u lukama.

S obzirom na svoje osnovno obilježje lučka špedicija se zove i pomorska, a takvo obilježje proizlazi zbog dva glavna razloga [6]:

- more je najjeftiniji prijevozni put (u pomorskom prometu cijena prijevoza po toni tereta je i do 50 % niža nego u željezničkom i cestovnom prometu);
- more, kao prometni put, ima izvjestan monopolski položaj, jer jedino ono omogućava veći i obimniji robni promet između pojedinih kontinenata.

2.2.2. Kontinentalna špedicija

Kontinentalna špedicija se, za razliku od lučke (pomorske) špedicije bavi organizacijom otpreme, dopreme i provoza robe kopnenim prijevoznim putevima. Ona se isto tako, sukladno vidovima prometa može podijeliti na:

- željezničku,
- riječno-kanalsku-jezersku,

- cestovnu i
- zračnu (zrakoplovnu) špediciju

Kao što je navedeno u [7], zadatak kontinentalnih špeditera je da prate prometne i tarifne promjene u željezničkom, riječnom, zračnom i cestovnom prijevozu, te uzevši u obzir te promjene, organiziraju prijevoz robe te ostvaruju određenu dobit. Kontinentalni špediteri mogu u kombiniranom transportu koristiti suvremene oblike racionaliziranog manipuliranja i transporta robe (paletizacija, kontejnerizacija i sl.), te posebno u multimodalnom transportu bitno utjecati na racionalizaciju s aspekta vremena i troškova.

Brojna špedicijska poduzeća gotovo redovno se bave poslovima lučke i poslovima kontinentalne špedicije. One obično imaju specijalizirane sektore ili niže organizacijske oblike, kao što su poslovnice, ispostave i radna mjesta, koje se bave poslovima jedne vrste špedicije. Pravni položaj i odgovornost špedicijskog poduzeća regulirani su na isti način i za kontinentalnu i za lučku špediciju.

2.2.3. Granična špedicija

Prema [6], graničnom špedicijom podrazumijeva se specijalizirana djelatnost koja se pretežito bavi carinskim poslovima oko otpreme izvozne, odnosno dopreme uvozne i tranzitne robe, kao i drugim poslovima koji su u vezi s prelaskom robe preko državne granice, odnosno carinske crte. Ivaković i suradnici u [4] navode da su granične špediterske tvrtke locirane na graničnim prijelazima otvorenim za međunarodni promet robe i glavni dio njihovog poslovanja vezan je za obavljanje carinskih i drugih formalnosti pri ulasku robe u nacionalno carinsko područje.

Poslovi koji su vezani za graničnu špediciju obavljaju granični špediteri. Najčešće su ti poslovi vezani za obavljanje određenih carinskih formalnosti oko izvoza, uvoza, tranzita robe i raznih manipulacija koje se obavljaju s robom na granici kao što su pretovar robe, privremeno uskladištenje robe, organiziranje i omogućavanje pregleda robe sanitarnim, veterinarskim i fitosanitarnim organima i sl.

Osim navedenih poslova, granična špedicija u svom obimu poslovanja obavlja poslove koji se odnose na kontrolu kvalitete i kvantitete robe, kao i doleđivanje lakopokvarljive robe, hranjenje živih životinja i slično.

Granična špedicija ima zadatak organizirati zbirni promet pošiljaka, kojim se osigurava brza otprema robe, a čime se istovremeno povoljno utječe i na visinu prijevoznih troškova.

Granični špediteri obavljaju svoje specifične poslove u okviru špediterske djelatnosti vrlo često po nalogu i za račun drugih (lučkih, kontinentalnih i graničnih špeditera) koji na odgovarajućem graničnom prijelazu nemaju vlastite organizirane jedinice (poslovnice). [6]

2.3. Definicija pojmova uvoz, izvoz i provoz

Osnovni poslovi koje organizira špediter, neovisno o kojoj vrsti špedicije je riječ, su uvoz (doprema), izvoz (otprema) te provoz (tranzit) robe.

Pod pojmom uvoz podrazumijeva se doprema robe iz strane zemlje u domaću, a zadaci koje špediter obavlja u okviru poslova uvoza su organizacija i provedba prijevoza robe iz stranih zemalja u vlastitu zemlju, ishođenje uvoznih dozvola, zastupanje u carinskom postupku, podnošenje dokumenata nadležnoj carinskoj ispostavi, osiguranje transporta robe sukladno zahtjevima komitenta, kao i obavljanje ostalih radnji koje su povezane s navedenim zadacima.

Izvoz robe odnosi se na otpremu robe iz vlastite zemlje u stranu zemlju. U ovom postupku špediter također ima zadatak da organizira i provede prijevoz robe, ali u ovom slučaju iz vlastite zemlje u strane zemlje.

Kod organizacije provoza robe špediter obavlja sve one poslove koje i inače obavlja u organizaciji uvoza (dopreme) i izvoza (otpreme) robe. U postupku provoza robe špediter organizira dopremu provozne robe iz jedne zemlje, koju nakon preuzimanja otprema u drugu zemlju. [3]

2.4. Carina

Zastupanje i obavljanje poslova u vezi s carinjenjem robe spada u važne poslove koji su u obimu poslovanja međunarodne špedicije. Sam pojam carine može se razmotriti s dva aspekta, administrativnog i financijskog. U administrativnom smislu carina je naziv za organ državne uprave koji preko svojih ustrojstvenih

jedinica provodi carinske propise. Gledajući s financijskog aspekta, carina predstavlja novčane pristojbe, odnosno davanja koja se naplaćuju u prekograničnom prometu roba u korist državnog proračuna. [4]

Republika Hrvatska članica je Europske unije (EU) od 1. srpnja 2013. godine članica Europske unije pa je time došlo do prilagođavanja i usklađivanja carinskog sustava koji se primjenjuje i koji je prihvaćen na cijelom terijtoriju EU. Donesen Sukladno navedenome, donesen je novi Zakon o carinskoj službi (NN br. 68/13) na temelju kojeg su definirani sljedeći poslovi carinske službe: [8]

- utvrđivanje, naplata i nadzor carinskih davanja, trošarina, posebnih poreza, poreza na dodanu vrijednost, ostalih drugih javnih davanja te javnopravnih naknada,
- osiguravanje pravilne primjene carinskih i drugih propisa koji se odnose na unos, iznos, provoz, prijenos, skladištenje i drugo raspolaganje s robom koja podliježe mjerama carinskog nadzora,
- provedba carinsko-sigurnosnih mjera,
- sudjelovanje u provođenju mjera zajedničke poljoprivredne, ribarske i trgovinske politike,
- utvrđivanje, stavljanje na raspolaganje i nadzor tradicionalnih vlastitih sredstva Europske unije iz carinskih davanja,
- otkrivanje, sprječavanje te suzbijanje prekršaja i kaznenih djela, prikupljanje podataka o tim djelima i počiniteljima te provedba dokaznih radnji u prekršajnom i kaznenom postupku,
- nadzor nad provedbom propisa o zabrani i sprječavanju obavljanja neregistrirane djelatnosti te otkrivanje i sprječavanje svih oblika nedozvoljene i protuzakonite trgovine,
- nadzor nad unosom, iznosom, prekograničnim prometom te drugim kretanjem i gospodarenjem otpadom sukladno propisima koji uređuju gospodarenje otpadom,
- nadzor provedbe obveza proizvođača proizvoda u smislu propisa koji uređuju gospodarenje otpadom te naplata naknada za gospodarenje posebnim kategorijama otpada koje se obračunavaju i plaćaju te postupka posredovanja i trgovanja otpadom sukladno propisima koji uređuju gospodarenje otpadom,

- provedba carinskih mjera provjere uvoza tvari koje oštećuju ozonski sloj sukladno propisima o zaštiti zraka,
- nadzor u skladu s posebnim propisima ispunjavanja uvjeta za ostvarivanje prava na korištenje novčanih sredstava koja se isplaćuju iz državnog proračuna Republike Hrvatske, kao i novčanih sredstava koje korisnici izravno ili posredno ostvaruju primjenom oslobođenja ili izuzeća od plaćanja javnih davanja te sniženih visina i diferenciranih stopa javnih davanja,
- provjere zakonitosti postupanja s robom sukladno propisima o koncesijama,
- nadzor nad robom kojom se povređuje pravo intelektualnog vlasništva,
- nadzor nad provedbom propisa o morskom i slatkovodnom ribarstvu na području ribolovnog mora i voda te u dijelu koji se odnosi na kretanje i promet riba i drugih morskih i vodenih organizama,
- nadzor kretanja, raspolaganja i prometa opasnih proizvoda i proizvoda čije je stavljanje na tržište zabranjeno ili ograničeno ili za koje je naređeno povlačenje s tržišta, odnosno proizvoda koji ne ispunjavaju propisane tehničke zahtjeve i predstavljaju ozbiljan rizik za zdravlje i sigurnost,
- provedba carinskih mjera provjere značajki proizvoda sukladno propisima o tehničkim zahtjevima za proizvode i ocjenjivanju sukladnosti i drugim propisima koji uređuju tehničke zahtjeve za proizvode,
- nadzor unosa i iznosa gotovine preko državne granice sukladno propisima o sprječavanju pranja novca i financiranju terorizma,
- nadzor obavljanja prijevoza, dozvola i drugih isprava sukladno propisima o prijevozu u cestovnom prometu te osovinskog opterećenja, ukupne mase i dimenzija vozila u prometu na cestama sukladno propisima o sigurnosti prometa na cestama,
- provedba upravnih, stručnih i nadzornih mjera u vezi s ispunjavanjem propisanih uvjeta za obavljanje međunarodnog otpremništva u vezi s carinjenjem roba, odnosno uvjeta za obavljanje poslova zastupanja u carinskom postupku,
- administrativna suradnja i međunarodna razmjena informacija s državama članicama Europske unije ili s trećim državama u području primjene propisa iz nadležnosti Carinske uprave,

- svi drugi poslovi koji su Carinskoj upravi stavljeni u nadležnost posebnim propisima.

Carinskim zakonom [8] definirani su sljedeći pojmovi koji se svakodnevno koriste u službenoj carinskoj terminologiji:

- carinski status robe – određenje robe u smislu carinskih propisa kao domaće ili strane robe.
- carinski dug - obveza određene osobe da za određenu robu plati propisima utvrđenu svotu uvozne carine ili izvozne carine.
- carinski nadzor – opće mjere koje poduzima Carinska uprava da bi se osigurala provedba carinskih i drugih propisa koji se primjenjuju na robu koja je predmet carinskog nadzora.

3. PREGLED ZAKONSKE REGULATIVE

Nakon svojeg osamostaljenja i uspostavom carinskog sustava, Republika Hrvatska započela je s pripremnim radnjama kako bi mogla postati punopravna članica bitnih svjetskih organizacija koje se bave trgovinskim pitanjima. Tako je 1991. godine postala promatračem u organizaciji GATT (*eng. General Agreement on Tariff and Trade*). GATT sadrži pravni sporazum o trgovini i tarifama između mnogih zemalja, a cilj mu je promicanje međunarodne trgovine smanjenjem ili uklanjanjem trgovinskih barijera poput tarifa ili kvota. Sporazum je stupio na snagu 1. siječnja 1948. godine te su ga potpisale 23 države.

Republika Hrvatska je postala 1993. godine punopravna članica Međunarodne Carinske Organizacije, Vijeća za carinsku suradnju – WCO (*eng. World Customs Organization*). WCO je međuvladina organizacija koja se bavi razvojem međunarodnih konvencija, razvojem instrumenata i alata o temama kao što su klasifikacija roba, pravila o podrijetlu, naplati prihoda od carine, sigurnosti opskrbnih lanaca i suzbijanjem trgovanja ilegalnim oružjem. Također, organizacija WCO brine o međunarodnoj nomenklaturi robe prema Harmoniziranom sustavu.

Svjetskoj trgovinskoj organizaciji – WTO (*eng. World Trade Organization*), Republika Hrvatska pristupa kao punopravna članica 2000. godine. Svjetska trgovinska organizacija – WTO je međuvladina organizacija koja regulira međunarodnu trgovinu. Organizacija je s radom počela 1. siječnja 1995. godine te se podrazumijeva nasljednicom organizacije GATT. Posao WTO-a je regulacija trgovine robom i uslugama, intelektualnim vlasništvom između zemalja sudionica te pružanje okvira za pregovore o trgovinskim sporazumima i procesima rješavanja sporova s ciljem provođenja pridržavanja sudionika sporazuma o WTO-u, a koje potpisuju predstavnici vlada te koji su ratificirani od strane parlamenata.

Pristupanjem Republike Hrvatske u Europsku Uniju, izglasan je novi carinski zakon - Zakon o carinskoj službi (NN br. 68/13), te je došlo do prilagođavanja i usklađivanja carinskog sustava Hrvatske s carinskim sustavom koji se primjenjuje i koji je prihvaćen na području EU. Osim novog carinskog zakona, carinski sustav Republike Hrvatske uređuju podzakonski propisi:

- Pravilnik o obrascima za provedbu Carinskog zakona, (NN 176/03, NN 69/06),
- Uredba za provedbu Carinskog zakona, (NN 161/03),

- Zakon o provedbi carinskog zakonodavstva Europske unije (NN 40/16).

Ministarstvo financija i Carinska uprava započeli su s primjenom elektroničkog načina podnošenja uvoznih carinskih deklaracija u okviru nacionalnog sustava za obradu uvoznih carinskih deklaracija (HRAIS) s danom pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji. Navedeni sustav obuhvaća postupanja vezana uz proces uvoznog carinjenja robe, koji obuhvaća način i uvjete e-podnošenja uvozne carinske deklaracije, provedba prilikom uvoza (Ministarstvo financija, Nacionalni sustav za obradu uvoznih carinskih deklaracija).

Prema uzoru na uređene Europske države uređuje se pravni sustav Republike Hrvatske te je na temelju tih iskustava reguliran i temelji se na tri osnovna pravna izvora o špediciji:

- Zakon o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18),
- Zakon o trgovini (NN87/088, 96/08, 116/08, 79/09, 114/11, 68/13, 30/14) i
- Opći uvjeti poslovanja međunarodnih špeditera Hrvatske.

Zakon o obveznim odnosima iz 2015. godine regulira prava i obveze kao i odgovornost između špeditera i nalogodavca. U navedenom Zakonu, odsjek 22. posvećen je isključivo otpremi te je podijeljen u pet segmenata:

- pojam,
- obveze otpremnika,
- obveze nalogodavca,
- posebni slučajevi otpremanja i
- založno pravo otpremnika,

Prema [9], ugovor o otpremi (špediciji) obvezuje otpremnika da radi prijevoza stvari sklopi u svoje ime a za račun nalogodavca, ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prijevoza te obavi ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavca obvezuje da mu isplati određenu naknadu. Ako je ugovorom predviđeno otpremnik može sklopiti ugovor o prijevozu i poduzimati druge pravne radnje u ime i za račun nalogodavca. Nalogodavac može po svojoj volji odustati od ugovora, ali je u tom slučaju dužan nadoknaditi otpremniku sve troškove što ih je do tada imao i isplatiti mu razmjeran dio naknade za dotadašnji rad.

Opći uvjeti poslovanja doneseni su 20. siječnja 1993. godine od strane Hrvatske gospodarske komore. Sadrže pravila kojima se pobliže uređuje ugovor između otpremnika i nalogodavatelja, te predstavljaju autonomni izvor prava. Opći uvjeti poslovanja [10] međunarodnih otpremnika Hrvatske navode otpremničke poslove te sadrže odredbe o ponudi, nalogu za otpremu (dispoziciji), prihvatu i predaji stvari, prijevoznim i popratnim dokumentima, prispijeću oštećene pošiljke i postupku s istom, određivanju prijevoznog puta i načina prijevoza (instradaciji), rokovima izvršenja, pregledu pakiranja, utvrđivanju količine, uzimanju uzoraka, carinjenju, osiguranju, naknadi za usluge i naknadi troškova, odgovornosti otpremnika, zadržavanju i zalogu robe te rješavanju sporova.

Međunarodni špediteri, kao specijalisti za organizaciju otpreme, dopreme i provoza robe, u gotovo svim europskim državama obavljaju svoje poslove u tri pravna statusa: [11]

- statusu komisionara (u svoje ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja),
- u statusu agenta (u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja),
- statusu samostalnog gospodarstvenika (u svoje ime i za svoj račun).

Statusom komisionara, špeditera se smatra gospodarstvenikom koji može biti pravna ili fizička osoba koja je registrirana za obavljanje poslova vanjskotrgovinskog prometa, te ta osoba samostalno posluje i sklapa posao u svoje ime, ali za račun nalogodavatelja.

Špediter koji ugovara prijevoz u nalogodavateljevo ime te za njegov račun ima status agenta, dok špediter koji ugovara poslove otpreme, dopreme ili provoza robe u svoje ime i za svoj račun ima status samostalnog gospodarstvenika.

S navedenim pravnim položajem, špediteru se omogućuje da izravno izvršava ili koordinira aktivnosti svih sudionika i u sustavu morskih luka.

Složenost špediterskog posla te same organizacije prijevoza robe zahtijeva reguliranje odnosa između nalogodavca i samog špeditera. Odnos između nalogodavca i špeditera definiran je u skladu sa Zakonom o obveznim odnosima.

Prema članku br. 849 Zakona o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18), Ugovor o Otpremi (špediciji) obvezuje otpremnika da radi prijevoza stvari sklopi u svoje ime i za račun nalogodavca, ugovor o prijevozu i druge

ugovore potrebe za izvršenje prijevoza te obavi ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavac se objeduje isplatiti mu određenu naknadu. Ako je ugovorom predviđeno otpremnik može sklopiti ugovor o prijevozu i preuzimati druge pravne radnje u ime i za račun nalogodavca. Nadalje, prema članku br. 850 istog Zakona, nalogodavac može po svojoj volji odustati od ugovora, ali je u tom slučaju dužan nadoknaditi otpremniku sve troškove što ih je do tada imao i isplatiti mu razmjeran dio naknade za dotadašnji rad.

4. OSNOVNE DJELATNOSTI ŠPEDICIJE

Prema [4], poslovi koje špediter obavlja u sklopu svoje osnovne djelatnosti mogu se podijeliti u dvije kategorije na:

- tarifno – konjunkturne poslove koji su usmjereni na prodaju špediterske djelatnosti i
- operativni poslove koji su usmjereni na proizvodnju špediterske djelatnosti.

Navedena podjela špediterskih poslova smatraju se ključnim dijelovima špedicije bez kojih špediterska djelatnost ne bi mogla funkcionirati kao organizirana djelatnost.

4.1. Tarifno – konjunkturni poslovi

Tarifno – konjunkturni poslovi odnose se na izradu cijene prijevoznih i drugih troškova za određene transporte, davanje informacija o visini takvih troškova, davanje ponuda za izvođenje špediterskih poslova, kontrola prijevoznih isprava i drugo.

Tarifno – konjunkturni poslovi obuhvaćaju aktivnosti koje špediter poduzima radi pružanja stručno-tehničke pomoći komitentima, zatim unaprijeđenja svoje tržišne pozicije te pružanja stručno-tehničke podrške operativnom sektoru tvrtke. Ukratko rečeno, tarifno – konjunkturni poslovi vezani su uz prodaju špediterske usluge. Tarifno – konjunkturni odjel pokriva sve elemente špediterskih poslova, a sastavljen je od komercijalista, stručnjaka za pojedine vrste prijevoza i stručnjaka za carinska pitanja. Prema [4], najvažniji tarifno-konjunkturni poslovi su sljedeći:

- akvizicija – skup aktivnosti koje špediter poduzima radi privlačenja i pridobivanja novih komitenata i novih poslova,
- stručni savjeti i informacije,
- istraživanje tržišta,
- ugovori i ponude za obavljanje špediterske usluge,
- refakcija, stimulacija i agencijske provizije,
- reklamacija te
- instradacija – određivanje prijevoznog puta i prijevoznog sredstva.

Istraživanjem tržišta špediteri prikupljaju informacije od poslovnih kontakata (poznanstva s poslovnim ljudima, poslovni skupovi, državne agencije i slično) o poslovnom stanju subjekata ponude i potražnje. Temeljem prikupljenih informacija planiraju se poslovne aktivnosti i donose odluke. [4]

Špediter nudeći svoje stručne savjete, informacije i usluge zainteresiranim korisnicima omogućuje nove poslovne veze. Špediteri komitentima nude usluge vezane uz određene poslove ili općenite ponude primjenjive na sve poslove specifičnog komitenta. Prihvaćanjem ponude ulazi se u formalno-pravnu poslovnu suradnju, a uvjeti ponude obvezuju obje strane. Ono ima isti značaj kao i zaključivanje ugovora čime se uređuju sve pojedinosti poslovnih odnosa između špeditera i komitenta. [4]

4.2. Operativni poslovi

Operativni poslovi odnose se na poslove koje špediter obavlja prilikom izvršenju dispozicije komitenta, odnosno pri otpremi i dopremi robe u međunarodnom prometu. U praksi postoji niz funkcionalnih radnji koje se poduzimaju kako bi špediter realizirao svoje poslove. Uvijek su zastupljeni glavni elementi njihovog tijeka i operativne tehnike, a sadržaj i redoslijed radnji se određuje glavnim obilježjem koje njegovom zadatku daje dispozicija komitenta, odnosno obavljanje pojedinih radnji uvjetovano je posebnostima potreba u svakom pojedinom slučaju dopreme, odnosno otpreme roba.

Kao što je spomenuto, strukturu operativnih poslova čini niz funkcionalnih skupina radnji koje su u kronološkom slijedu vezane uz pojedine faze izvršenja dispozicije komitenta. U tom smislu, struktura operativnih poslova može se sistematizirati prema sljedeća dva načela: . [4]

1. prema špediterovoj ulozi u prijevoznom pothvatu na

- prijam dispozicije i pozicioniranje,
- disponiranje,
- zaključivanje prijevoznih kapaciteta,
- ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava,
- ugovaranje prekrcaja i skladištenja,

- osiguranje robe u prijevozu,
- predaja robe na prijevoz i ukrcaj,
- prihvat robe i iskrcaj,
- angažiranje inspekcijskih službi,
- zastupanje u carinskom postupku i
- aviziranje

2. prema osnovnom obilježju špediterova zadatka na:

- poslove uvoza,
- poslove izvoza,
- poslove provoza (tranzita) i
- sajamske poslove.

Kako je u ovom radu naglasak stavljen na operativne poslove lučkih špeditera, u sljedećoj cjelini će navedeni operativni poslovi biti detaljnije objašnjeni te će fokus biti na djelokrugu rada lučke špedicije.

5. OPERATIVNI POSLOVI LUČKIH ŠPEDITERA

Lučki špediter najvažnija je osoba kod prometa robe preko luka. On obavlja sve poslove vezane uz otpremu i dopremu robe u međunarodnom prometu, a koja u svom itineraru između prodavatelja i kupca prolazi pomorskom i/ili kopnenom lukom. Neki od tih poslova vezani su uz organizaciju itinerara robe pomorskim putovima, prihvat robe u luci te obavljanje lučkih prekrcajnih manipulacija, kao i s daljnjim postupanjima s robom, odnosno daljnjom otpremom robe kopnenim putovima. Sve navedeno su poslovi koje lučki špediter obavlja kod izvršenja komitentovog naloga te su prema glavnoj podjeli špediterovih poslova svrstani u operativni poslove.

5.1. Lučka dispozicija

Lučki špediter započinje postupak otpreme robe iz luke ili dopreme robe u luku ili provoz robe kroz luku na temelju lučke dispozicije koju dobije od strane komitenta. Lučka dispozicija je nalog i ovlaštenje lučkom špediteru od strane komitenta, da obavi sve aktivnosti vezane uz dopremu robe u luku (slika 1.), otpremu robe iz luke (slika 2.), ili da obavi provoz robe kroz luku. Nalogodavatelj ima obavezu putem lučke dispozicije obavijestiti lučkog špeditera o svojstvima robe, što se odnosi na obavještavanje lučkog špeditera da li je riječ o opasnoj robi, ili se u pošiljci nalazi dragocjena roba dokumenti, vrijednosni papiri ili druge skupocjene stvari, navodeći njihovu vrijednost.

Lučka dispozicija treba sadržavati sve potrebne podatke koji lučkom špediteru omogućuju ispravno i pravodobno izvršenje dodijeljenog mu posla, a osnovni podaci koje nalogodavatelj mora navesti su:

- osnovni podaci o nalogodavatelju (uvozniku odnosno izvozniku) i korisniku robe – naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaksa, e-mail adresa, odgovorna osoba,
- osnovni podaci o primatelju robe (stranom kupcu) u slučaju kada se radi o otpremi, odnosno podaci o pošiljatelju robe (stranom dobavljaču) u slučaju kada se radi o dopremi – naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaksa, odgovorna osoba,
- broj izvoznog (kod otpreme), odnosno uvoznog (kod dopreme) zaključka,

- podaci o robi – trgovački naziv na hrvatskom i na stranom jeziku, vrijednost, količina, način pakiranja,
- paritet isporuke prema INCOTERMS-u,
- podaci o instradaciji,
- podaci o osiguranju,
- podaci o vrsti carinskog postupka i plaćanju carinskog duga,
- naputak za daljnju otpremu carinjenja.

Osim navedenih podataka, ovisno o mogućim posebnim zahtjevima nalogodavatelja, te o posebnim svojstvima robe, dispozicija mora sadržavati i neke dodatne podatke, dokumente i upute.

Obrasce dispozicije lučki špediter izrađuje za svoje potrebe prema vlastitom grafičkom rješenju, a određeni broj bianco obrazaca unaprijed dostavlja svojim nalogodavateljima, ili su javno dostupne na Internet stranicama. Nakon zaključenja kupoprodaje robe, nalogodavatelj ispunjava dispoziciju i dostavlja je lučkom špediteru. [4]

Primjer neispunjene lučke dispozicije za dopremu robe, odnosno uvoz nalazi se na slici 1., dok je na slici 2. prikazan primjer neispunjene lučke dispozicije za otpremu robe, odnosno izvoz. Na navedenim slikama mogu se vidjeti svi potrebni podaci koje je nalogodavatelj dužan dostaviti lučkom špediteru, ovisno o aktivnosti za koju ga angažira.

UVOZNIK: _____
ob, naziv i mjesto

_____
odgovorna osoba, OIB/JMBG, telefon, fax, e-mail

Predmet: Dispozicija za uvoz broj _____

1. Broj ugovora ili narudžbe i datum: _____

2. Prodavatelj: _____
točan naziv i adresa

3. Primatelj: _____
točan naziv i adresa, telefon, fax, odgovorna osoba

4. Vrijednost robe iz računa / ugovora: _____

5. Paritet prema INCOTERMS-u: _____
6. Trgovački naziv robe na stranom i hrvatskom jeziku (vrsta i kakvoća) i tarifni broj iz Carinske tarife:

_____

_____

7. Količina robe: u jedinici mjere: _____ brutto težina: _____
broj koleta i vrsta: _____ obujam/dimenzija: _____

8. Mjesto carinjenja: _____
9. Vrsta transporta: _____
cestovni, željeznički, zračni, pomorski, kombinirani, zbirni, pošta

10. Roba osigurana (ne/da): _____ Relacija: _____ Rizik: _____
osigurana vrijednost: _____ osiguravatelj i broj police: _____

11. Datum i mjesto preuzimanja robe: _____

12. Pravilo za utvrđivanje carinske vrijednosti: _____
Da li su kupac i prodavatelj povezani i da li postoje ograničenja za kupca glede raspolaganja robom

13. Zemlja podrijetla: _____ Zemlja uvoza: _____ Zemlja plaćanja: _____

14. Carinske olakšice (oslobođenja, preferencijali...): _____

15. Vrsta carinskog postupka / namjena uvoza: _____

16. Broj i datum nadzorne knjige: _____

17. Carinska garancija (izdavatelj i broj): _____
18. Za pomorsku otpremu: Ukrcavatelj: _____ Luka ukrc: _____ Odredišna luka: _____

19. Dodatne upute: _____

_____

_____

20. Carinske i ostale pristojbe plaća: _____

_____
ob, naziv i adresa, žiro račun

Sukladno članku 5. St.2. Al. 1 Carinskog zakona Zajednice (IZRAVNO OPUNOMOĆENJE), ova dispozicija je ujedno i ovlaštenje otpremniku:

_____
ob, naziv i mjesto

da u moje ime i za moj račun može obaviti radnje vezane uz carinjenje gore navedene robe uključujući i preuzimanje rješenja koje carinarnica donosi u upravnom postupku

PRILOZI: račun prodavatelja broj: _____
prijevozni dokumenti: _____
EUR: _____
ostalo: _____

Potpis i žig odgovorne osobe:

_____

Slika 1. Lučka dispozicija za uvoz (dopremu robe)

Izvor: [12]

IZVOZNIK: _____
OIB, naziv i mjesto

_____
odgovorna osoba, OIB, telefon, fax, e-mail

Dispozicija
za izravno zastupanje u izvozu br. _____

1. Pošiljatelj: _____
točan naziv i adresa, telefon, fax, odgovorna osoba
2. Kupac: _____
točan naziv i adresa
3. Primatelj: _____
točan naziv i adresa, telefon, fax, odgovorna osoba
4. Vrijednost robe iz računa / ugovora: _____
5. Paritet prema INCOTERMS-u: _____
6. Trgovački naziv robe na stranom i hrvatskom jeziku (vrsta i kakvoća) i tarifni broj iz Carinske tarife:
_____
_____
7. Količina robe: u jedinici mjere: _____ brutto težina: _____
broj koleta i vrsta: _____ obujam/dimenzija: _____
8. Mjesto carinjenja: _____
9. Vrsta transporta: _____
cestovni, željeznički, zračni, pomorski, kombinirani, zbirni, po šta
10. Roba osigurana (ne/da): ____ Relacija: _____ Rizik: _____
osigurana vrijednost: _____ osiguravatelj i broj police: _____
11. Datum i mjesto preuzimanja robe: _____
12. Upute za carinjenje robe u inozemstvu (mjesto i otpremnik) _____
13. Zemlja naplate: _____ Zemlja namjene: _____
14. Upute za popunjavanje EUR-a: _____
15. Upute za popunjavanje transportnih isprava: _____
16. Broj i datum nadzorne knjige: _____
17. Vrsta carinskog postupka: _____
18. Garancija za tranzitni postupak: _____
19. Dodatne upute: _____
_____
_____
20. Prijevozne i ostale troškove plaća: _____
_____
OIB, naziv i adresa, žiro račun

Sukladno članku 5. St.2. Carinskog zakona Zajednice, ova dispozicija je ujedno punomoć za IZRAVNO ZASTUPANJE kojom otpremnik:

_____
Podaci o ovlaštenom carinskom otpremniku, OIB, naziv i adresa

djeluje u ime i za račun druge osobe. Opunomoćenik je ovlašten za poduzimanje svih radnji u postupku koji vodi Carinska uprava.
U odnosu na carinske deklaracije, uvoznik je odgovoran za plaćanje carinskog duga koji proizlazi iz carinske deklaracije.

PRILOZI: račun prodavatelja broj: _____
prijevozni dokumenti: _____
EUR: _____
ostalo: _____

Potpis i žig odgovorne osobe:

_____

Slika 2. Lučka dispozicija za izvoz (otpremu robe)

Izvor: [12]

5.2. Pozicioniranje

Pozicioniranje je termin koji je uvriježen u špediterskom poslovanju, pa isto tako i kod lučkih špeditera, kada špediter za svaku primljenu dispoziciji određuje jedinstveni broj, odnosno broj pozicije pod kojim uvodi pošiljku u pozicijsku knjigu, odnosno u današnje vrijeme računalne razmjene dokumenata, u bazu podataka. Nakon što u programu za špeditersko poslovanje dodijeli broj pozicije za pošiljku, otvara pozicijsku mapu pod istim brojem, u koju se spremaju svi dokumenti u vezi s pošiljkom. U pozicijskoj mapi se registriraju svi izdaci i primici po tom poslu. Iz nje se mora vidjeti cjelokupan tok određenog posla s točnim datumima kada je što izvršeno.

Dokumenti koji se spremaju u pozicijsku mapu obično se odnose na dispoziciju nalogodavatelja, korespondencija svih uključenih u provedbu aktivnosti vezanih uz pošiljku, prijevozni, komercijalni, carinski, financijski i ostali dokumenti. Kako ne bi došlo do bilo kakvih nesporazuma, pogrešaka ili zamjene podataka, sva daljnja korespondencija u svezi s pošiljkom vodi se s pozivom na odnosni broj pozicije.

5.3. Disponiranje

Disponiranje se odnosi na davanje naloga i svih uputa koje su neophodne za praktičnu provedbu prijevoza svim subjektima koji su neposredno uključeni u proces prijevoza robe. Svrha disponiranje je da svi sudionici budu pravovremeno obaviješteni s odgovarajućim uputama, kako bi se prijevoz robe mogao odvijati nesmetano, bez nepotrebnih zastoja te u određenim rokovima. Obuhvat i sadržaj disponiranja za lučkog je špeditera određen dispozicijom nalogodavatelja, odnosno ugovorenim paritetom isporuke.

Kod dopreme robe iz inozemstva, lučki špediter mora dati odgovarajuće upute, odnosno transportne instrukcije pošiljatelju (u praksi se koristi naziv opoziv robe ili doziv robe). Pravodobne i točne transportne instrukcije neophodne su prvenstveno zbog usklađenja termina oko postavljanja prijevoznog sredstva na ukrcaj sa spremnošću robe za prijevoz, odnosno dopreme robe u luku sa spremnošću broda za ukrcaj, ako se radi o lučkom tranzitu. [4]

Transportne instrukcije predstavljaju nalog za otpremu robe, kojim se određuje rok i način na koji se otprema mora obaviti (opis robe i način pakiranja, vrsta prijevoznog sredstva, upute za ispunjavanje prijevozne isprave, termin ukrcaja i ostalo). U transportnim instrukcijama lučki špediter također navodi podatke koji su mu potrebni za daljnju provedbu prijevoza i prihvat robe na odredištu, odnosno na mjestu usputnog prekrcaja.

Kod davanja transportnih instrukcija, lučki špediter svakako uzima u obzir sve bitne kriterije za odabir određene luke prilikom organizacije transporta. Na odluku lučkog špeditera o odabiru luke mogu utjecati sljedeći faktori: [13]

- učestalost dolazaka i odlazaka brodova,
- efikasnost određene luke,
- adekvatna infrastruktura,
- lokacija,
- naknade u lukama,
- brzi odgovor na potrebe korisnika lučkih usluga,
- reputacija određene luke glede sigurnosti prijevoza (štete na teretu).

Adekvatan odabir luke je veoma važan kod poslovanje između lučkih špeditera i prijevoznika, ali i luka, a sve u svrhu kvalitetnog i pravodobnog međudjelovanja.

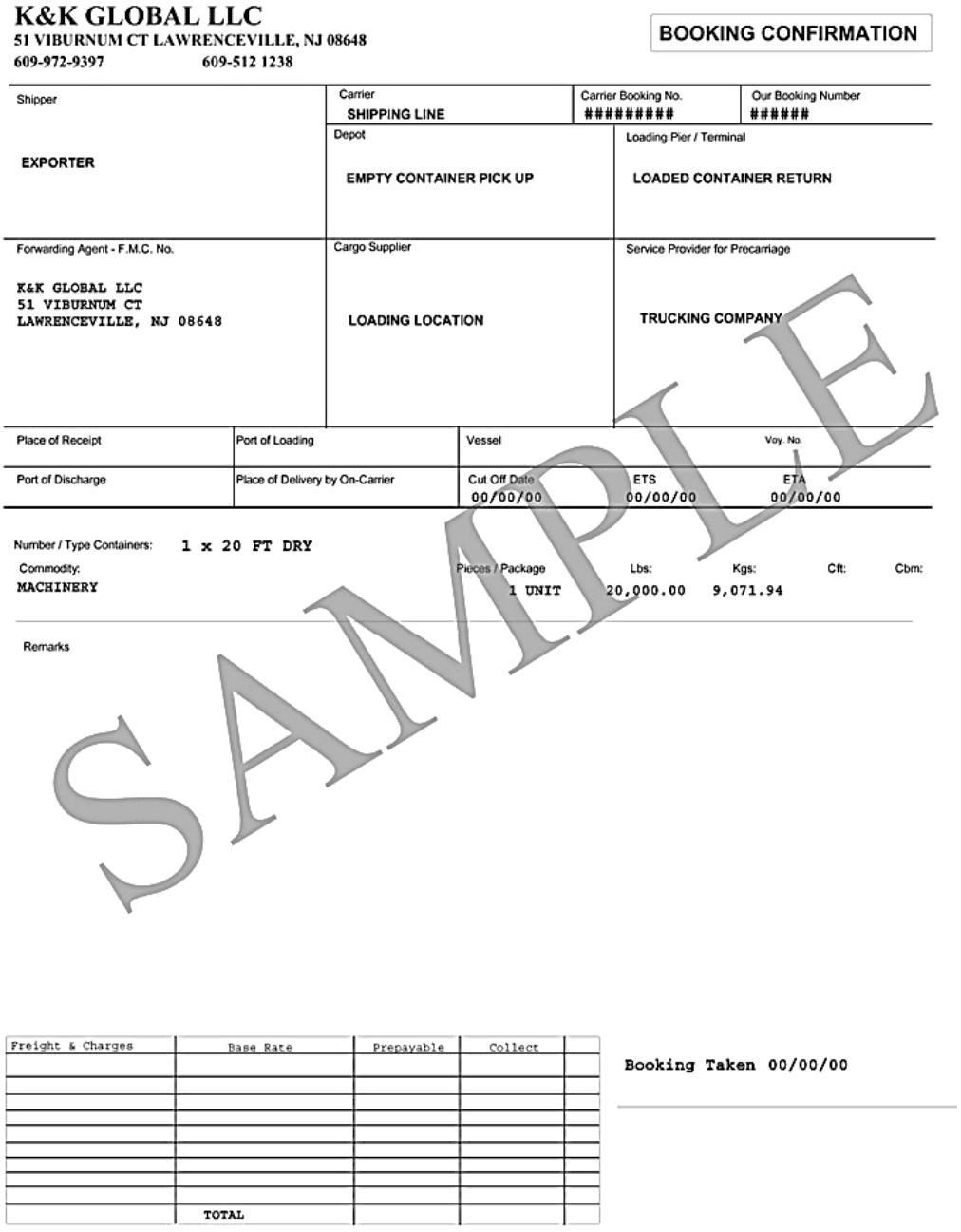
5.4. Zaključivanje prijevoznih kapaciteta

Ugovaranje prijevoza robe jedan je od najvažnijih poslova lučkog špeditera. Ugovor o prijevozu lučki špediter zaključuje u svoje ime, a za račun nalogodavca, ili u ime i za račun nalogodavca, ili u svoje ime i za svoj račun.

Važnost lučkog špeditera u ovom operativnom poslu je ta da treba pravodobno na tržištu prijevoznih kapaciteta odabrati najpovoljnijeg prijevoznika i zaključiti, odnosno rezervirati teretni prostor za odgovarajući termin ukrcaja, odnosno određeni termin otpreme robe.

Kod zaključivanja tereta u pomorskom prijevozu, lučki špediter rezervira prostor na brodu dokumentom *Zaključnica brodskog prostora*, te se danas to zaključivanje obavlja elektronski preko internetske stranice brodara ili putem

elektroničke pošte. Potvrdu zaključivanja, odnosno rezervacije brodskog prostora lučki špediter dobiva elektroničkom poštom (slika 3.).



K&K GLOBAL LLC
51 VIBURNUM CT LAWRENCEVILLE, NJ 08648
609-972-9397 609-512 1238

BOOKING CONFIRMATION

Shipper	Carrier	Carrier Booking No.	Our Booking Number
EXPORTER	SHIPPING LINE	#########	######

Depot	Loading Pier / Terminal
EMPTY CONTAINER PICK UP	LOADED CONTAINER RETURN

Forwarding Agent - F.M.C. No.	Cargo Supplier	Service Provider for Precarriage
K&K GLOBAL LLC 51 VIBURNUM CT LAWRENCEVILLE, NJ 08648	LOADING LOCATION	TRUCKING COMPANY

Place of Receipt	Port of Loading	Vessel	Voy. No.
Port of Discharge	Place of Delivery by On-Carrier	Cut Off Date 00/00/00	ETS 00/00/00 ETA 00/00/00

Number / Type Containers: 1 x 20 FT DRY

Commodity:	Pieces / Package	Lbs:	Kgs:	Cft:	Cbm:
MACHINERY	1 UNIT	20,000.00	9,071.94		

Remarks

SAMPLE

Freight & Charges	Base Rate	Prepayable	Collect	
	TOTAL			

Booking Taken 00/00/00

Slika 3. Primjer potvrde o zaključivanju teretnog prostora

Izvor: [14]

Kao i u pomorskom prijevozu, na isti način lučki špediter može dogovoriti zaključivanje teretnog prostora i u drugim prometnim granama, osim kod željezničkog i cestovnog prometa. Zaključivanje teretnog prostora za daljnju otpremu robe iz luke željezničkim putem, lučki špediter provodi na način da rezervira vagon preko vagonske narudžbenice koju mora predati otpremnom kolodvoru.

Kod daljnje otpreme robe iz luke cestovnim putem, lučki špediter prvo upućuje cestovnom prijevozniku upit za prijevoz robe u kojem navodi termin ukrcaja, mjesto ukrcaja i iskrcaja, opis robe (vrsta, količina, posebna svojstva, način pakiranja), a po potrebi i druge podatke potrebne za izvršenje prijevoza. Na upit lučkog špeditera, prijevoznik daje svoju ponudu s cijenom i uvjetima plaćanja. Ukoliko mu ponuda odgovara, lučki špediter daje prijevozniku narudžbu kamionskog prijevoza te na taj način zaključuje prijevozne kapacitete. Uobičajeno je da se narudžba daje najmanje dva dana unaprijed, a u većini slučajeva lučki špediter zaključuje puni kapacitet vozila.

5.5. Ugovaranje prijevoza i ispostavljanje prijevoznih isprava

Uloga lučkog špeditera kod ugovaranja prijevoza i ispostavljanja prijevoznih isprava proizlazi iz njegove primarne funkcije kao organizatora prijevoza. Ugovaranje prijevoza, i kod toga ispostavljanje odgovarajućih prijevoznih isprava, za lučkog špeditera predstavlja preduvjet za izvršenjem njegovog osnovnog zadatka, a to je oprema, doprema ili provoz robe.

Uobičajeno je u praksi da prijevozne isprave najčešće ispunjava špediter, pa tako i lučki špediter ispunjava prijevozne isprave za svoj djelokrug poslovanja. Ostali sudionici koji su uključeni u prijevoz robe koja jedan dio svog puta prolazi kroz određenu luku, ovjeravaju isprave kojima potvrđuju da je određena faza prijevoznog procesa obavljena.

Svaka prometna grana ima za sebe specijaliziranu dokumentaciju koja je nužna za obavljanje prijevoznih procesa.

Prijevozna isprava u pomorskom prijevozu robe je *brodska teretnica (engl. Bill of Lading – B/L),* te ona predstavlja dokaz o zaključenom ugovoru o prijevozu robe pomorskim putem, dokaz da je brodar preuzeo robu na prijevoz te obvezu brodara da robu iz zaprimljene brodske teretnice preda primatelju na odredištu u istom stanju u kakvom je preuzeta na prijevoz.



MAERSK LINE

BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT

SCAC MAEU

B/L No. 855230418

Shipper
A.I.P.E.P.
ASOCIACION INTEGRAL DE PRODUCTORES ECOLOGICOS DE PUMIRI
AV. JUAN PABLO II NO 2926 EL ALTO
TEL / FAX 2-846310

Booking No.
855230418

Export references

Svc Contract
182020

Onward inland routing (Not part of Carriage as defined in clause 1. For account and risk of Merchant)

Consignee (negotiable only if consigned "to order", "to order of" a named Person or "to order of bearer")
COOPERATIVE COFFEES, INC.
302 W. LAMAR ST. SUITE E
AMERICUS, GA 31709 USA
TEL. +1-229-924-3035 FAX +1-229-924-6250
ATTN: BILL HARRIS

Notify Party (see clause 22)
COOPERATIVE COFFEES
302 W LAMAR STREET SUITE E
AMERICUS, GA 31709 USA
TEL (229) 924-3035
ATTN. BILL HARRIS

Vessel (see clause 1 + 19)
MAERSK RIO GRANDE

Voyage No.
0764

Place of Receipt. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L. (see clause 1)

Port of Loading
Arica

Port of Discharge
Newark

Place of Delivery. Applicable only when document used as Multimodal Transport B/L (see clause 1)

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

Kind of Packages; Description of goods; Marks and Numbers; Container No./Seal No.

Weight

Measurement

1 Container Said to Contain 275 BAGS

19470.00 KGS

OF 70 KG. NET
BOLIVIA WASHED ARABICA COFFEE PRIMERA ORGANIC, CROP 2007
ICO 113-2
INVOICE COMERCIAL No. 0055
POSICION ARANCELARIA: 09011190 000
FDA 11923540592

NA

MSKU3962723 ML-SA2906590 20 DRY 8'6 275 BAGS 19470.00 KGS
SHIPPER'S LOAD, STOW, WEIGHT AND COUNT

ORIGINAL

particulars as declared by Shipper, but without responsibility of or representation by Carrier (see clause 14)

Freight & Charges	Rate	Unit	Currency	Prepaid	Collect
Basic Ocean Freight	1500.00	Per Container	USD		1500.00
Bunker Adjustment Factor	0.00	Per Container	USD		0.00
Chassis Usage	0.00	Per Container	USD		0.00
Documentation Fee - Destinat	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00
Handling Charge - Destinatio	0.00	Per Container	USD		0.00
Emergency Bunker Surcharge	0.00	Per Container	USD		0.00
Documentation Fee - Origin	0.00	Per Bill of Lading	USD		0.00

Carrier's Receipt (see clause 1 and 14). Total number of containers or packages received by Carrier.
1 container(s)

Place of Issue of B/L
La Paz

Number & Sequence of Original B(s)/L
2/THREE

Date of Issue of B/L
2007-10-04

Declared Value (see clause 7.3)

Shipped on Board Date
2007-09-25

SHIPPED, as far as ascertained by reasonable means of checking, in apparent good order and condition unless otherwise stated herein, the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated in the box entitled "Carrier's Receipt" for carriage from the Port of Loading (or the Place of Receipt, if mentioned above) to the Port of Discharge (or the Place of Delivery, if mentioned above), such carriage being always subject to the terms, rights, defenses, provisions, conditions, exceptions, limitations, and liberties hereof (INCLUDING ALL THOSE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE HEREOF NUMBERED 1-26 AND THOSE TERMS AND CONDITIONS CONTAINED IN THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF) and the Merchant's attention is drawn in particular to the Carrier's liberties in respect of on deck stowage (see clause 10) and the carrying vessel (see clause 15). Where the bill of lading is non-negotiable the Carrier may give delivery of the Goods to the named consignee upon reasonable proof of identity and without requiring surrender of an original bill of lading. Where the bill of lading is negotiable, the Merchant is obliged to surrender one original, duly endorsed, in exchange for the Goods. The Carrier accepts a duty of reasonable care to check that any such document which the Merchant surrenders as a bill of lading is genuine and original. If the Carrier complies with this duty, it will be entitled to deliver the Goods against what it reasonably believes to be a genuine and original bill of lading, such delivery discharging the Carrier's delivery obligations. In accepting this bill of lading, any local customs or privileges to the contrary notwithstanding, the Merchant agrees to be bound by all Terms and Conditions stated herein whether written, printed, stamped or incorporated on the face or reverse side hereof, as fully as if they were all signed by the Merchant.
IN WITNESS WHEREOF the number of original Bills of Lading stated on this side have been signed and whereof one original bill of Lading has been surrendered any others shall be void.

Signed for the Carrier A.P. Moller - Maersk A/S trading as Maersk Line

As Agent(s) for the Carrier
DEL MAR SHIPPING SRL

This transport document has one or more numbered attachments

Slika 4. Primjer originala brodske teretnice

Izvor: [15]

Za razliku od prijevoznih isprava u drugim prometnim granama, brodska teretnica je vrijednosni papir što znači da prijenos teretnice ujedno znači i prijenos vlasništva i drugih prava na robu. [4] Uz navedeno razliku, brodska teretnica se razlikuje od prijevoznih isprava u drugim prometnim granama po tome što originali

teretnice ne putuju zajedno s robom već se dostavljaju primatelju kurirskom dostavom. Prenosivi su samo originali brodske teretnice, te zbog toga na svakom primjerku teretnice mora biti navedeno koliko je originala i kopija izdano. Prema [4], obzirom na prijenos prava iz teretnice razlikuju se tri vrste teretnica:

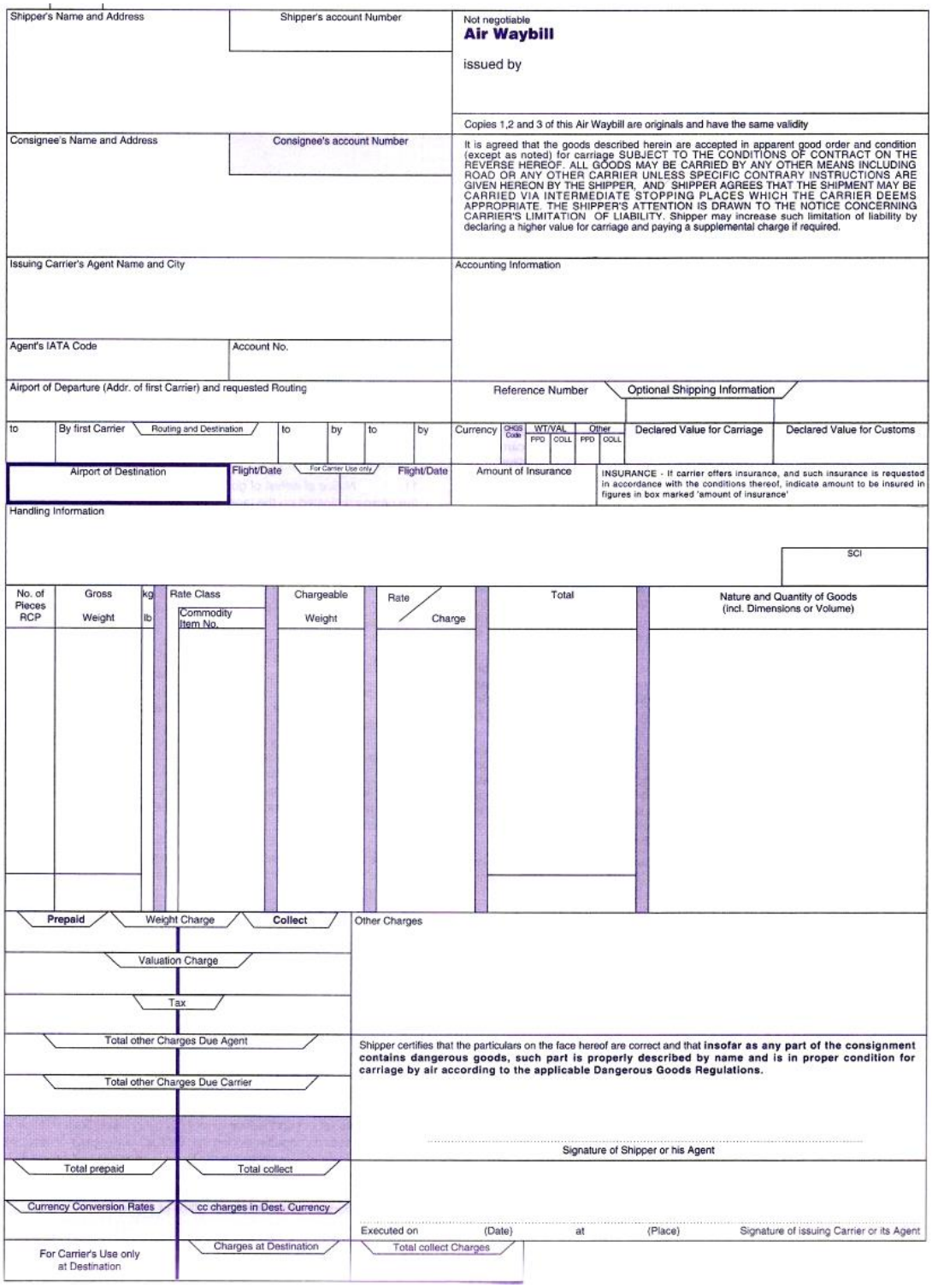
- *teretnica na ime* – glasi na određenu osobu odnosno na osobu navedenu u rubrici primatelj,
- *teretnica po naredbi* – uz naziv primatelja sadrži klauzulu „Po naredbi“ odnosno glasi po naredbi navedenog primatelja, koji svoje pravo preuzimanja robe može prenijeti na treću osobu,
- teretnica na donositelja – ne glasi na određenu osobu, nego je brodar dužan predati robu prvom donositelju (posjedniku) originala teretnice.

Kada lučki špediter za uslugu prijevoza kod daljnje otpreme robe koristi usluge cestovnog prijevoza, tada koristi teretni list za međunarodni promet, propisan Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR, *fra. Contrat de transport international de Marchandises par Route*). [4]

Prema [16], prijevozna isprava koju lučki špediter koristi kod otpreme robe iz luke posredstvom međunarodnog željezničkog prijevoza je CIM teretni list, čiji je sadržaj uređen Jedinstvenim pravilima vezanim uz Ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe – CIM *(engl. the Contract of International Carriage of Goods by Rail)*.

Prijevozna isprava u međunarodnom zrakoplovnom prijevozu robe je zrakoplovni teretni list – AWB *(engl. Air Waybill)*, kao što se može vidjeti na Slici 5. Za otpremanje pošiljaka u zrakoplovnom prometu, lučki špediter mora biti registriran kao IATA[3] agent što podrazumijeva odgovarajuću stručnu osposobljenost i udovoljavanje propisanim tehničkim uvjetima.

[3] IATA (eng. International Air Transport Association) – Međunarodno udruženje zrakoplovnih prijevoznika



Slika 5. Primjer zrakoplovnog teretnog lista

Izvor: [17]

Prilikom zaključivanja ugovora o prijevozu, lučki špediter prema prijevozniku najčešće nastupa u svoje ime, a za račun nalogodavatelja, te u tom slučaju lučki špediter može biti naveden kao pošiljatelj u prijevoznoj ispravi. Lučki špediter se

također u prijevoznoj ispravi može pojaviti kao primatelj, odnosno stranka koju se obavještava o prispijeću robe.

5.6. Ugovaranje prekrcaja i skladištenja

Pod prekrcajnim radnjama podrazumijeva se skup mjera i operacija koje su povezane s prijevozom tereta od otpremnog do odredišnog mjesta, a naročito s unosom i smještajem tereta u prijevozna sredstva, iskrcajem tereta iz prijevoznih sredstava i prijenosom tereta iz jednog prijevoznog sredstva u drugo.

Poslovi prekrcaja i skladištenja u lukama su funkcionalni dijelovi procesa dopreme odnosno otpreme robe u tehnološkom i organizacijskom smislu. Navedeni poslovi se javljaju kod:

- obavljanja početno – završnih radnja (pakiranje ili prepakiravanje robe u adekvatnu transportnu ambalažu, ukrcaj robe na prijevozno sredstvo i iskrcaj robe s prijevoznog sredstva),
- organizacije intermodalnog prijevoza robe,
- terminskog usklađenja pojedinih faza prijevoza (zahtjeva usputno skladištenje robe) i
- organizacije zbirnog prometa (uključuje skladištenje i prekrcaj robe zbog formiranja zbirnih pošiljaka).

Za obavljanje aktivnosti vezanih uz prekrcaj robe i skladištenje, lučki špediter angažira lučkog slagača i lučkog skladištara.

Prema [11], lučki slagači su specijalizirane pravne i fizičke osobe koje najčešće u svoje ime i za račun nalogodavatelja profesionalno obavljaju radnje poput:

- iskrcaja tereta s broda u kamione ili na obalu i njegov prijevoz morem, vodom ili kopnom od broda do lučkog skladišta ili terminala radi uskladištenja, ili prijevoz i ukrcaj tereta na kopnena prijevozna sredstva,
- ukrcaj tereta u brod u luci – roba se ukrcava s kopnenih prijevoznih sredstava, ili iz lučkih skladišta ili terminala te se slaže na brod, ili
- prekrcaj tereta iz jednog plovila u drugo plovilo.

Lučki špediteri izravno sklapaju ugovor o manipuliranju tereta u lukama s lučkim slagačima te kod toga najčešće nastupaju u ime nalogodavatelja.

Lučki skladištari su specijalizirane pravne ili fizičke osobe koje obavljaju djelatnosti skladištenja tereta koji je iskrcan s broda ili će biti ukrcan na brod. Oni obavljaju i druge poslove povezane s lučkim skladištima, kao što su poslovi sortiranja, brojanja, mjerenja, vaganja, prepakiranja robe i slično. Lučki špediteri su u svakodnevnim odnosima s lučkim skladištarima, koji u svoje ime i za račun nalogodavatelja obavljaju špediterske poslove. Ponekad se lučki skladištari javljaju i kao samostalni gospodarstvenici što znači da obavljaju poslove u svoje ime i na svoj račun.

5.7. Osiguranje robe u prijevozu

Osiguranje robe u prijevozu nije nužno, te je lučki špediter dužan osigurati robu samo u slučaju kada je nalogodavac putem dispozicije od njega izričito zatražio. U tom slučaju, nalogodavatelj mora navesti vrijednost osiguranja te relaciju na kojoj je potrebno osigurati robu, a isto tako treba navesti za koje rizike je potrebno robu osigurati. Ukoliko nalogodavatelj ne navede koje rizike je potrebno osigurati, lučki špediter će osigurati samo osnovne transportne rizike. [4]

Ako je lučki špediter s nalogodavcem potpisao opći nalog za osiguranje tereta, tada on vrijedi do opoziva te je špediter dužan osigurati sve pošiljke od nalogodavca, odnosno dužan mu je izdati generalnu policu osiguranja.

Roba se osigurava upisom u posebnu “knjigu pokrića” koju vode špediteri, pa je ovaj način osiguranja preko špeditera praktičan i jeftin. Prema [6], najčešće se osigurava protiv takozvanih uobičajenih rizika, a tu spadaju:

- rizik oštećenja pošiljke prilikom tvorničkog tovarenja
- oštećenje uslijed djelovanja prirodnih nepogoda
- protiv krađe i gubitka pošiljke.

5.8. Predaja robe na prijevoz i ukrcaj

Obaveza lučkog špeditera je također da u mjestu predaje robe na prijevoz i njezinog ukrcaja postupa savjesno i pažljivo kako bi se navedene aktivnosti provele na najpovoljniji način.

Uloga lučkog špeditera u predaji robe prijevozniku sastoji se u obavljanju funkcija pošiljatelja, odnosno krcatelja, bilo da to radi u svoje ime ili u ime pošiljatelja – svojega nalogodavatelja. Roba koja se predaje na prijevoz mora biti spremna za prijevoz, što znači da mora biti upakirana u transportnu ambalažu i predana prijevozniku kako to nalažu propisi prometne grane putem koje se roba prevozi.

Dokumenti i radnje koje lučki špediter pritom obavlja ovise o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza i ukrcaja, svojstvima robe te o posebnim zahtjevima nalogodavatelja.

Kod lučke špedicije postoje dvije osnovne vrste otpreme robe: morskim brodom i kontinentalnim vozilima. Prilikom otpreme robe brodom vodi se računa o nalogu utovara, teretnici, kontroli broda, kontroli robe, načinu dostave, kontroli podataka u vezi s ukrcajem robe, vremena ukrcaja i pristizanja robe i ostalo. Kod otpreme robe kontinentalnim vozilima vodi se računa o narudžbi vozila, vremenu postavljanja i ukrcaja robe, utovaru, teretnom listu, nalogu utovara i ostalo. [6]

5.9. Prihvat robe i iskrcaj

Uloga lučkog špeditera u smislu prihvata robe sastoji se u obavljanju funkcija primatelja (izdavanje naloga i obavljanje radnji u svezi iskrcaja i preuzimanja robe od prijevoznika), te u organizaciji daljnje otpreme, odnosno dostave robe primatelju. Kod prihvata robe lučki špediter mora voditi brigu o preuzimanju tereta, utvrđivanju stanja robe, kontroli podataka u vezi s iskrcajem robe, izvještaju o prispijeću broda, o pripravnosti za predaju i drugo.

Nakon prispijeća broda u luku, agent brodara dužan je obavijestiti lučkog špeditera o spremnosti broda za iskrcaj robe upućivanjem *Pisma spremnosti*, što se danas uobičajeno šalje putem elektroničke pošte. Lučki špediter zatim daje lučkom dispozicijom nalog lučkom slagaču za obavljanje potrebnih manipulacija u svezi s

iskrcajem robe iz broda i ukrcajem u sredstva kopnenog prijevoza kojima se roba dalje otprema.

Kod obavljanja iskrcaja i prihvata robe, lučki špediter nastupa kao primatelj ili stranka koju se izvještava o prispijeću robe. Postupak prihvata robe, njezina iskrcaja te daljnje otpreme primatelju ovisi o prometnoj grani i tehnologiji prijevoza kojom roba dalje putuje.

5.10. Angažiranje inspekcijskih službi

Prilikom uvoza i provoza određene vrste robe potrebno je odobrenje nadležnog ministarstva, odnosno propisana je kontrola robe od strane nadležne inspekcijske službe, koja se zavisno o vrsti robe obavlja na graničnom prijelazu ili u mjestu carinjenja robe. [18]

Prijevoz takve robe usmjerava se preko onih graničnih prijelaza na kojima su ustrojene odgovarajuće inspekcijske službe, kao što su:

- sanitarna inspekcija – kontrolira pošiljke namirnica i predmeta opće upotrebe koje pri upotrebi dolaze u neposredni dodir s kožom ili sluznicom, te kontrolira ambalažu i opremu za proizvodnju spomenutih namirnica i predmeta
- veterinarska inspekcija – kontrolira zdravstveno stanje pošiljaka životinja, proizvoda i nusproizvoda životinjskog podrijetla i hrane za životinje,
- fitosanitarna inspekcija – kontrolira pošiljke bilja i biljnih proizvoda, kao i drva te proizvoda drvne industrije i šumarstva

Odmah po prispijeću robe na granični prijelaz, odnosno u carinski prostor u sklopu luke, lučki špediter mora nadležnom graničnom inspektoru podnijeti zahtjev za kontrolu pošiljke na propisanom obrascu. Na temelju primljenog zahtjeva, granični inspektor obavlja kontrolu robe iz pratećih dokumenata te ukoliko utvrdi da su ispunjeni svi propisani uvjeti, izdaje rješenje o odobrenju prijevoza robe u zemlju.

5.11. Zastupanje u carinskom postupku

U postupku carinjenja stvari špediter nastupa u ime i za račun nalogodavatelja, a isto tako i kod preuzimanja robe od vozara, kad za to dobije nalog

od nalogodavatelja da robu preuzme u njegovo ime. Također nastupa u ime nalogodavatelja kad obavlja već zaključeni posao.

Lučki špediter obavlja aktivnosti vezane uz carinjenje robe po nalogu nalogodavca, a prema podacima u dispoziciji. Davanjem dispozicije za otpremu odnosno dopremu robe, nalogodavatelj je ovlastio lučkog špeditera za zastupanje u carinskom postupku. Lučki špediter je prema spomenutom nalog opunomoćen odrediti mjesto carinjenja te je odgovoran za štetne posljedice ukoliko se carinjenje provede u nepogodnom mjestu. Nalogodavac je dužan pravovremeno predati lučkom špediteru isprave za carinjenje robe i odgovoran je za svaku štetu koja može nastati ako potrebne isprave ne budu na vrijeme dostavljene lučkom špediteru. Kod carinjenja robe, lučki špediter je dužan, prema dispoziciji dobivenoj od nalogodavatelja, popuniti carinsku deklaraciju, te ju predati carini koja nakon zaprimanja carinske deklaracije obavlja pregled robe, zatim svrstava robu po carinskoj tarifi, utvrđuje carinsku osnovicu, svotu carine i druge uvozne pristojbe.

Za istinitost podataka koji se navode u svrhu obavljanja carinskog postupka, prije svega za ispravno svrstavanje robe prema carinskoj tarifi i obračun cijene, odgovoran je lučki špediter kojeg je nalogodavatelj ovlastio za zastupanje u carinskom postupku.

Ukoliko se radi o uvozu, lučki špediter je dužan, uz uvoznu carinsku deklaraciju priložiti i sljedeće dokumente:

- original fakture od inozemnog dobavljača robe,
- originalne prijevozne isprave,
- deklaraciju o carinskoj vrijednosti uvezene robe,
- potvrdu o porijeklu robe,
- prijavu o zaključnom poslu,
- policu osiguranja,
- certifikat o kvaliteti robe (ako je izvršena kontrola kvalitete robe),
- potvrdu o izvršenom sanitarnom, veterinarskom ili fitosanitarnom pregledu robe,
- potvrdu o eventualnom oslobađanju ili smanjenju carinske stope i poreza na promet i
- ostale potrebne dokumente.

Kod izvoza robe, lučki špediter mora odabranoj carinarnici predati izvoznu carinsku deklaraciju, a uz to prilaže prijavu o zaključenom poslu (prijavu o izvozu robe te fakturu. Kada carinarnica zaprimi izvoznu carinsku deklaraciju, utvrđuje da li je deklaracija uredno i pravilno popunjena, što znači:

- da li su uz deklaraciju priložene sve isprave potrebne za carinjenje robe te da li su te isprave u redu,
- da li je izvoz robe zabranjen,
- da li je privredna organizacija ovlaštena da vrši izvoz robe te
- da li se podaci isprave slažu s podacima u deklaraciji.

Ukoliko je sve u redu, carinska uvodi deklaraciju u poseban kontrolnik te pristupa pregledu robe. Kod pregleda robe, prisutan mora biti i lučki špediter, koji je opunomoćen od nalogodavatelja za zastupanje kod carinskog postupka. Nakon izvršenog pregleda roba se stavlja pod carinski nadzor, odnosno ona postaje “carinska roba” i kao takva ostaje sve do izlaska iz zemlje. Dokaz da je roba izvozno ocarinjena služi žig carinarnice: “ocarinjeno po carinskoj deklaraciji broj...od...” koji se stavlja na prijevoznu ispravu, kao i na ostale isprave koje se upotrebljavaju u carinskom postupku.

5.12. Aviziranje

Aviziranje je izvještavanje nalogodavatelja o izvršenju pojedinih faza dopreme, otpreme, odnosno provoza robe. Radnje o kojima lučki špediter izvješćuje nalogodavatelja su predaja robe na prijevoz, prelazak granice, prispijeće robe u luku, u krug carinarnice i carinjenje robe, prekrcaj i daljnja otprema, termin iskrcaja i ostalo.

Lučki špediter izvještava nalogodavatelja o kretanju robe na dijelu prijevoznog puta koji se, s obzirom na ugovoreni paritet isporuke, nalazi u području njegove odgovornosti. Osim samog aviziranja nalogodavatelja o kretanju robe, aviziranje je bitno zbog pravodobnog poduzimanja svih radnji koje su neophodne za nesmetano odvijanje prijevoza te za prihvat robe.

6. VAŽNOST LUČKOG ŠPEDITERA U LUKAMA

Lučki špediter je osoba koja je specijalizirana za pružanje špediterskih usluga u pomorskom prometu, bilo da se radi o obavljanju špediterskih poslova u pomorskim ili kontinentalnim lukama. Stoga se lučke špeditere može podijeliti na one koji djeluju u prekomorskim i na one koji djeluju u kontinentalnim lukama. Zbog obima poslovanja, svakako su od većeg značenja oni u prekomorskim lukama.

Lučki špediter obavlja sve poslove vezane za dopremu i otpremu robe pomorskim prijevoznim sredstvima, a najčešći poslovi operativnog karaktera odnose se na ugovaranje brodskog prostora, skladištenje robe u lučkim skladištima, obavljanje carinskog posredovanja, pružanje usluga u svezi sa sortiranjem, obilježavanjem i prekrcajem robe. O takvim špediterima ovisi točnost, urednost i sigurnost prilikom otpreme i dopreme velikih količina robe u međunarodnom prometu.

Specifičnost i složenost špediterskog posla u lučkom prometu zahtijeva dobro poznavanje tehničko-tehnoloških i ekonomsko-pravnih mogućnosti, prava i obveza svih sudionika koji su direktno ili indirektno povezani poslovima u pomorskim lukama. To je važno jer lučki špediter izvršava i/ili koordinira aktivnosti sljedećih sudionika koji se javljaju u lučkome sustavu: [11]

- lučka uprava,
- lučki slagači,
- lučki skladištari,
- izvoznici i uvoznici,
- brodari (pomorski, riječni, brodari lučkih tegljača),
- pomorski agenti,
- prijevoznici (cestovni, željeznički, cjevovodni, žicarski),
- izvršitelji ugovorne kontrole,
- osiguravajuća društva,
- carinska služba,
- inspekcija (veterinarska, sanitarna, fitosanitarna, tržišna) i
- ostali sudionici.

Lučka uprava izravno osigurava proizvodnju lučkih usluga, odnosno ona planira, usmjerava, usklađuje i nadzire rad trgovačkih društava koja obavljaju gospodarske djelatnosti na lučkom području. Zbog toga su špediteri pri organiziranju otpreme, dopreme i provoza robe preko neke određene luke u neizravnom poslovnom odnosu s lučkom upravom.

Lučki slagači predstavljaju pravne i fizičke osobe koje su specijalizirane da, najčešće u svoje ime i za račun nalogodavatelja obavljaju radnje:

- iskrcaja tereta s broda u kamione ili na obalu i njegov prijevoz morem, vodom ili kopnom od broda do lučkog skladišta ili terminala radi uskladištenja ili prijevoz i ukrcaj tereta na kopnena prijevozna sredstva,
- ukrcaja tereta na brod u luci (roba se ukrcava s kopnenih prijevoznih sredstava, lučkih skladišta ili terminala te se slaže po brodu),
- prekrcaja tereta iz jednog plovila u drugo plovilo.

Lučki špediteri izravno s lučkim slagačima sklapaju ugovor o manipuliranju teretom u lukama, gdje lučki špediter najčešće nastupa u ime komitenta.

Lučki skladištari su pravne ili fizičke osobe koje su specijalizirane da obavljaju djelatnosti skladištenja tereta koji se ukrcava na brod ili se iskrcava s broda. Oni nastupaju u svoje ime, ali na račun svog nalogodavca. Osim poslova skladištenja robe za ukrcaj ili iskrcane robe, lučki skladištari obavljaju poslove sortiranja, brojanja, mjerenja, vaganja, prepakiranja robe i slično.

Izvoznici i uvoznici su specijalisti za međunarodnu kupoprodaju robe, ali ne i za njezino manipuliranje, transport i brojne povezane poslove. Organizaciju otpreme, dopreme i provoza robe povjeravaju špediterima koji obavljaju cjelovit paket špediterskih usluga u vezi s izvozom, uvozom i tranzitom robe.

Pomorski agenti su pravne ili fizičke osobe koje za svoje osnovne poslove zastupanja, posredovanja i pomaganja u ime, po nalogu i za račun nalogodavatelja mogu angažirati lučke špeditere. [11]

Vrlo važni suradnici pomorskih luka su prijevoznici. Kada prijevoznici obavljaju međunarodni prijevoz tereta ili tranzitni prijevoz, ili prijevoz tereta od/do morske luke veoma aktivno sudjeluju s lučkim špediterima.

Izvršitelji ugovorne kontrole su pravne ili fizičke osobe koji obavljaju ugovornu kontrolu robe te određene pravne radnje. Pomorski špediteri su veoma često nalogodavci izvršiteljima kontrole i to u statusu pravne ili fizičke osobe koja svoje poslove obavlja u vlastito ime i za račun nalogodavatelja. Neka špediterska poduzeća su registrirana za poslove ugovorne kontrole koje obavljaju profesionalno kao izvršitelji ugovorne kontrole. [11]

Pod osiguravajućim društvima podrazumijevaju se pravne osobe koje se profesionalno bave imovinskim i životnim osiguranjem i/ili reosiguranjem. Špediter uplaćuje premiju osiguranja i s osiguravajućim društvom sklapa ugovor o osiguranju, tzv. policu osiguranja.

Kao što je već spomenuto, carinska služba je tijelo državne uprave koje obavlja carinjenje robe pri prijelazu robe preko državnih granica. Carinski propisi znatno utječu na odvijanje poslovanje luke jer prekrcaj s broda na brod nije moguć ukoliko se ne ishodi odobreno pismeno odobrenje od strane carinske uprave. Podaci o prekrcaju unose se u manifest, kojim se prijavljuju brod i roba. Manifest mora sadržavati podatke poput imena i državne pripadnosti broda, ime i prezime zapovjednika broda, odredišnu luku, naziv i broj brodske teretnice itd. Zbog poznavanja svih propisa u svezi s carinskim postupcima, špediter je profesionalni opunomoćenik svoga nalogodavatelja, te o kvaliteti njegove usluge ovisi i kvaliteta usluge koju nude ostali sudionici u lučkom sustavu. U postupku carinjenja robe, lučki špediter nastupa u ime i za račun nalogodavatelja, a isto tako i kod preuzimanja robe od vozara, kad za to dobije nalog od nalogodavatelja da robu preuzme u njegovo ime.

Inspektorat, bilo da se radi o veterinarskom, sanitarnom, fitosanitarnom i/ili tržišnom, je ovlašten za pregled i nadzor svih dokumenata, radnji i elemenata koji mu omogućavaju uvid u poslovanje pravnih ili fizičkih osoba, kao i pregled broda, posade i tereta. U tom slučaju, lučki špediter je dužan staviti mu na raspolaganje svu potrebnu dokumentaciju, kao i potrebnu količinu proizvoda radi provjere kakvoće i kvalitete. [11]

Pored navedenih sudionika koji se javljaju u lučkom sustavu, špediter se može susresti i surađivati s drugim sudionicima kod obavljanja svojih aktivnosti u sklopu lučke špedicije, kao što su lučka kapetanija, razne financijske institucije

(putem kojih špediter ispunjava svoje financijske obveze), te granična policija (obavlja kontrolu prometa na graničnim prijelazima). [11]

7. PRAKTIČAN PRIMJER OPERATIVNIH POSLOVA LUČKIH ŠPEDITERA U LOGISTIČKOJ TVRTKI

Poslovi lučkog špeditera u stvarnosti ne odnose se samo na poslove otpreme i dopreme robe, već je taj posao znatno proširen i s drugim djelatnostima koje špediter obavlja. Osim poslova organizacije otpreme i dopreme robe, špediter se bavi i poslovima organizacije prijevoza do mjesta ukrcaja, zakupljivanja prostora na brodu, organizacijom utovara na brod, slaganja tereta, osiguranja tereta tijekom prijevoza, organizacije istovara ili prekrcaja te prijevoz kopnenim transportom do krajnjeg kupca. Špediterski posao je iznimno bitan za brzo i sigurno dopremanje robe od prodavatelja do kupca. Špediter sa svojim poslovnim iskustvom i kontaktima, na jednostavan i siguran način vrši organizaciju dopreme robe te pojednostavljuje poslove krajnjih korisnika.

Uvođenjem računala u svim granama industrije, pa tako i kod obavljanja špediterske djelatnosti, špediterski posao postao je moderniziran i pojednostavljen, te se gotovo sva komunikacija odvija putem mail-ova i/ili raznih programa i portala koji su razvijeni u špediterske svrhe.

Kako je tema ovog rada vezana uz operativne poslove lučkih špeditera, u ovoj cjelini biti će objašnjen način poslovanja tvrtke Cargo-partner GmbH kod pružanja usluga lučkih špeditera, a sve na dobivenim informacijama i podacima od strane administrativnog i operativnog osoblja spomenute tvrtke.

7.1. Osnovni podaci o logističkoj tvrtki

Pri izradi ovog završnog rada korišteni su podaci koje je omogućila tvrtka Cargo-partner. Cargo-partner je međunarodna logistička tvrtka koja djeluje širom svijeta. Tvrtka je osnovana 1983. godine, sjedište joj se nalazi u Beču u Austriji, te se može pohvaliti svojom kvalitetom poslovanja, što dokazuje i zadovoljavanje normi ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 HQ. Također, članica je različitih međunarodnih udruženja, a najvažnije su FIATA, IATA i ILN.

Cargo-partner je tvrtka srednje veličine sa stalnim rastom, specijalizirana za transport i integriranu logistiku, s posebnim naglaskom na prekomorskom transportu. Kao što se može vidjeti u tablici 1., najveća količina robe upravo je bila vezana uz

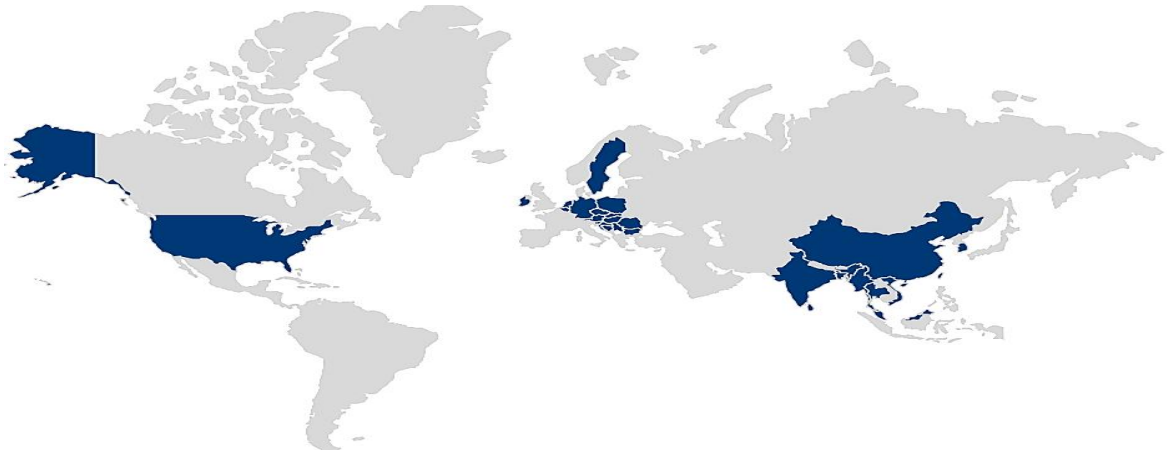
lučku špediciju, te se vidi da je 1.831.000 tona robe bilo predmet pomorskog prijevoza.

Tablica 1. Prikaz statističkih podataka za tvrtku Cargo-partner za 2017. godinu

Zračni prijevoz	171.000 t
Pomorski prijevoz	**1.831.000 t**
Cestovni prijevoz	1.018.000 t
Ukupan broj pošiljaka	1.001.500
Broj paletnih mjesta	171.000
Ukupan promet	831 milijuna eura

Izvor: [19]

Od 2018. godine tvrtka broji oko 130 ureda koji su rasprostranjeni u 30 zemalja svijeta, kao što se može vidjeti na mreži njezine rasprostranjenosti na slici 6.



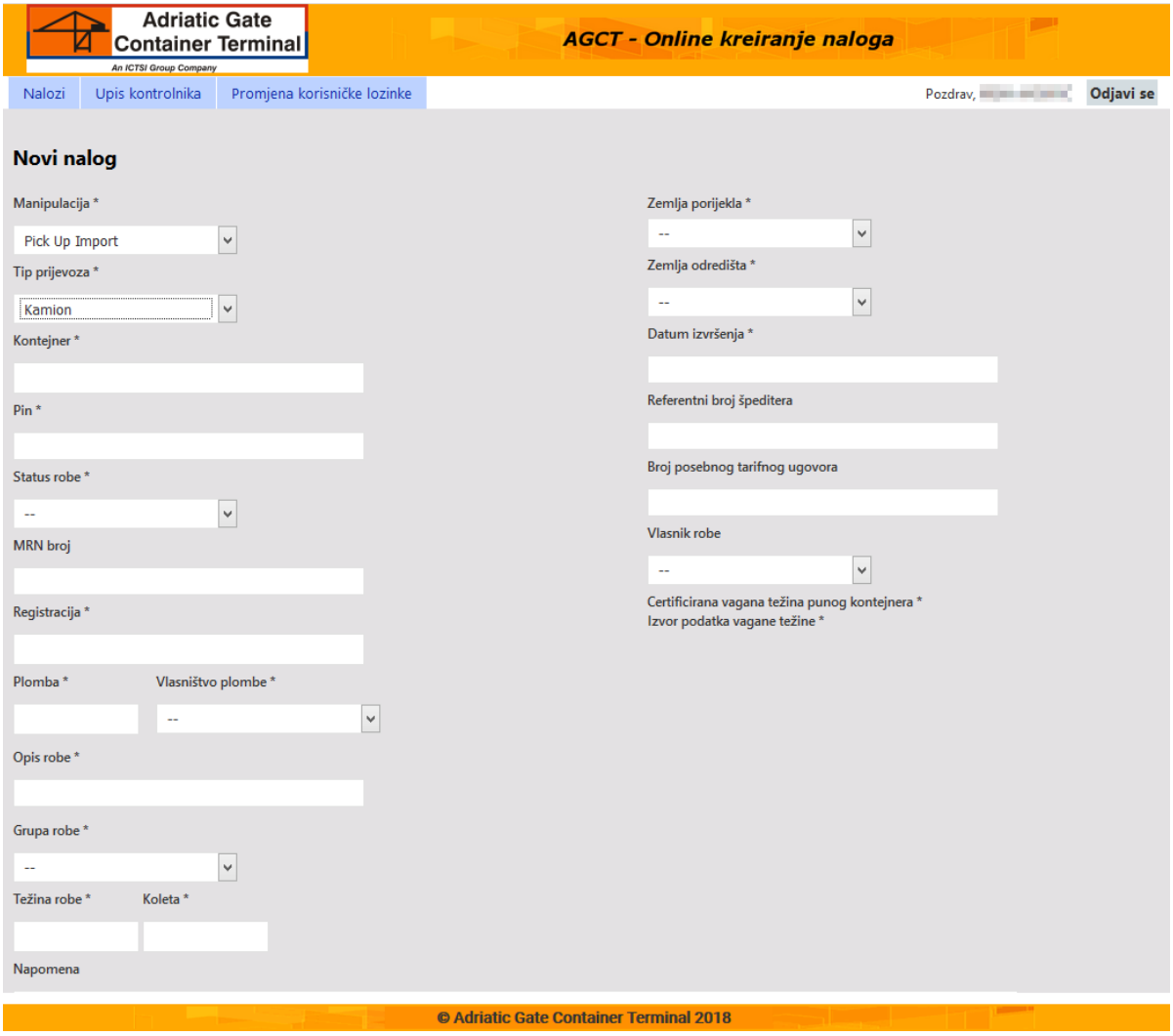
Slika 6. Mreža rasprostranjenosti tvrtke Cargo-partner

Izvor: [19]

7.2. Praktičan primjer operativnih poslova lučkih špeditera u tvrtki Cargo-partner GmbH

Poslovi organizacije poslova lučkog špeditera započinju kontaktiranjem nalogodavca, koji može biti pošiljatelj ili primatelj, sa špediterom. Nalogodavac je osoba koja određuje prijevozni put i način prijevoza robe. Ukoliko to nije nalogodavac odredio tada tu obavezu ima špediter. Kako je u ovom radu naglasak stavljen na operativne poslove lučkog špeditera, pretpostavit ćemo da je špediteru

ostavljeno na biranje način i put prijevoza. Budući da špediter nema obvezu poslovanja samo s jednom lukom kao lučki agent, odabir luke u koju će roba pristići špediter će odlučiti na temelju vrste tereta kojom je potrebno manipulirati, odnosno kvaliteti usluge koju luka može pružiti špediteru. Putem dispozicije nalogodavac špediteru dostavlja broj kontejnera za identifikaciju koji mu je kasnije potreban kod unosa naloga u sustav. Špediter prilikom dolaska robe u luku dobiva obavijest o pristizanju robe. Radi lakše organizacije posla za komunikaciju između luke i špeditera koristi se portal Adriatic Gate Container Terminal (http://www.ictsi.hr/index.php/hr/), prikazan na slici 7.

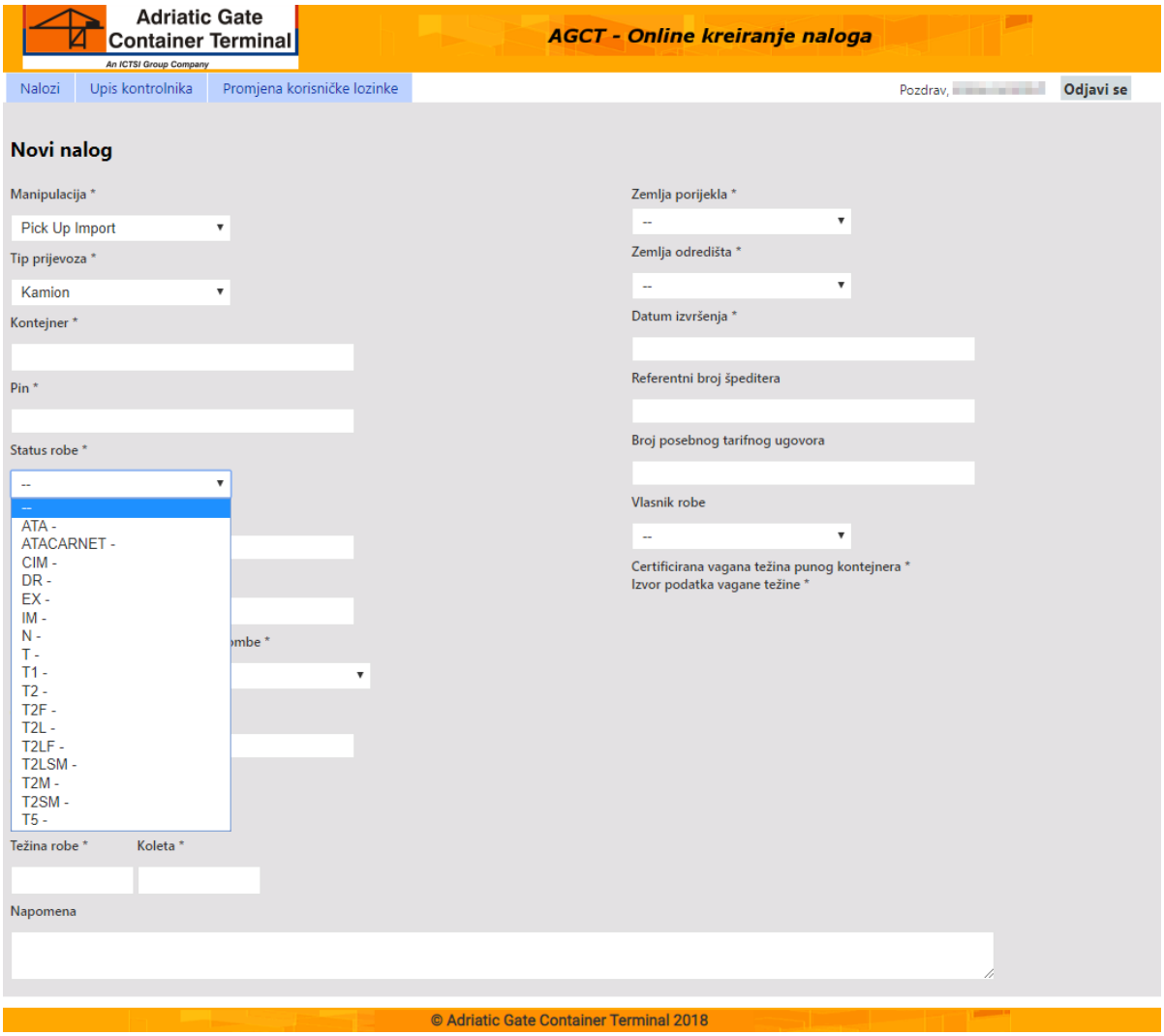


Slika 7. Prikaz portala Adriatic Gate Container Terminal za špeditersko poslovanje

Izvor: [20]

Korištenjem portala na jednostavan način organizira se distribucija robe do krajnjeg korisnika. Dostavljeni broj kontejnera od strane nalogodavca dispozicijom, špediter upisuje u predviđenu rubriku. Za izradu naloga prijevoza potreban je i PIN

kojeg špediteru dostavlja brodar koji prevozi robu. Ukoliko se manipulira s punim kontejnerom, prilikom unosa naloga u sustav bitno je naznačiti nekoliko rubrika koje su važne za obavljanje prijevoza. Jedna od bitnih rubrika je manipulacija u kojoj je potrebno naznačiti „Pick Up Import“ te kako se prijevoz iz luke prema krajnjem korisniku nastavlja kopnenim prijevozom u rubriku „Tip prijevoza“ označiti „Kamion“. Osim načina prijevoza kontejnera bitna rubrika je i „Status robe“ (slika 8.) u kojoj se definiraju pod kojim se carinskim uvjetima roba prevozi. „Status robe“ sadrži sve carinske uvjete pod kojima roba može biti prevezena.



Slika 8. Prikaz mogućeg odabira za „Status robe“ putem portala Adriatic Gate Container Terminal

Izvor: [20]

Najčešći oblici prijevoza kontejnera odnose se na nekoliko tipova carinskih postupaka. „T1“ je provoz s terminala, odnosno ulazne carinarnice, do duge

carinarnice na području EU ili do granične carine gdje kontejner napušta EU, zatim T2L se odnosi na provoz unutar EU, a status robe „IM“ odnosi se na uvoz.

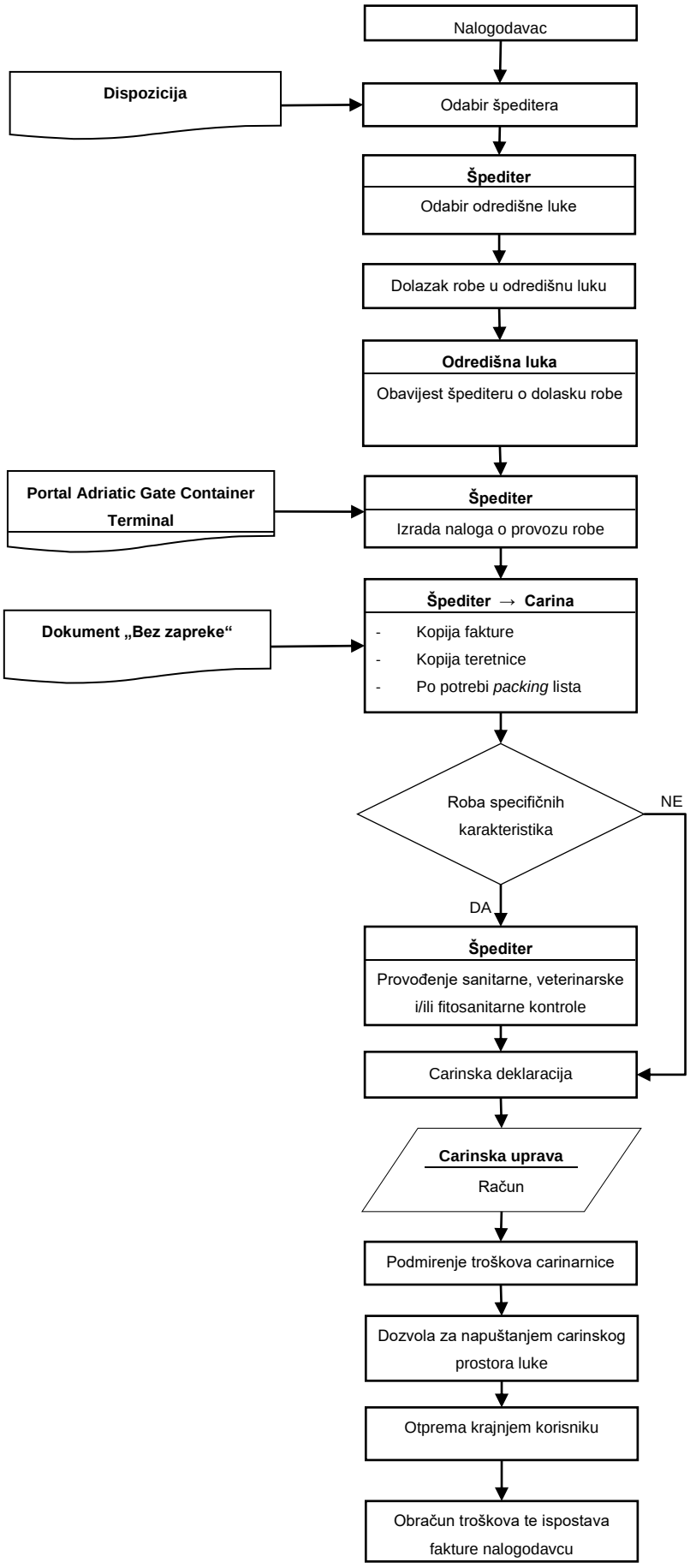
U nastavku rada biti će prikazani postupci prilikom provoza, odnosno u statusu robe „T1“, te prilikom uvoza robe, odnosno kod odabranog statusa robe „IM“.

7.2.1. Postupci prilikom provoza robe s aspekta lučkog špeditera u tvrtki Cargo-partner

Kao što je rečeno, „T1“ je provoz s terminala, odnosno ulazne carinarnice, do duge carinarnice na području EU ili do granične carine gdje kontejner napušta EU. Prilikom provoza kontejnera lučki špediter je obvezan pribaviti kopiju fakture robe koja je predmet prijevoza u kontejneru, kopiju teretnice, a po potrebi i *packing* listu. Uz navedenu dokumentaciju, špediteru treba biti dostavljen i dokument „Bez zapreke“ koji sadrži podatak o carinskom kontrolniku (broju manifesta) te mjestu na koje se prazan kontejner vraća. Ukoliko roba koja se prevozi kontejnerom ima specifične karakteristike, špediter je obavezan obaviti veterinarsko, sanitarno i fitosanitarno kontroliranje robe. Nakon dostavljanja carinskoj upravi svih potrebnih dokumenata za provoz kontejnera špediter dobiva elektronsku deklaraciju.

Slanjem dispozicije završava se carinski postupak te carinska uprava šalje račun za uslugu lučkom špediteru. Nakon podmirenja troškova carinarnice, lučki špediter dobiva dozvolu kojom roba napušta carinsko područje luke, te se kamionom roba otprema krajnjem korisniku. Korisnik robu preuzima na predviđenoj adresi, a lučki špediter obračunava sve troškove svoje usluge te ispostavlja fakturu nalogodavcu.

Aktivnosti koje se pojavljuju kod provoza kontejnera, u statusu robe „T1“, prikazane su sljedećim dijagramom tijeka, gdje se također može vidjeti interakcija svih sudionika u procesu provoza te dokumentacija koja je potrebna u navedenom procesu.

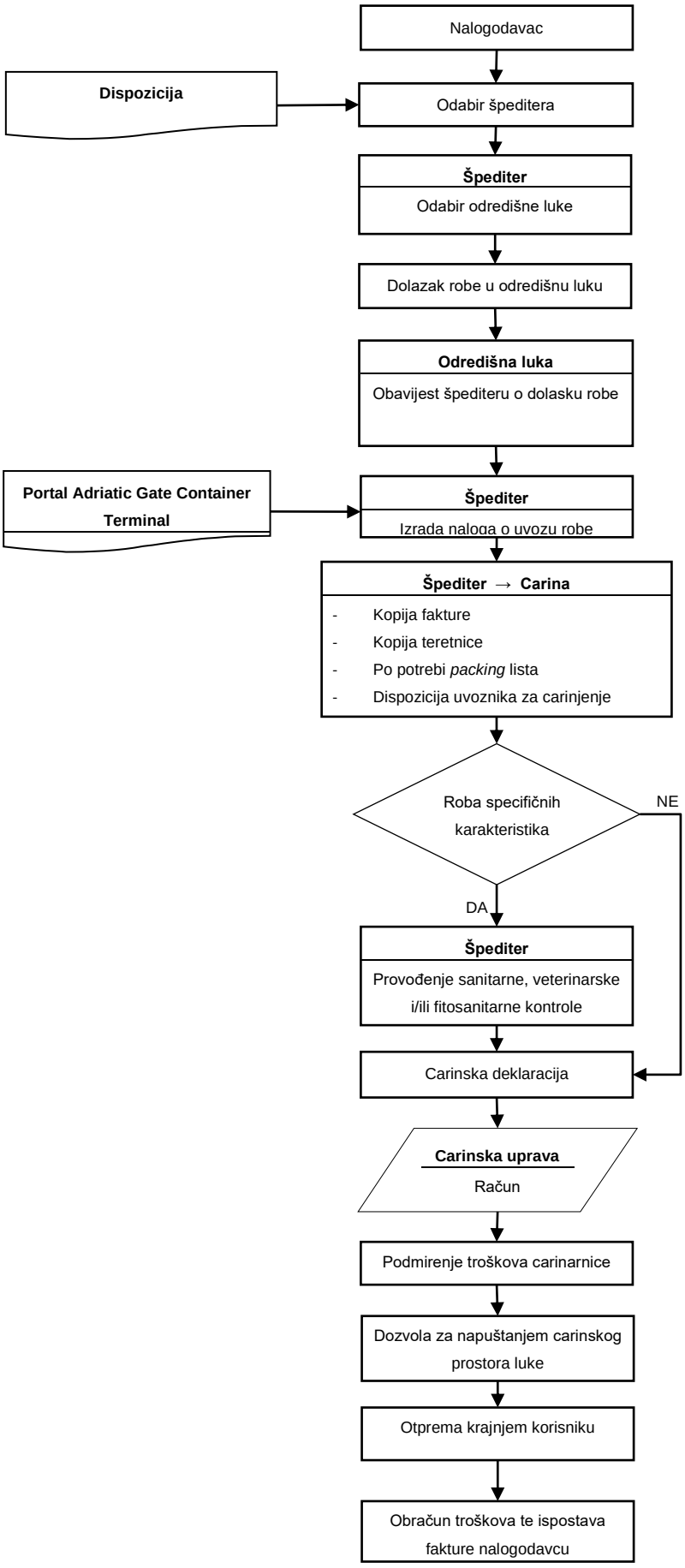

Nalogodavac
Dispozicija
Odabir špeditera
Špediter
Odabir odredišne luke
Dolazak robe u odredišnu luku
Odredišna luka
Obavijest špediteru o dolasku robe
Portal Adriatic Gate Container Terminal
Špediter
Izrada naloga o provozu robe
Špediter → Carina
Dokument „Bez zapreke“
- Kopija fakture
- Kopija teretnice
- Po potrebi *packing* lista
Roba specifičnih karakteristika
NE
DA
Špediter
Provođenje sanitarne, veterinarske i/ili fitosanitarne kontrole
Carinska deklaracija
Carinska uprava
Račun
Podmirenje troškova carinarnice
Dozvola za napuštanjem carinskog prostora luke
Otprema krajnjem korisniku
Obračun troškova te ispostava fakture nalogodavcu

7.2.2. Postupci prilikom uvoza robe s aspekta lučkog špeditera u tvrtki Cargo-partner

Drugi način carinskog postupka je „IM“ odnosno uvoz. Prilikom uvoza robe, također kao i kod provoza, špediter ima zadatak prikupiti kopiju fakture robe koja se prevozi, kopiju teretnice, *packing* listu. Uz sve navedene dokumente potrebno je priložiti i dispoziciju uvoznika za carinjenje. Svaka roba koja se predaje na carinjenje razvrstana je po tarifnim brojevima. Tarifni brojevi osnova su prema kojoj se vrši carinjenje robe. Ukoliko je tarifnim brojem predviđeno prikupljanje dodatnih dokumenata kao što su uvjerenja o veterinarskom, sanitetskom i fitopatološkoj kontroli robe ili CE certifikati, špediter ima obavezu prikupit potrebne dokumente koji su predviđeni tarifnim brojem. Nakon predaje špeditera svih traženih dokumenata na uvid carinarnica carini robu te po završetku postupka carinjenja šalje u elektronskom obliku carinsku deklaraciju špediteru.

Nakon što se pošalje dispozicije završava se carinski postupak te carinska uprava šalje račun za uslugu lučkom špediteru. Kada se podmire troškovi carinarnice, lučki špediter dobiva dozvolu za napuštanjem robe iz carinskog područja luke, te se kamionom roba otprema krajnjem korisniku. Korisnik robu preuzima na predviđenoj adresi, a lučki špediter obračunava sve troškove svoje usluge te ispostavlja fakturu nalogodavcu.

Sve aktivnosti koje se pojavljuju kod uvoza robe, kod odabranog statusa robe „MI“, prikazane su sljedećim dijagramom tijeka, kojim je prikazana interakcija svih sudionika u procesu uvoza te potrebne dokumentacija za izvršavanje procesa uvoza.


Nalogodavac
Dispozicija
Odabir špeditera
Špediter
Odabir odredišne luke
Dolazak robe u odredišnu luku
Odredišna luka
Obavijest špediteru o dolasku robe
Portal Adriatic Gate Container Terminal
Špediter
Izrada naloga o uvozu robe
Špediter → Carina
- Kopija fakture
- Kopija teretnice
- Po potrebi packing lista
- Dispozicija uvoznika za carinjenje
Roba specifičnih karakteristika
NE
DA
Špediter
Provođenje sanitarne, veterinarske i/ili fitosanitarne kontrole
Carinska deklaracija
Carinska uprava
Račun
Podmirenje troškova carinarnice
Dozvola za napuštanjem carinskog prostora luke
Otprema krajnjem korisniku
Obračun troškova te ispostava fakture nalogodavcu

8. ZAKLJUČAK

Mnogo je špeditera širom svijeta u obliku lokalnih, nacionalnih i međunarodnih tvrtki za špediciju. Tvrtke se razlikuju po veličini i vrsti, od velikih do specijaliziranih tvrtki, koje se bave određenim vrstama roba ili djeluju u određenim zemljopisnim područjima. Poslovi špeditera uvelike su olakšani raznim sporazumima i zakonima koji su doneseni na temelju zahtijeva raznih međunarodnih organizacija koje se bave razvojem trgovine. Temeljem tih sporazuma i zakona špediteri nemaju potrebu za poznavanjem zakona pojedine zemlje nego ukoliko je država potpisnica sporazuma, posluju po međunarodnim pravilima propisanim sporazumima.

Poslovi lučkog špeditera su možda i najkompleksniji od svih grana špedicije. Osim poslova vezanih uz organizaciju dopreme i otpreme pomorskim putem, lučki špediteri moraju, na zavidnoj razini, poznavati tehničko-tehnološke i ekonomsko-pravne mogućnosti, prava i obveze svih sudionika (lučka uprava, slagači, skladišari, izvoznici i uvoznici, brodari, pomorski agenti, prijevoznici, osiguravajuća društva, carinska služba, inspekcije i slično), koji su direktno ili indirektno povezani poslovima u pomorskim lukama. Na taj način lučki špediter može krajnjim korisnicima ponuditi kompletnu uslugu. Uz organizaciju pomorskog prijevoza lučki špediter u većini slučajeva mora organizirati i prijevoz do, odnosno iz luke. Svoju ulogu u procesu otpreme i dopreme također ima i nalogodavac. Njegova obaveza je da vrijeme špediteru dostavi svu potrebnu dokumentaciju te mu preda sve potrebne informacije u uvjetima po kojima se roba obrađuje kako bi se taj proces mogao odvijati nesmetano. Osim poslovanja na razini luke, lučki špediter se također može susresti u svom poslovanju i s raznim financijskim istitucjama preko kojih ispunjava svoje financijske obveze.

Prilikom izrade ovog završnog rada koristili su se podaci koje je omogućila tvrtka Cargo-partner GmbH, koja je specijalizirana za specijalizirana za transport i integriranu logistiku, s posebnim naglaskom na prekomorskom transportu. Na temelju tih podataka detaljno su prikazani postupci prilikom provoza i uvoza robe s aspekta lučkog špeditera. Također, prikazan je portal *Adriatic Gate Container Terminal*, koji lučkom špediteru olakšava organizaciju poslova te izvršavanje njegovih obveza.

Ovim radom ukazalo se na kompleksnost poslova koje jedan lučki špediter odrađuje za vrijeme određenog procesa kod vanjskotrgovinske razmjene robe, kako bi se stekao dojam veličine uloge lučkog špeditera kod prometa robe.

LITERATURA

[1] https://www.prometna-zona.com/incoterms/ (zadnji put pogledano 12.08.2018.)

[2] Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.

[3] Zelenika, R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1996.

[4] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2010.

[5] Soldo, R.: Model poslovanja međunarodnih špeditera nakon pristupanja Hrvatske Europskoj uniji, Diplomski rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu, 2016.

[6] Car, T.: Uloga špeditera u organizaciji cestovnog prijevoza robe, Završni rad, Ekonomski fakultet, Sveučilište u Zagrebu, 2017.

[7] Jelić, I.: Organizacija zbirnog prijevoza robe u cestovnom prometu, Završni rad, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2016

[8] Zakon o carinskoj službi (NN br. 68/13)

[9] Zakon o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18)

[10] Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika, preuzeto sa: http://www.hgk.hr/sektorska-udruzenja2/o-udruzenju-25/opci-uvjeti-poslovanja-medunarodnih-otpremnika (Pristupljeno: 04.08.18.)

[11] Zelenika, R., Pavlić, H., Vršić, E.: Špediter - koordinator aktivnosti u sustavu morskih luka, Naše more, 2002.

[12] EURO STAR d.o.o. Rijeka, preuzeto sa: http://www.eurostar.hr/spedicija-carina-otpremnistvo-uvoz-izvoz-rijeka-dokumenti/ (Pristupljeno: 29.08.2018.)

[13] Tongzon, J., L.: Port choice and freight forwarders, Transportation Research Part E, 2009

[14] K&K GLOBAL LLC, preuzeto sa: https://www.kkglobalIlc.com/shipping-export-documents/booking-confirmation.html (Pristupljeno: 29.08.2018.)

[15] Preuzeto sa: http://ortobo.com/blog/renovation-suggestions-for-your-garage/# (Pristupljeno: 28.08.2018.)

[16] Ministarstvo financija, Carinska uprava; preuzeto sa: https://carina.gov.hr/UserDocsImages//dokumenti/Procedure/Naputci//NDoc_1080.pdf (Pristupljeno: 28.08.2018.)

[17] Prezeto sa: http://gala.kidneycare.co/awb-format/ (Pristupljeno: 28.08.2018.)

[18] Pernar, D.: Odabir načina prijevoza po kriteriju racionalizacije transportnih troškova, Završni rad, Fakultet prometnih znanosti, Sveučilište u Zagrebu, Zagreb, 2016.

[19] Cargo-partner GbmH; preuzeto sa: www.cargo-partner.com (Pristupljeno: 29.08.2018.)

[20] Jadranska vrata; preuzeto sa: http://www.ictsi.hr/index.php/hr/ (Pristupljeno: 16.08.2018.)

POPIS SLIKA

Slika 1. Lučka dispozicija za uvoz (dopremu robe) 22

Slika 2. Lučka dispozicija za izvoz (otpremu robe) 23

Slika 3. Primjer potvrde o zaključivanju teretnog prostora 26

Slika 4. Primjer originala brodske teretnice 28

Slika 5. Primjer zrakoplovnog teretnog lista 30

Slika 6. Mreža rasprostranjenosti tvrtke Cargo-partner 42

Slika 7. Prikaz portala Adriatic Gate Container Terminal za špeditersko poslovanje 43

Slika 8. Prikaz mogućeg odabira za „Status robe“ putem portala Adriatic Gate Container Terminal 44

POPIS TABLICA

Tablica 1. Prikaz statističkih podataka za tvrtku Cargo-partner za 2017. godinu 42

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom **Operativni poslovi lučkog špeditera**

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

U Zagrebu, 3.9.2018

Student:

(potpis)