

Organizacija i provedba multimodalnog transporta u praksi međunarodnog otpremništva

Jurišić, Bruno

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:805889>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-11**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

BRUNO JURIŠIĆ

**ORGANIZACIJA I PROVEDBA MULTIMODALNOG
TRANSPORTA U PRAKSI MEĐUNARODNOG
OTPREMNIŠTVA**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**ORGANIZACIJA I PROVEDBA MULTIMODALNOG
TRANSPORTA U PRAKSI MEĐUNARODNOG
OTPREMNIŠTVA**

**ORGANIZATION AND IMPLEMENTATION OF
MULTIMODAL TRANSPORT AND INTERNATIONAL
SHIPPING PRACTICES**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Međunarodno otpremništvo

Mentor: Prof. dr. sc. Tanja Poletan Jugović

Komentor: Adrijana Agatić, mag. ing. logist.

Student: Bruno Jurišić

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 01120748707

Rijeka, ožujak 2024.

Student: Bruno Jurišić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 01120748707

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

„Organizacija i provedba multimodalnog transporta u praksi međunarodnog otpremništva“

izradio samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Tanje Poletan Jugović, te komentorstvom Adrijane Agatić, mag. ing. logist.

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog i koristio literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao sam i povezao s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student


(potpis)

Ime i prezime studenta

Student: Bruno Jurišić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 01120748707

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student - autor

B. Jurišić
(potpis)

SAŽETAK

Osnovni problem istraživanja u ovom radu je analiza poslova i aktivnosti međunarodnog otpremnika u organizaciji i provedbi multimodalnog transporta. Sukladno definiranom problemu istraživanja u radu su obrađeni osnovni i specijalni poslovi otpremnika, odgovornost otpremnika i faze organizacije i provedbe multimodalnog transporta. Uz analizu fizičkog tijeka tereta u multimodalnom transportu, posebna pozornost u radu je posvećena dokumentacijskim tokovima, odnosno ispravama i dokumentima koji su prisutni u multimodalnom transportu.

Faze organizacije i provedbe multimodalnog transporta ilustrirane su na praktičnom primjeru koji je dobiven u suradnji s tvrtkom CMA CGM. Iz navedenog primjera u praktičnom su smislu potvrđene sve teorijske determinante i specifičnosti uloge, poslova i odgovornosti otpremnika u realizaciji multimodalnog transporta.

Ključne riječi: otpremništvo, otpremnik, multimodalni transport, tehnologija.

SUMMARY

The main research problem in this paper is the analysis of the work and activities of an international shipper in the organization and implementation of multimodal transport. In accordance with the defined research problem, the basic and special tasks of the shipper, responsibility of the shipper and stages of organization and implementation of multimodal transport are covered in the paper. In addition to the analysis of the physical flow of cargo in multimodal transport, special attention in the work is devoted to documentation flows, i.e. documents and documents that are present in multimodal transport.

The stages of organization and implementation of multimodal transport are illustrated on a practical example obtained in cooperation with the CMA CGM company. From the above example, all the theoretical determinants and specifics of the role, duties and responsibilities of the shipper in the implementation of multimodal transport have been confirmed in a practical sense.

Key words: forwarding, forwarder, multimodal transport, technology.

SADRŽAJ

SAŽETAK	II
SUMMARY	II
SADRŽAJ	III
1. UVOD	1
2. ZNAČAJKE MEĐUNARODNOG OTPREMNIŠTVA I POSLOVI OTPREMNIKA	2
2.1. RAZVOJ I NASTANAK OTPREMNIŠTVA	2
2.2. MEĐUNARODNO OTPREMNIŠTVO I MEĐUNARODNI OTPREMNİK.....	4
2.3. POSLOVI I AKTIVNOSTI MEĐUNARODNOG OTPREMNİKA	7
2.3.1. <i>Osnovni poslovi otpremnika</i>	7
2.3.2. <i>Specijalni poslovi otpremnika</i>	9
2.3.3. <i>Otpremnik i njegova prava</i>	11
3. OSNOVNE ZNAČAJKE I SPECIFIČNOSTI ORGANIZACIJE MULTIMODALNOG TRANSPORTA	14
3.1. POJAM I ZNAČENJE MULTIMODALNOG TRANSPORTA.....	14
3.2. SPECIFIČNOSTI MULTIMODALNIH TEHNOLOGIJA.....	17
4. ORGANIZACIJA MULTIMODALNOG TRANSPORTA U PRAKSI POSLOVANJA TVRTKE CMA CGM	21
4.1. OSNOVNI PODACI O TVRTKI I POSLOVANJU	21
4.2. FAZE ORGANIZACIJE POSLA MULTIMODALNOG TRANSPORTA.....	23
4.2.1 <i>Upit</i>	23
4.2.2. <i>Ponuda</i>	24
4.2.3. <i>Prihvat ponude i buking zahtjev</i>	25
4.2.4. <i>Buking potvrda</i>	25
5. ZAKLJUČAK	32
LITERATURA	33
KAZALO KRATICA	35
POPIS SLIKA	36
POPIS TABLICA	36
PRILOZI	37

1. UVOD

Tema ovog završnog rada je prikazati i objasniti sve značajke međunarodnog otpremništva te poslove koje je dužan voditi i obraditi međunarodni otpremnik.

Problem istraživanja je utvrditi u kojem dijelu međunarodnog otpremništva se pojavljuje otpremnik i koje su sve njegove aktivnosti i poslovi.

Cilj je približiti i raščlaniti detaljno poslove međunarodnog otpremnika tijekom svih faza otpremništva.

Rad je strukturiran u pet poglavlja. Prvo poglavlje „Uvod“ uvodi čitatelja u rad kroz kratko objašnjenje same teme, problema i cilja rada. U drugom poglavlju opisane su „Značajke međunarodnog otpremništva i poslovi otpremnika“ kroz razvoj i nastanak otpremništva, definira se što je međunarodno otpremništvo te ulogu koju u njemu ima međunarodni otpremnik, koji su sve njegovi poslovi i zadaće te definira otpremništvo u klasifikaciji djelatnosti. Treće poglavlje „Osnovne značajke i specifičnosti organizacije multimodalnog transporta“ opisuje pojam i značenje multimodalnog transporta, specifičnosti multimodalnih tehnologija, ulogu otpremnika u multimodalnom transportu te njegove osnovne i specijalne poslove. U četvrtom poglavlju analizira se organizacija multimodalnog transporta prema primjeru kompanije CMA CGM. U petom poglavlju daju se zaključna razmišljanja autora ovog rada.

2. ZNAČAJKE MEĐUNARODNOG OTPREMNIŠTVA I POSLOVI OTPREMNIKA

U ovom djelu rada definira se međunarodno otpremništvo kao privredna djelatnost koja se bavi poslovima poput organizacije otpreme robe te ostali poslovi. Tu se ubrajaju usluge vanjskotrgovinskog prometa tj. otprema robe iz vlastite u strane države, doprema iz stranih država u vlastitu, kao i provoz robe između stranih država preko vlastite države. Navedene poslove obavljaju međunarodni otpremnici.

2.1. RAZVOJ I NASTANAK OTPREMNIŠTVA

Otpremništvo se kroz povijest prvi put spominje u XIII. stoljeću, a to se stoljeće smatra i njenim početkom iako su ljudi kroz povijest od najranijih civilizacija koristili transport kao i otpremu i dopremu robe.¹ U 13. stoljeću Venecija je bila glavna luka i apsolutni vladar glavnih prometnih puteva. Venecija je imala najvažniju ulogu u trgovini s prekoalpskim i alpskim državama zbog svog povoljnog geografskog položaja i činjenice da je Italija u to vrijeme bila jedna od najvažnijih svjetskih država i centar moći, kulture i svih ostalih bitnih stvari. Također Venecija je smještena na sjeveru Italije duboko uvučena u zaljev Jadranskog mora i kao takva bila je bitna luka zbog brzog transporta i dopreme i otpreme roba prema ostalim državama. Trgovci su redovito povjeravali svoju robu posrednicima koji su se brinuli za siguran transport. Posrednici su predavali robu krajnjim korisnicima uz potpis pismene isprave (potvrda o primitku, priznanica, izručnica).

U XVI. stoljeću vozari počinju s organizacijom dopreme i otpreme robe za svoj račun te izdavanjem prijevoznih isprava. Krajem XVIII. stoljeća trgovina s udaljenim područjima poprima široke razmjere, te se trgovci sve više okreću posebnim posrednicima – otpremnicima koji su bili kao savjetnici za prijevoz robe, odabir puteva za prijevoz, osoba koje su u ime trgovca unajmljivali prijevozna sredstva. Vrlo važno za novi razvoj otpremništva predstavlja XIX. stoljeće. U ovom stoljeću pojavljuje se željeznica (1825.) te se moderniziraju i druga prijevozna sredstva. Na taj način međunarodna trgovina počinje se razvijati na jednoj novoj i većoj razini, položaj otpremnika se učvrstio i afirmirao. Počinju se donositi odredbe, zakoni i odgovarajući propisi.

¹ Andrijanić, I., Aržek, Z., Prebežac, D., Zelenika, R.,: Transportno i špeditersko poslovanje, Zagreb, 2001., str.194.

Otpremništvo danas kao i sve u konstantnom je rastu te svaki dan evolucijski trendovi ga poboljšavaju, prati tržišne trendove i razvoj logistike. U Republici Hrvatskoj i ranijim nazivima država na teritoriju današnje Hrvatske trgovina, a kao prema tome i špedicija bila je regulirana Hrvatsko-mađarskim zakonom iz 1875.godine. Taj zakon bio je izrađen po principu na Njemački trgovački zakon iz 1861.godine, a vrijedio je na cijelom području današnje Hrvatske.

U razdoblju SFRJ od 1945.-1990. godine otpremništvo je dijelilo gospodarsku, organizacijsku, ekonomsku i pravnu sudbinu te djelatnosti u bivšoj Jugoslaviji. Kao najveće otpremničko poduzeće u tom vremenu spominje se Transjug koji je tada bio među 10 najvećih i najboljih otpremničkih poduzeća na svijetu. Poduzeće je imalo svoje filijale po svim većim gradovima bivše države (Zagreb, Šibenik, Ljubljana, Sarajevo, Beograd).

Tijekom dvadesetog stoljeća došlo je do niza promjena, društvenih i ekonomskih, ali i tehnoloških u što se ubraja i naglo povećanje međunarodne robne razmjene². Došlo je do podjele rada na način da se proizvodnja odvojila od trgovine, trgovina od prometa itd. U tom trenutku je špediter, tj. međunarodni otpremnik dobio poseban značaj te mu je zadatak bio posredovanje u otpremi, dopremi i provozi robe između proizvođača-potrošača-prodavatelja i prijevoznika i to u bilo kojoj prometnoj grani. Nastavno na navedeno, došlo je do suvremenih naziva i uloga međunarodnih otpremnika. Razlikuju se pojmovi **3PL** (eng. *Third Part Logistics*), **4PL** (eng. *Fourth – Party Logistics*), **5PL** (eng. *Fifth-Party Logistics*) i **LLP** (eng. *Lead Logistics Provider*).

3PL (logistika treće strane)³ odnosi se na usluge koje poduzeće podugovara s dobavljačem. Usluge se sastoje od njegovih logističkih operacije, zadataka skladištenja, pripreme narudžbi te prijevoza. Pružatelj usluga (posrednik) odgovoran je za upravljanje proizvodima tvrtke i njihovim dolaskom na krajnje odredište.

4PL (logistika četvrte strane) je logistika gdje pružatelji usluga djeluju kao konzultanti i revizori 3PL-a radi provjere, poboljšanja te optimizacije poslovanja. Oni su, ustvari, savjetnici u poslovanju.

5PL (logistika pete strane) integrira sve usluge koje nude 3PL-ove i 4PL-ove, razvija optimalnu mrežu dobavnog lanca, nastoji postići učinkovitost i povećanu vrijednost i to od

² Ibidem

³ Mecalux, Logistika treće strane (3PL): prednosti upotrebe vanjskih usluga za logistiku, <https://www.mecalux.hr/blog/3pl> (11.1.2024.)

početka dobavnog lanca pa sve do kraja uz korištenje tehnologije poput *blackchain-a*, *robotike*, *automatizacije* i slično.

LLP (vodeći pružatelj logistike) upravlja i usmjerava sve aspekte dobavnog lanca. U rangu je sa 4PL.

2.2. MEĐUNARODNO OTPREMNIŠTVO I MEĐUNARODNI OTPREMNIK

Špedicija ili otpremništvo gospodarska je djelatnost koja se bavi dopremom i otpremom robe te tranzitom robe kroz neku državu te svim ostalim poslovima koji su u vezi s tim. Riječ špedicija dolazi iz latinskog jezika „expedire“ a znači u prijevodu otpremiti, otposlati.⁴

Osoba koja se bavi otpremništvom naziva se špediter ili otpremnik. On se može definirati kao gospodarstvenik, pravna ili fizička osoba čije je zanimanje organizacija otpreme, dopreme, prijevoza i transporta roba u svoju korist. Otpremnik poslove obavlja i dogovara preko svojih nalogodavatelja i prijevoznika koji distribuiraju robu. Obzirom na obilježje djelatnosti otpremništvo može biti lučko, odnosno kontinentalno, granično i pomorsko.

Otpremništvo se može opisati kao skup aktivnosti specifičnih funkcija, operacija, poslova, organizacijskih sposobnosti i vještina koja na adekvatan i djelotvoran način omogućuju dopremu, otpremu i provoz materijalnih dobara prijevoznim putevima i sredstvima u kombiniranom, multi modalnom i konvencionalnom transportu.

U današnjem svijetu koje je izrazito ubrzano, otpremništvo je jedna od najvažnijih gospodarskih grana i na svrsishodan način doprinosi razvoju cijeloga svijeta. Važnost otpremništva počiva na tome da je veoma bitno i važno robu brzo i pravovremeno dovesti od početne točke do krajnjeg korisnika.

Otpremništvo se uvelike razvilo s vremenom te širilo svoje spektre obavljanja poslova i ti su poslovi postali toliko složeni i raznovrsni da ih je bilo potrebno podijeliti, kako bi se rasteretili poslovi otpremnika (špeditera).⁵

⁴ Op.cit. Andrijanić I., Aržek,Z. at all., str. 195

⁵ Adrijanić I., Aržek, Z. at all., str.195.

Otpremništvo se dijeli na nacionalno i međunarodno.

Nacionalno otpremništvo je otpremništvo koje se bavi organiziranjem prijevoza robe unutar granica neke države, a koriste se isključivo domaća prijevozna sredstva. ⁶Prijevoz se može organizirati na dva načina i to prijevoz u istom mjestu ili prijevoz iz jednog mjesta u drugi, ali unutar granica iste zemlje. Organiziranje otpreme i dopreme u istom mjestu zove se „loko špedicija“, a iz jednog mjesta u drugi „međumjesna špedicija.

Otpremnik koji obavlja poslove nacionalnog otpremništva ima manji horizont poslovanja. Međunarodni otpremnik može obavljati i poslove nacionalnog otpremnika, dok nacionalni otpremnik ne može obavljati poslove međunarodnog otpremnika.

Međunarodno otpremništvo je otpremništvo koje se bavi organiziranjem prijevoza robe u stranu zemlju, iz strane zemlje ili između stranih zemalja, koristeći pritom vlastitu zemlju kao tranzitnu. Međunarodni otpremnik uglavnom obavlja sve poslove jer su kompleksni i zahtjevni.

Međunarodno otpremništvo dijeli se na:

- lučko (pomorsko) otpremništvo,
- kontinentalno otpremništvo,
- granično otpremništvo.

Lučko otpremništvo usmjerava poslovanje prema pomorstvu te se njegovo organiziranje dopreme i otpreme bavi najviše pomorskim prijevoznim sredstvima uz posredovanje lučkih, tj. pomorskih otpremnika. S obzirom da su morske luke glavno obilježje lučkog otpremništva, upravo u lukama su se i smjestile najveće otpremničke tvrtke. Također se more smatra najekonomičnijim prometnim putem jer se u jednom trenutku može prevesti ogromna količina tereta na velike udaljenosti. Uloga špeditera (međunarodnog otpremnika) ovdje je od velike važnosti jer on obavlja poslove manipulacije poput ukrcaja, iskrcaja, prekrcaja, pakiranja itd. kao i poslove odnosa sa osiguravateljima, željezničkim i cestovnim prijevoznicima, brodarima, veterinarskim, sanitarnim i fitosanitarnim sudionicima. Međunarodni otpremnik, može se pojaviti i u ulozi „operatera kombiniranog transporta“ gdje koristi FIATA teretnicu za kombinirani transport i time postaje „nositelj

⁶ Ibidem, str.199

cjelokupnog transportnog postupka.“ Uz sve navedeno, nužno mora poznavati prava, obveze, odgovornosti, uvjete te sve ostale zadatke kako bi učinkovito odradio posao.

Kontinentalno otpremništvo organizirano je na kopnenim prijevoznim putevima. Može se podijeliti na nekoliko vrsta:⁷

- cestovno otpremništvo,
- željezničko otpremništvo,
- riječko-kanalsko-jezersko otpremništvo,
- zračno (zrakoplovno) otpremništvo.

Granično otpremništvo bavi se uvoznom, izvoznom i provoznom procedurom koju roba treba proći kod dopreme, otpreme ili tranzita robe iz jedne zemlje u drugu. To se odnosi na carinu te poslove vezane uz nju. Ovdje glavnu ulogu imaju granični otpremnici.

⁷ Ibidem, str. 201

2.3. POSLOVI I AKTIVNOSTI MEĐUNARODNOG OTPREMNIKA

U ovom dijelu rada dotaknuti će se pojmovi kao što su otpremnik ili špediter, špedicija ili otpremništvo, prijevoz ili transport, otprema i doprema robe, uvoznik i izvoznik.

Špediter ili otpremnik je osoba koja obavlja špediterske i špeditersko-carinske poslove u ime, po nalogu i za račun nalogodavca.

Špedicija ili otpremništvo je gospodarsko poslovna djelatnost koja se bavi transportom, dovozom i odvozom robe u svrhu stjecanja financijske koristi na legalan i zakonit način. Prijevoz ili transport jedna je od najvažnijih grana otpremništva i posao prijevoza je transport kroz određene države ili jednu državu s ciljem isporuke robe od proizvođača do krajnjeg korisnika.

Drugi jednako važan posao otpremnika je dovoz i odvoz robe, usluge koje otpremnik pruža i rješava svojem nalogodavcu. Uvoznik ili izvoznik je fizička ili pravna osoba čiji je posao uvoz, odnosno izvoz robe.

2.3.1. Osnovni poslovi otpremnika

Skupinu osnovnih poslova međunarodnog otpremnika⁸ čine:

- doziv,
- određivanje metode otpreme i dogovaranje otpremništva,
- sklapanje ugovora o prijevozu robe,
- sklapanje ugovora o multimodalnom prijevozu robe,
- doprema, otprema i provoz robe,
- sklapanje ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcanju robe,
- dobava sve potrebne dokumentacije,
- carinjenje,
- kontrola ispravnosti dokumentacije,
- informiranje nalogodavca.

Za organizaciju prijevoza robe potrebno je poznavati organizacije otpremničkih poslova, kao i svih prepreka u navedenom poslu. U međunarodnom otpremništvu potrebno je angažiranje stručnjaka kako bi se smanjila vjerojatnost nastanka pogrešaka, zastoja ili

⁸ Vršić E.: Utjecaj špediterske instradacije na optimalizaciju proizvodnje prometne usluge, Promet i transport, str. 169, <https://hrcak.srce.hr/file/307187> (15.1.2024.)

grešaka kao npr. sastavljanje ugovora o otpremništvu po čijoj osnovi kasnije otpremnik može snositi visoke troškove otpremničkih usluga na vlastitu štetu ili štetu nalogodavca. To se odnosi na stručno savjetovanje te sudjelovanje u pregovorima radi zaključivanja ugovora o međunarodnoj suradnji.

Instradacija⁹ je izbor prijevoznog puta ili određivanje kojim će putem roba biti otpremljena, dopremljena ili prevezena od otpremnog mjesta u jednoj, do odredišnog mjesta u drugoj državi te izbor prijevoznog sredstva kojim će roba biti otpremljena, dopremljena ili prevezena na određenom putu. Također se odnosi i na odabir načina prijevoza te vremena u kojem robu treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati od otpremnog do odredišnog mjesta. Otpremnik uvijek odabire najpovoljniju opciju za nalogodavca. Ovaj dio posla spada u najsloženije, najteže i najodgovorniji posao međunarodnog otpremnika.

Doziv¹⁰ se odnosi na slanje uputa o utovaru robe kako bi se vrijeme manipulacije robom uskladilo sa svim prijevoznicima. On može biti izravan i neizravan. Izravan znači kada se roba mora krcati na brod izravno iz nekog kopnenog vozila, a neizravan znači kada se određena pošiljka neće krcati na brod izravno iz nekog kopnenog vozila pa tada otpremnik doziva robu putem skladišta.

Sklapanje ugovora o prijevozu robe na klasičan način odnosi se na uporabu prijevoznog sredstva jedne prometne grane. Ugovor sklapaju međunarodni otpremnik i prijevoznik u pomorskom, željezničkom, riječnom, cestovnom i zračnom prometu. Zaključivanje ovakvog prijevoza robe „od vrata do vrata“ i ugovora o prijevozu robe značajno je zbog toga što u međunarodnom multimodalnom transportu jedino međunarodni otpremnik ima sve formalnopravne uvjete da izvršava poslove poduzetnika međunarodnog transporta.

Sklapanje ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe¹¹, sklapanje ugovora o transportnom osiguranju, sklapanje ugovora o uskladištenju i uskladištenje robe, ispostavljanje ili pribavljanje prijevoznih i drugih dokumenata, obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe, kontrola ispravnosti dokumenata i obračuna vozarine, carine i drugih pristojbi i troškova su važni poslovi zbog toga što o ugovorima, dokumentaciji i carini ovisi čitav špediterski posao, i to od pregovora oko uvjeta ugovorenog posla, ispravnosti i točnosti ispunje ugovora o špediciji, do omogućavanja kontinuiteta poslovanja obje stranke ugovora o špediciji. Informiranje nalogodavca se odnosi na obvezu otpremnika odnosno na pravo

⁹ Zelenika R.: Međunarodna špedicija, Ekonomski fakultet Rijeka, 1996., str. 118

¹⁰ Ibidem, str. 158

¹¹ Ibidem, str. 177

nalogodavca da ga se obavještava o kretanju robe, o izvanrednim događajima te o konačnom izvršenju naloga.

U osnovne obveze otpremnika još ulaze i izvršenje prihvata i predaje robe te obveza da upozori nalogodavca na nedostatke pakiranja, eventualno oštećenje ambalaže, nedostatak sadržaja i sl. Kako bi ispunio ove obveze, otpremnik treba najprije primiti robu, a ta roba mora biti spremna za transport.

Poslove sklapanja ugovora o ukrcaju, iskrcaju i prekrcaju robe otpremnici ne obavljaju, već njihovo izvršenje organiziraju zaključivanjem ugovora sa specijaliziranim organizacijama za navedene poslove (pravnim ili fizičkim osobama). Sklapanje ugovora o transportnom osiguranju otpremnik sklapa kao zastupnik ugovaratelja osiguranja i to u ime, po nalogu i za račun nalogodavca.

Carinjenje robe¹² obavlja otpremnik kao specijalizirana osoba. Kontrolu ispravnosti dokumenata i obračuna prijevoznine, carine i ostalih pristojbi i troškova obavlja međunarodni otpremnik.

O cjelokupnom izvršenju prijevoza robe otpremnik izvještava nalogodavca koji, radi visoke vrijednosti robe želi biti upućen u faze procesa prijevoza navedene robe.

2.3.2. Specijalni poslovi otpremnika

Specijalne poslove otpremnik obavlja povremeno, u posebnim prilikama¹³. To su slijedeći poslovi:

- zaključivanje ugovora o pakiranju i signiranju te izvršenje navedenih poslova,
- zaključivanje ugovora o vaganju i sortiranju i izvršenje navedenih poslova,
- izdavanje jamčevnih pisama,
- izdavanje špediterskih potvrda (FIATA dokumenata),
- uzorkovanje robe,
- zastupanje nalogodavca u regresnom postupku prema trećim osobama,
- zastupanje nalogodavca u slučaju havarije,
- kontrola kvalitete i kvantitete robe u međunarodnom prometu,
- doleđivanje robe,
- hranjenje i pojenje živih životinja,

¹² Ibidem, str. 203

¹³ Op.cit. Andrijanić E., str. 169, <https://hrcak.srce.hr/file/307187> (15.1.2024.)

- sajamski poslovi,
- lizing poslovi,
- konsignacijski poslovi,
- kreditiranje nalogodavca.

Svi ovi navedeni poslovi nisu obavezni te se odvijaju samo u iznimnim slučajevima potrebe za nadopunjenjem usluga koje u vanjskotrgovinskom i prometnom sustavu imaju značajno mjesto.

Pakiranje i signiranje robe, te vaganje i sortiranje iste najčešće obavljaju specijalizirane organizacije, ali i velik broj otpremnika obavlja ove poslove redovito unutar svoje djelatnosti.

Otpremnik može samostalno obavljati navedene poslove pakiranja, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, ili za to može zaključiti ugovor sa specijaliziranim organizacijama. Tada otpremnik ne odgovara za kvalitetu odnosno za pogreške izabrane organizacije, ali odgovara za izbor organizacije sa kojom je sklopio neki (ili sve) od navedenih poslova. Kada otpremnik sam obavlja poslove pakiranja, signiranja odnosno vaganja i sortiranja robe, tada prima sva prava, obveze i odgovornosti koje se primjenjuju na specijalizirane organizacije za takvu vrstu posla.¹⁴

Izdavanje jamčevnih pisama se vrši prilikom organiziranja i obavljanja prekomorskog prijevoza, a izdavanje špediterskih potvrda i drugih FIATA dokumenata se vrši samo na izričit nalog nalogodavca. Otpremnik pritom u cijelosti odgovara za ispravnost navedenih podataka.

Uzorkovanje robe se vrši provjerom kakvoće robe radi evidentiranja stanja zaprimljene kakvoće u dokumente i reguliranja odnosa između prodavača i kupca.

Zastupanje nalogodavca u regresnom postupku prema trećim osobama znači ponašanje otpremnika kao dobrog gospodarstvenika prema robi nalogodavca. Iako otpremnik ne odgovara za nastale štete, mora poduzeti sve potrebne mjere radi osiguranja naknade štete.

Zastupanje nalogodavca u slučaju zajedničke havarije odnosi se najprije na otpremnika i njegovu ulogu u likvidaciji (obračunu) štete, a koja je pokrivena osiguranjem robe u pomorskom prijevozu.

Poseban značaj u međunarodnom prometu ima ugovorna kontrola kvalitete i kvantitete robe. Otpremnik će napraviti provjeru kvalitete u cilju izbjegavanja sporova između prodavatelja i kupca te kako bi mogao eventualno zamijeniti robu u slučaju nekakve greške.

¹⁴ Zelenika, Ratko, Međunarodna špedicija, Rijeka, 1996., str. 219

Kada je u pitanju prijevoz živih životinja problem nastaje radi organizacije hranjenja i pojenja. Naime, svaka roba putuje veći broj dana, odnosno tjedana, a kod životinja dolazi do posebnih problema jer treba paziti da ne dođe do katastrofalnih posljedica za životinje (robu), radi male pogreške. Isto vrijedi i za doleđivanje robe (mesa, voća, povrća).

Sajamski i leasing poslovi spadaju pod specijalne poslove. Obavljanje konsignacijskih poslova odnosi se na registraciju djelatnosti za obavljanje poslova zastupanja stranih poduzeća. To su poslovi koji se obavljaju u ime i za račun stranog poduzeća, zaključivanje ugovora u ime i za račun stranog poduzeća, držanje skladišta strane robe radi prodaje itd.

2.3.3. Otpremnik i njegova prava

Prometno pravo je skup pravnih pravila koja uređuju pravne odnose koji nastaju u području prometa, a dijeli se na prometno upravno pravno i prometno imovinsko pravo, zatim na pomorsko pravo, pravo unutarnje plovidbe, željezničko pravo, pravo cestovnog prometa, zrakoplovno pravo, poštansko pravo i na tome slične oblike prometnog prava¹⁵.

Pravo se može definirati kao skup zakona, pravila, uredbi odnosno pravilnika kojima se uređuju odnosi u nekoj zajednici, odnosno kao skup djelotvornih društvenih pravila koje je donijela ili priznala država. Temeljni cilj tih pravila je uređivanje određenih društvenih odnosa i utjecaj na ponašanje ljudi radi održavanja određenog društvenog uređenja koje je u interesu vladajuće društvene skupine, ali i svih ljudi koji žive u dotičnoj državi.¹⁶

Pravo otpremnika regulirano je građanskim pravom. Izvor špediterovog prava (prava otpremnika) u Republici Hrvatskoj je Zakon o obveznim odnosima iz 2005. godine. Zakon o obveznim odnosima sadrži posebni odjeljak koji regulira osnove špediterovog prava.

Modernizacija i ubrzani razvoj međunarodnog prometa općenito, a posebice suvremenih tehnologija transporta, uključujući i afirmaciju kombiniranoga i multimodalnoga transporta, ubrzani razvoj vanjske trgovine, poboljšanje društvenih i gospodarskih odnosa, specijalizacija i diferencijacija pravnih pravila u svim podsustavima sustava prava, posebice međunarodnoga trgovačkog prava i prometnog prava, nametnuo je potrebu postupnog osamostaljivanja otpremnikovog prava

Pravo otpremnika uređuje odnose koji se pojavljuju tokom obavljanja otpremničkog posla (npr. odnose nalogodavca i otpremnika). Obzirom da otpremnik ne obavlja isključivo

¹⁵ Prometno pravo, <http://proleksis.lzmk.hr/42756/> (25.1.2024.)

¹⁶ Zelenika, R. *Špediterovo pravo*, Rijeka, 2001., str. 128

poslove otpremništva u užem smislu nego i poslove prijevoznika, posao otpremnika se vrlo često susreće sa pravom međunarodne trgovine, prometnim pravom, pravom multimodalnog transporta, carinskim pravom i tome slično.

Predmet prava otpremnika određuje se po obuhvatu sudionika otpremničkog posla (konvencionalni transport, kombinirani transport, multimodalni transport), što u konačnici znači manje ili više složene poslove koje je potrebno obaviti, odnosno zakone koji se primjenjuju (na dvije ili više strana). Vrste prava otpremnika se mogu promatrati kroz nekoliko podjela, i to:

- prisilno pravo otpremnika,
- autonomno pravo otpremnika,
- nacionalno pravo otpremnika,
- međunarodno pravo otpremnika,
- izvozno, uvozno i tranzitno pravo otpremnika.

Prisilno pravo podrazumijeva pravna pravila kojima se ograničava mogućnost proizvoljnog sklapanja ugovora o otpremnikovom poslu između otpremnika i nalogodavca, kako bi se spriječili sukobi i nepravilnosti pri ugovaranju otpremnikovog posla odnosno održavanju odnosa dviju ili više strana ugovornog posla. Prisilno pravo uređuje odnose otpremnika i nalogodavca, ali to mogu biti i prisilna pravila kojima se uređuju odnosi između otpremnika i trećih osoba.

Autonomno pravo otpremnika može se nazvati istovjetno prisilnom pravu, osim u ključnom elementu mogućnosti stvaranja pravnih pravila od strane subjekata otpremnikovog prava (samostalno), ali i dalje u okvirima koje im dopušta zakonodavac.

Nacionalno i međunarodno pravo su pravna pravila prema državnim granicama, pa tako nacionalno pravo uređuje odnose u nacionalnom otpremničkom poslovanju, a međunarodno pravo odnose stranaka u međunarodnom otpremničkom poslovanju.

Međunarodno pravo je skup pravila koja države ili narodi prihvaćaju kao obvezujuća u svojim međusobnim odnosima, uključujući odnose s međunarodnim organizacijama. Međunarodno pravo je obično uključeno u sporazume između suverenih država i/ili proizlazi iz takvih sporazuma. Međunarodno pravo se može podijeliti na javno i privatno međunarodno pravo. Međunarodno javno pravo uređuje odnose među državama i međunarodnim organizacijama, a međunarodno privatno pravo (sukob zakona) se bavi određivanjem toga koji pravni sustav je nadležan i čiji se zakoni primjenjuju u nekom pravnom sporu. Međunarodno pravo ima veliko značenje i vrlo je važno u međunarodnoj

špediciji. Nacionalno pravo može se podijeliti na iste vrste i ima iste značajke kao međunarodno pravo, osim što se nacionalno pravo odnosi na uređivanje odnosa unutar jedne države, a ne više njih.

3. OSNOVNE ZNAČAJKE I SPECIFIČNOSTI ORGANIZACIJE MULTIMODALNOG TRANSPORTA

Multimodalni transport je složeni proces bez kojega ni nacionalni, a ni međunarodni prometni sustavi ne bi mogli funkcionirati. To je složeni dinamički sustav, međusobno povezanih prometno-tehnoloških aktivnosti.

U tim aktivnostima aktivno sudjeluju direktni i indirektni sudionici koji omogućuju i organiziraju transport robe putem jednog operatera, uz korištenje barem dvije različite prometne grane. Važno je naglasiti kako se aktivnosti odvijaju sigurno i brzo, od proizvođača do potrošača, a sve na temelju jednog ugovora o prijevozu.

3.1. POJAM I ZNAČENJE MULTIMODALNOG TRANSPORTA

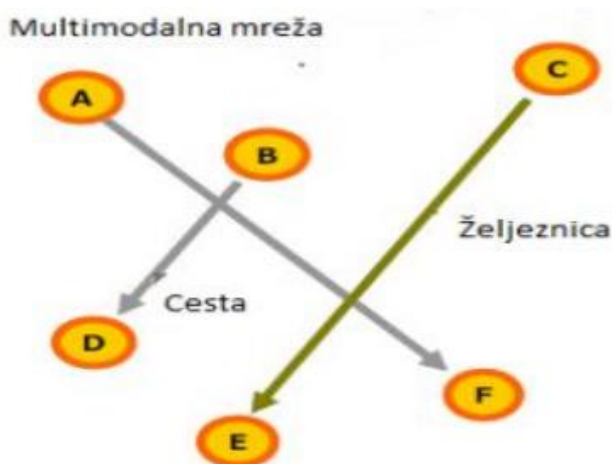
Prema Konvenciji o multimodalnom transportu iz 1980. godine koja definira multimodalni transport kao: „skup međusobno povezanih i među-utjecajnih prometnotehnoloških aktivnosti (procesa, funkcija i poslova), direktnih i indirektnih sudionika, prometnih i drugih kadrova i tehničkih pomagala u njihovome radu i drugih elemenata u stalnom kretanju, mijenjanju i razvoju: tehničko tehnološkom, organizacijsko ekonomskom i pravnom, koji omogućuju da se od proizvođača iz države ‘A’ do potrošača u državu ‘B’, ili posredstvom države ‘C’, manipulacija i transport robe izvrši brzo, sigurno i ekonomično s najmanje dva različita prijevozna sredstva i na temelju jedinstvenoga ugovora o prijevozu, odnosno jedne prijevozne isprave, a cjelokupni transportni pothvat izvršava ili organizira jedan operator transporta¹⁷“, glavna obilježja međunarodnog multimodalnog transporta su:

- operator multimodalnog transporta i primatelji tereta nalaze se u dvije različite države,
- korištenje najmanje dvije različite prometne grane,
- jedan ugovor o prijevozu,
- cjelokupni postupak organizira MTO (*eng. Multimodal Transport Operator*), tj. međunarodni otpremnik koji ujedinjenje djelatnosti špeditera i prijevoznika,
- ugovor sklapa operator multimodalnog transporta s pošiljateljem robe,

¹⁷ Nikolić, G., (2003). Multimodalni transport – čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav, Zbornik radova – Sveučilište Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci (2), str. 93.

- cjelokupni posao je temeljen na jednoj ispravi, npr. FIATA teretnice.

Slika 1. Multimodalna mreža



Izvor: Zelenika R. (2006). Multimodalni prometni sustavi, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, str. 235

Multimodalni transport podrazumijeva istodobno sudjelovanje dvaju prijevozna sredstva iz različitih grana prometa. Prvo prijevozno sredstva zajedno s teretom postaje teret drugog prijevoznog sredstva iz druge grane prometa. Najčešće se radi o prijevozu cestovnih vozila i tereta na željezničkim platformama ili cestovnim vozilima ili željezničkim vagonima na riječnim ili morskim ro-ro brodovima.

Osnovna značajka multimodalnog transporta je vršenje utovara robe u prvo prijevozno sredstvo u prvoj fazi, a utovar i prijevoz prvog transportnog sredstva u drugom transportnom sredstvu u drugoj fazi.

Subjekti koji sudjeluju u multimodalnom transportu moraju biti dobro upoznati sa svim pojavama, međusobnim odnosima, ograničenjima i povezanosti procesa multimodalnog transportu su¹⁸:

- vršitelj prijevoza,
- nositelj prijevoza,
- operater u multimodalnom transportu,
- pošiljatelj robe,
- primatelj robe,
- ostali sudionici: javni sektora, lučke uprave, regionalne javne uprave i dr.

¹⁸ Brnjac, N., (2012.), Intermodalni transportni sustavi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, str. 42

Slika 2. Kontejnerski terminal Jadranska vrata



Izvor: <https://povezanahrvatska.eu/projekti/kontejnerski-terminal-jadranska-vrata-lucka-uprava-rijeka/>
(20.1.2024.)

Republika Hrvatska trenutno ima 6 (šest) kontejnerskih terminala koji se nalaze u Zagrebu, Splitu, Rijeci, Osijeku, Slavonskom Brodu i Zadru.¹⁹

Razvoj riječke luke, tj. njene multimodalne platforme te povezivanje s terminalom Jadranska vrata (prikazan na slici br. 2) koji je završen 2021. godine je veliki projekt kojim je završena izgradnja novog kontejnerskog terminala na Brajdici, na području lučkog bazena Sušak, a koji služi za prihvat i prekrcaj konvencionalnog generalnog tereta, drva i kontejnerskog tereta.²⁰

¹⁹ Marković, I., (2017). Pristup tržištu cestovnog transporta kroz mogućnosti intermodalnog i multimodalnog transporta u Bosni i Hercegovini, Društvena i tehnička istraživanja 2, str. 246.

²⁰ Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Kontejnerski terminal Jadranska vrata – Lučka uprava Rijeka, <https://povezanahrvatska.eu/projekti/kontejnerski-terminal-jadranska-vrata-lucka-uprava-rijeka/> (20.1.2024.)

3.2. SPECIFIČNOSTI MULTIMODALNIH TEHNOLOGIJA

Multimodalne tehnologije²¹ mogu se podijeliti na tri skupine:

- tehnologija cesta – željeznica,
- tehnologija cesta – željeznica – more,
- tehnologija pomorskog transporta.

U tehnologiju cesta – željeznica spadaju Huckepack tehnologija i biomodalni prijevoz. To znači da se cestovna vozila ukrcavaju na željezničke vagone, a kod biomodalne tehnologije koristi se poseban mehanizam pomoću kojega se prikolice ili poluprikolice pretvaraju u željezničke vagone.

Tehnologija cesta-željeznica-more podrazumijeva integraciju cestovnog, željezničkog i pomorskog prijevoza, a najpoznatija je Ro-Ro tehnologija.

Tehnologija pomorskog transporta se odnosi na Lo-Lo i Flo-Flo tehnologije koje se obavljaju specijaliziranim brodovima i maunama.

Huckepack tehnologija je posebna tehnologija kopnenog prijevoza koja ima karakteristike kombiniranja cestovnog i željezničkog prijevoza.²² Ime dolazi od njemačke riječi „Huckepack tragen“, što u prijevodu znači „nositi na leđima“.

Biomodalni prijevoz je prijevoz robe vozilom kombinacije kamionske poluprikolice i sanduka željezničkog vagona. Na cesti se prevozi na vlastitim kotačima uz pomoć tegljača, a na tračnicama ide na željezničko postolje i u formu sa ostalim vagonima. Ovakav je prijevoz najrasprostraniji u SAD-u, a u Europi se tek razvija.²³

RO-RO tehnologija je tehnologija ukrcaja tereta na brod na vlastitim kotačima preko utovarne rampe i iskrcaja tereta sa broda preko istovarne rampe.²⁴ Ova je tehnologija korisna za kraća putovanja te je najrazvijenija u Sredozemnom moru, Crnom moru, Baltičkom moru, Sjevernom moru, Jadranskom moru, Crvenom moru te Perzijskom zaljevu. RO-RO brodovi su namijenjeni za prijevoz cestovnih i željezničkih vozila s vlastitim kotačima koji prevoze teret ili putnike.

²¹ Svetopetrić, I. (1991). Pojam termina integralni, multimodalni i kombinirani transport. *PrometTraffic&Transportation*, 3(5), str. 252.

²² Bendeković, J., Aržek, Z. (2008). *Transport i osiguranje*, Mikrorad, Zagreb, str.68

²³ 4 bimodalni prijevoz. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=7686> (23.1.2024.)

²⁴ R. Zelenika (2001.): *Prometni sustavi*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, str. 517

Slika 3. RO-RO Brod



Izvor: https://hr.wikipedia.org/wiki/Ro-Ro_brod, (23.1.2024.)

LO-LO tehnologija je ukcaj ili iskrcaj tereta u paletama ili kontejneru vertikalnim načinom tj. za to predviđenim dizalicama. Takvi brodovi (LO-LO brodovi) imaju vlastite dizalice koje vrše utovar i istovar.²⁵

²⁵ 2 <https://sites.google.com/site/severf94/tema-rokomet/osnovni-tehnicni-elemnti> (23.1.2024.)

Slika 4. LO-LO brod



Izvor: <https://www.vesselfinder.com/fr/ship-photos/769450>, (23.1.2024.)

FLO-FLO tehnologija (*eng. Float On-Float off*) se koristi u riječnom i pomorskom prometu. To je vrsta transporta koji funkcionira i na horizontalni i na vertikalni način. Ovom se tehnologijom najviše prevoze veliki i teški tereti. Idealna je za riječne plovne putove, ali i skupa radi potrebe izrade tzv. maune, teglenice za tegljenje tereta. Za rad u sustavu FLO-FLO tehnologije potrebni su matični brodovi ili brodovi nosači mauna.²⁶

Slika 5. Teglenica



Izvor: <https://www.vecernji.hr/vijesti/onemogućena-plovidba-teglenica-s-naftom-nizvodno-od-slav-broda-302771> (24.1.2024.)

²⁶ Proizvodno strojarstvo <https://proizvodno-strojarstvo.blogspot.com/2013/02/fo-fo-tehnologija-transporta.html> (23.1.2024.)

Sve navedene tehnologije otpremnik treba poznavati ovisno o vrsti robe te načinu otpreme iste. Svaka je tehnologija specifična te se koristi ovisno o vrsti robe te državi u koju se roba vozi ili izvozi.

4. ORGANIZACIJA MULTIMODALNOG TRANSPORTA U PRAKSI POSLOVANJA TVRTKE CMA CGM

Na primjeru brodske kompanije CMA CGM objašnjava se proces organizacije pomorskog kontejnerskog transporta od zaključivanja prijevoza tereta (bukinga) do izdavanja istoga krajnjem korisniku u međunarodnom prometu.

4.1. OSNOVNI PODACI O TVRTKI I POSLOVANJU

CMA CGM je francuska tvrtka sa sjedištem u Marseilleu koja se bavi prijevozom tereta kontejnerskim brodovima. Osnovao ju je Jacques R. Saade davne 1978. g. Treća je po veličini na svijetu. Koristi 257 brodskih ruta između 420 luka u 160 zemalja i ima 110 000 zaposlenih.²⁷ Ime potječe od dva akronima COMPAGNIE MARITIME d' AFFREEMENT i COMPAGNIE GENERALE.

Pomorska agencija CMA CGM CROATIA u Hrvatskoj nalazi se u Rijeci i odgovorna je za agencijsko zastupanje broдача i promet tereta u lukama Rijeka, Split, Ploče i Bar. Godišnje se preko tih luka izveze 125.000 a uveze 188.000 TEUa²⁸ punih kontejnera (podatak uključuje promet svih broдача). Najviše se izvozi drvo, kamen, prehrambeni proizvodi i razne vrste strojeva, a uvozi se sezonska roba široke potrošnje i sirovine za preradu. Pomorski prijevoz danas je najjeftiniji i ekološki najprihvatljiviji oblik prijevoza velikih količina tereta na prekomorskim relacijama.

Najvažniji linijski servis ovog broдача je Phoenician servis kojim je luka Rijeka povezana s Kinom na tjednoj bazi i to s brodovima kapaciteta većim od 6.500 TEU (dužim od 300 m). Važna luka za naš prometni pravac je Malta gdje se križaju linijski servisi iz cijeloga svijeta te se manjim kontejnerskim (*eng. Feeder*) brodovima kontejneri dopremaju u naše luke.

Obzirom na dobar geografski položaj HR u naše luke stiže i teret koji se otprema prema srednjoj Europi željeznicom. Po dolasku broда, kontejneri se prekravaju na vlak i otpremaju

²⁷ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

²⁸ **TEU** ili **teu** (akronim od engl. *twenty-foot equivalent unit*), nepotpuno pouzdana jedinica teretnoga kapaciteta kontejnerskih brođova i terminala. Osniva se na izmjerama kontejnera prema ISO normama kakve se upotrebljavaju za prijevoz tereta brođovima, kamionima i željeznicom. Osnovna je duljina takva kontejnera 6,1 m (20 ft), širina 2,4 m (8 ft), te visina 2,6 m (8,5 ft), obujam je 39 m³, a dopuštena bruto masa obično 24 t, tj. neto 21,6 t., <https://enciklopedija.hr/clanak/teu> (25.1.2024.)

za Mađarsku, Srbiju. Rijeka je povezana sa Budimpeštom i Beogradom sa većim brojem vlakova na tjednoj bazi. Isto tako se u izvozu puni kontejneri iz zemalja zaleđa prevoze do Rijeke²⁹.

Kapacitet jednog vlaka je 72 TEU jedinica, te se radi optimizacije troškova prijevoza prevoze istovremeno i puni i prazni kontejneri (u slučaju kada kapacitet vlaka nije ispunjen punim kontejnerima).

CMA CGM je specijaliziran za pomorski i kopneni prijevoz tereta u kontejnerima. Da bi se teret što sigurnije i lakše dopremio iz udaljenih krajeva, za to se koriste kontejneri koji su danas ključni dio svjetske logistike i kojih ima oko 50 milijuna TEU jedinica. Kontejner se može smatrati dijelom transportnog sredstva. Njime se omogućuje homogenizacija heterogenih vrsta roba u transportnu jedinicu i transport robe od proizvođača do kupca.

Kontejneri su standardizirane čelične kutije za prijevoz robe koja se može prevoziti brodom, kamionom ili vlakom koje su dovoljno otporne da mogu osigurati višestruku upotrebu. Olakšavaju prijevoz robe bez premještaja tereta jer na sva četiri kuta imaju utore za „*twist lockere*“, zakretnu bravu dizajniranu prema ISO standardu za lakše rukovanje prilikom pretovara iz jednog oblika prijevoza u drugi. Kontejneri mogu biti univerzalni i posebni, različitih dimenzija itd.

Slika 6. Vrste kontejnera



Izvor: privatna dokumentacija CMA CGM

Najčešće se koriste 20ST³⁰, 40ST i 40HC³¹ ali u ponudi su rashladni (eng. *Reefer*) kontejneri za smrznutu robu, (eng. *open top*) kontejneri bez poklopca, (eng. *Flat-rack*)

²⁹ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

³⁰ ST- oznaka „stope“

³¹ HC - Visoki kockasti kontejner (HC – High Cube Container); HC kontejner je za jednu stopu (30,48 cm) viši od standardnog kontejnera i može primiti veću količinu tereta.

kontejneri sa samo dvije bočne čelične konstrukcije, platforma za robu koja je van gabarita, kontejneri sa ventilacijom npr. za kavu, tankovi za opasan tekući teret itd. (prikazano na slici br. 6).

4.2. FAZE ORGANIZACIJE POSLA MULTIMODALNOG TRANSPORTA

U daljnjem tekstu opisuju se pojedine faze u organizaciji posla uključujući radne procedure od klijentovog upita do realizacije prijevoza i predaje tereta na odredištu.

4.2.1 Upit

Klijent šalje upit pomorskoj agenciji, odjelu prodaje za ponudu organizacije pomorskog prijevoza robe u kontejneru na paritetu FOB Shanghai – Rijeka.

FOB³² – franko utovareno na brod uz naznaku luke prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada izvezno ocarinjenju robu isporuči preko ograde broda u imenovanoj luci, od tog trenutka sve troškove i rizike snosi kupac

U ovom konkretnom slučaju pomorska vozarina + troškovi na destinaciji su plativi na odredištu od strane primatelja tzv. *Freight collect*, dok su troškovi u luci ishodišta na račun krcatelja.

Također upit mora sadržavati podatke o vrsti robe (je li opasna roba ili nije), vrsti kontejnera, spremnosti robe za ukrcaj na brod.

Razvojem digitalizacije brodari su razvili mogućnost gdje klijent može sam na web stranici broдача potražiti ponudu "*instant quotation*" (direktan upit).

U slučaju većih količina robe uvijek se preporuča kontaktirati agenciju i predložiti čim više detalja kako bi se dogovorila konkurentna ponuda. Što više detalja ima upit to će ponuda biti kvalitetnija.

Ponekad upit može biti samo za jedan kontejner, tzv. *Spot shipment*, a ponekad se radi o većoj količini za duži vremenski period.

Također u upitu se može tražiti i veći „*free time*“ (vremenski odmak) za preuzimanje kontejnera bilo na ishodištu ili odredištu od standardno dozvoljenog.

³² FOB (eng. Free on board) – franko brod - prodavatelj isporučuje robu na palubi plovila koje je odabrao kupac u navedenoj luci otpreme ili nabavlja robu koja je tako isporučena. Rizik od gubitka ili oštećenja robe prestaje kada je roba na plovilu, a kupac od tog trenutka preuzima odgovornost za sve troškove <https://hr.kuehne-nagel.com/hr/-/znanje/pariteti-incoterms-2020> (25.1.2024.)

4.2.2. Ponuda

Pomorska agencija šalje ponudu klijentu pismenim putem. Ponuda treba sadržavati sljedeće podatke³³:

- broj ugovora,
- luka ukrcaja,
- luka iskrcaja,
- tip kontejnera,
- vozarina, dodaci, lokalni troškovi,
- rok valjanosti ponude,
- informacije o Web site adresi na kojima se mogu naći detalji o trajanju putovanja "transit time", dodacima na vozarinu koji su promjenjivi ovisno o datumu ukrcaja (npr. *Bunker surcharge*), danguba&detencija, ostalim proizvodima tzv. "VAS" (*Value added service*, npr. osiguranje tereta, osiguranje od šteta na kontejneru).

Svaka ponuda najčešće sadrži sljedeće bitne klauzule:

Eng. „Notes:

- *This quotation was simulated with surcharges valid on. All surcharges remain valid at time of shipment (VATOS)*
- *All rates are based on rate of exchange as of*
- *Depending on local regulations, local charges may be applicable“*

Ili u prijevodu:

„Napomena:

- Ova ponuda je simulirana s dodatnim naknadama koje vrijede na određeni iznos. Sve nadoplate ostaju važeće u trenutku otpreme (VATOS)
- Sve stope temelje se na tečaju od
- Ovisno o lokalnim propisima, mogu se primjenjivati lokalne naknade“

Ponuda može vrijediti 15 dana, 1 mjesec ili vise. U slučaju *“instant quotation”* ponuda broдача koja se potrazi na web stranici vrijedi za isplovljenje određenog broda.

³³ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

4.2.3. Prihvat ponude i buking zahtjev

Klijent prihvaća ponudu te plasira narudžbu (*eng. Booking*) prema ugovoru kojeg je dobio u ponudi³⁴. Plasiranje bukinga vrši se „on line“ putem direktno preko web aplikacije broдача. Kako bi izvršio on line bukiranje, klijent mora imati otvoreni račun (*eng. Account*) kod broдача.

Kod plasiranja bukinga ispunjavaju se svi detalji koji su važni za organizaciju pomorskog transporta npr. luka ukrcaja, luka iskrcaja, tip kontejnera, predviđeni datum isplavljenja, ime broда, vrsta robe, težina robe, broj ugovora.

4.2.4. Buking potvrda

Buking odjel u Pomorskoj agenciji kroz web aplikaciju zaprima buking zahtjev te ga odobrava ukoliko su zadovoljeni svi uvjeti:

Ugovor: broj ugovora, luka ukrcaja, luka iskrcaja, roba te tip kontejnera trebaju biti identični onom na ugovoru / ponudi

Prostor na brodu: buking odjel odobrava buking ukoliko je prostor na brodu raspoloživ unutar alokacije koja je dodijeljena njegovom uredu za prodaju.

Oprema: tip kontejnera treba biti raspoloživ

Prilikom slanja buking potvrde klijentu potrebno je naglasiti sa kojeg se depoa preuzima prazan kontejner. Također, vrlo je bitno provjeriti da li zemlja odredišta podliježe određenim sankcijama ili ne, da li je primatelj na zabranjenoj listi klijenata (*OFAC rules, Economic sanctions*).

Buking potvrda sadržava broj bukinga, luku ukrcaja, luku iskrcaja, luku prekrcaja, ime broда, cut off, datum do kojega puni kontejner treba biti na terminalu raspoloživ za ukrcaj na broд, predviđeni datum dolaska broда (*ETA, eng. Estimated Time of Arrival*), predviđeni datum odlaska broда (*ETD, eng. Estimated Time of Departure*), detalje vozarine sa oznakom da li se vozarina plaća na ishodištu (*PREPAID*) ili na odredištu (*COLLECT*).

³⁴ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

Klauzule koje se spominju kod potvrde su³⁵:

„Prijevoznik se obvezuje pridržavati se svih primjenjivih međunarodnih i nacionalnih gospodarskih sankcija kao što su one Ujedinjenih naroda, Europske unije i zakonodavstva SAD-a ("Sankcije") ali ne ograničavajući se na iste, kao i njihove odgovarajuće popise zabranjenih subjekata kao što su „Posebno označeni državljani“ i „Popis blokiranih osoba“ (OFAC), popis osoba i subjekata Europske unije koji podliježu financijskim sankcijama, ali ne ograničavajući se na iste.

Stoga, prijevoznik pridržava pravo da u bilo kojem trenutku odbije ili otkaže svaku rezervaciju koja uključuje navedene subjekte ili krši bilo koje sankcije. Ako je teret utovaren, može se iskrcati na bilo kojem mjestu i/u bilo koje vrijeme koje prijevoznik smatra prikladnim i primjenjivat će se klauzula br. 10. „Pitanja koja utječu na izvedbu prijevoznikove teretnice.“

Primitak potvrde rezervacije CMA CGM neće se tumačiti kao potvrda prihvaćanja opasnog tereta. Takav će teret biti prihvaćen samo pod uvjetom da pošiljatelj ili njegov agent dostave ispravno ispunjene i potpisane obrasce za multimodalni opasni teret i prime pismeni pristanak od strane CMA CGM-a u kojem se obavještava da je takav opasan teret kako je opisan na relevantnim obrascima za multimodalni opasni teret prihvaćen. Svi troškovi, izdaci, novčane kazne i drugo povezani s teretom predloženim za otpremu bez takvog pisanog prihvaćanja od strane CMA CGM kojim se potvrđuje prihvaćanje opasnog tereta, neispravno ispunjeni i/ili potpisani obrasci za multimodalni opasni teret ili kontejneri koji nemaju ispravne natpise bit će posebno obračunati. CMA CGM neće biti odgovoran za bilo kakve posljedične gubitke ili štete koje proizlaze iz odbijanja ili odbijanja utovara opasnog tereta od strane Operatera plovila.

Ova potvrda rezervacije i sve usluge koje će biti pružene podliježu uvjetima i odredbama CMA CGM teretnice. Takvi uvjeti su dostupni na CMA CGM web stranici (www.cma-cgm.com) ili u bilo kojoj CMA CGM agenciji. Ponudom tereta za otpremu Trgovac potvrđuje i slaže se da prihvaća sve uvjete i odredbe CMA CGM-a.

³⁵ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

Primjeri pogrešno pisane deklaracije navedeni su u nastavku:

Dio ili cijeli teret ukrcan u kontejner je opasan teret, ali je prijavljen kao generalni teret u trenutku rezervacije.

Teret je prijavljen kao opći teret u trenutku rezervacije, ali se traži da se promijeni u opasan teret nakon utvrđivanja realne težine u suprotnosti s onom koju je pošiljatelj deklarirao u svojim uputama za otpremu ili na drugi način izmjerena tijekom prijevoza.“

Nakon potvrde bukinga klijent kreće u realizaciju bukinga. Krcatelj nominira otpremnika koji će za njega izvršiti otpremničke poslove³⁶.

Prema broju bukinga otpremnik preuzima prazan kontejner sa depoa koji mu je odobren od strane pomorske agencije. Otprema kontejner na punjenje u tvornicu ili skladište dobavljača, organizira kopneni prijevoz kontejnera te ga vraća punog na terminal unutar predviđenih rokova (*cut off broda*). Također organizira izvozno carinjenje robe u kontejneru, te prijavu robe u kontejneru carinskoj ispostavi u luci ukrcaja.

Također brodar daje otpremniku uklopnu plombu CMA CGM kojom će otpremnik plombirati kontejner nakon izvoznog carinjenja kontejnera. Plomba ima oznaku CMA CGM i broj.

Nakon što pun kontejner stigne na terminal u luci ukrcaja, otpremnik šalje shipping instrukcije brodaru on line putem.

U Shipping Instrukcijama navodi sve potrebne podatke za izradu teretnice:

- krcatelj (*eng. shipper*),
- primatelj (*eng. Consignee*),
- stranka koja se obavještava o dolasku kontejnera (*eng. Notify Party*),
- luka ukrcaja, Luka iskrcaja, Ime broda,
- broj kontejnera, broj plombe,
- opis robe, broj koleta & težina.

Ukoliko se radi o akreditivnom poslu, navodi se i broj akreditiva ili neki drugi nalog / broj narudžbe koji treba stajati na teretnici (*B/L eng. Bill of lading*). U prilogu na kraju rada nalazi se primjer jedne teretnice.

³⁶ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

Shipping instrukcije se unose u sistem, pomorska agencija, customer service odjel izrađuje B/L draft, koji se šalje krcatelju odnosno njegovom otpremniku na provjeru³⁷.

Prilikom slanja shipping instrukcija otpremnik navodi da li se traži izdavanje Originalnih teretnica ili eng „*Seawaybill*“ (dokument između krcatelja i broдача). U prilogu ovog rada nalazi se primjer shipping instrukcija.

Originalne teretnice se izdaju u verziji 3/3 (3 originala i 3 kopije).

U slučaju eng. „*Seawaybill*“ ne izdaju se originalne teretnice, te se roba automatski otpušta primatelju u luci iskrcaja.

Kod izdavanja *Seawaybill* primatelj mora biti imenovan, strogo je zabranjeno označiti primatelja "TO ORDER OF XXX" ili "TO ORDER" (blank – bez imena i prezima ili naziva).

Brodar će izdati *Seawaybill* klijentu ukoliko nema potraživanja prema klijentu, odnosno ukoliko ne postoje potraživanja za plaćanje vozarine izvan dogovorenog *Credit Agreement*, ukoliko je dogovoren.

Sea waybill (SWB) se uglavnom koristi u slučaju kada su krcatelj i primatelj sestrinske firme, kada postoji povjerenje između krcatelja i primatelja da će se roba platiti te se to ne uvjetuje izdavanjem originalnih teretnica, kada se ne skapa akreditiv.

Također, važno je napomenuti da pojedine zemlje ne dozvoljavaju izdavanje SWB, već samo Original BL., te pomorska agencija mora strogo pratiti pravila tzv. "eng. *Country procedure*".

Kako bi izbjegao štetne događaje oko krivo prijavljene težine od 1/7/2016 IMO (eng. *International Maritime Organization*) je nadopunio SOLAS (Safety of Life at Sea) konvenciju, kojom traži da otpremni ili krcatelji prijave VGM "Verified Gross Mass" (provjerenu bruto masu) prije ukrcaja kontejnera na brod unutar *cut off* rokova.

Prema konvenciji postoje dvije metode za deklariranje VGM: Vaganje kontejnera nakon što je roba ukrcana u kontejner ili izračun dodavanja bruto težine robe na taru kontejnera u koju je roba ukrcana.

VGM se prijavljuje putem SI ili zasebno elektronskim putem kroz posebnu aplikaciju.

Nakon ukrcaja kontejnera na brod brodar obavještava otpremnika da je kontejner ukrcan, te izdaje račun za pomorsku vozarinu.

U slučaju FOB pariteta, brodar izdaje račun otpremniku za ukrcajne troškove na ishodištu, a vozarinu označava u sistemu kao *Freight collect* (plativa na odredištu od strane primatelja ili njegovog otpremnika).

³⁷ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

U trenutku kada otpremnik plati račun, brodar izdaje otpremniku Originalnu teretnicu 3/3 ili SWB.

Brodar daje mogućnost putem svojih "on line" pretraživača pratiti kontejner od ishodišne do iskrcajne luke putem tzv. "shipment tracking".³⁸

Radi evidencije tereta koji se nalazi na brodu brodar izdaje cargo manifest.

Razlikuje se brodski teretni manifold (eng. *Cargo freight manifest*) na kojem se nalaze svi detalji iz teretnice i detalji pomorske vozarine (bilo freight ili collect - plativa na odredištu od strane primatelja ili njegovog otpremnika) i *cargo manifest* koji služi za potrebe prijave robe carini te sadržava podatke o robi bez vozarinskih stavova.

Pet dana prije dolaska broda u iskrcajnu luku, iskrcajna luka mora obavijestiti primatelja tereta o očekivanom vremenu dolaska kontejnera tj. robe. Primatelj je dužan prezentirati dokumente tj. ispravno indosirane original teretnice te je dužan podmiriti sve troškove prije preuzimanja kontejnera.

Teretnica je vrijednosni papir, dokument kojim se dokazuje vlasništvo robe i vrijedi onoliko koliko i teret koji je u njoj. Njome se brodar obavezuje prevesti robu, uz stanovite uvjete, na odrediste zakonitom posjedniku teretnice.

Teretnica može glasiti:

- *TO ORDER* (naručiti)
- NA IME
- *TO ORDER OF SHIPPER* (po narudžbi otpremnika)
- *TO ORDER OF* imenovana osoba (naručiti u ime)

Za svaku vrstu teretnice vrijede posebna pravila o indosiranju. Najčešće se koristi NA IME pri čemu teretnica mora biti indosirana od primatelja na kojeg glasi i otpremnika koji će preuzeti teret u ime primatelja, dok je npr. kod *TO ORDER* teretnice bitno da je indosira pošiljatelj i špediter koji će preuzeti kontejner u ime primatelja.

U slučaju da teretnica nije pravilno indosirana koriste se prateći dokumenti kao npr. autorizacija kojom primatelj određuje otpremnika koji će preuzeti robu obzirom da isti nije indosirao teretnicu ili eng. „*Letter of Indemnity*“ kojom pošiljatelj potvrđuje da je zaboravio indosirati teretnicu.

Originalna teretnica se može prezentirati bilo kojem CMA CGM uredu u svijetu. Agent koji je zaprimio teretnicu šalje iskrcajnoj luci informaciju da je teretnica zaprimljena i da se kontejner otpušta na određenog primatelj odnosno šalje *Telex release*.

³⁸ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

Telex release se koristi kako bi ubrzao proces oslobađanja kontejnera bez predodjenja originalnih teretnica u luci iskrcaja.

Kod *telex release* potrebno je da kompletan set 3/3 originalnih teretnica bude predodjen u bilo koji ured broдача u svijetu³⁹.

Nakon što je brodar zaprimio teretnicu, mora naplatiti sve troškove prijevoza robe uključujući i manipulacije na terminalu tzv. *Destination terminal handling charge*. Po primitku teretnice i uplate izdaje se dokument „Bez zapreke“ i kontejneru se dodjeljuje PIN kojim otpremnik može preuzeti kontejner, a teretnica se poništi kako bi se spriječila zloupotreba. U prilogu ovog rada nalazi se primjer dokumenta „Bez zapreke“.

„Bez zapreke“ je dokument koji sadržava ime i putovanje broда, datum ticanja luke, broj teretnice i kontejnera na koje se dokument odnosi, vrstu kontejnera, broj plombe, luku ukrcaja, opis robe, broj dispozicije i carinski broj i najvažnije PIN po kojem se preuzima kontejner.

Dispozicija je nalog terminalu za iskrcaj tereta sa broда. Carina uspoređuje da li je izdana ista izjavu tj. podaci terminalu i carini i na temelju toga dobiva se carinski broj po kojem se kasnije razdužuje teret. Podaci u teretnici moraju biti identični onima na dokumentu „Bez zapreke“. Ukoliko je došlo do bilo kakvog odstupanja u podacima, mora se tražiti ispravak preko *booking* ureda u ukrcajnoj luci. Kad *booking* ured ispravi podatke, ispravlja se i „Bez zapreke“, odnosno podaci koji su dostavljeni carini i terminalu. Carina odlučuje koji će kontejneri biti pregledani. Pregledi mogu biti samo prolaz kroz rendgen, mogu biti djelomični pregledi ali i detaljni pregledi kontejnera.

Svi kontejneri imaju dogovoreno slobodno vrijeme u kojem moraju biti preuzeti, ispražnjeni i vraćeni prazni na terminal ili *depot* kojeg odredi brodar. Uobičajeno slobodno vrijeme je sedam kalendarskih dana, međutim klijent može prilikom upita tražiti i duži free time. Ukoliko se kontejner ne vrati prazan u tom periodu onda se naplaćuje danguba.

Danguba je trošak korištenja opreme van slobodnog vremena. Ne uključuje skladišninu ni trošak struje za *reefer* kontejnere. Skladišnina je trošak skladištenja kontejnera na terminalu koji terminal naplaćuje direktno stranci, a trošak struje obraćunava se za *reefer* kontejnere po posebnoj tarifi do preuzimanja kontejnera od strane otpremnika.

Prazni kontejneri vraćaju se na za to predviđene depoe. U Rijeci su to terminal Škrljevo i terminal Brajdica. Prazan kontejner može biti vraćen i na kopnenim depoima u Srbiji i BIH (Bosni i Hercegovini). Na koji terminal će se vratiti prazan kontejner ovisi o potrebama

³⁹ Podaci dobiveni u suradnji s tvrtkom CMA CGM

brodara i slobodnom kapacitetu terminala. Brodar odlučuje gdje se kontejner vraća i o tome obavještava otpremnika u trenutku kad se izdaje „Bez zapreke“.

Postoji i mogućnost da se kontejner koji je otišao na pražnjenje koristi odmah za punjenje u izvozu bez da se kontejner vratio prazan na terminal. To se zove *REUSE*⁴⁰.

Povratkom praznog kontejnera završava ciklus uvoza, odnosno proces kontejnerskog transporta koji je dogovoren teretnicom. Isti kontejner može se više puta ponoviti u ciklusima kontejnerskog transporta dok se jedna teretnica pojavljuje samo jednom tj. prati teret od ukrcajne luke do iskrcajne luke. Na poledini svake teretnice nalaze se uvjeti o prijevozu.

Tablica 1. Faze provedbe i dokumentacije unutar organizacije multimodalnog transporta

Br.	Faza organizacije MMT	Dokumenti/Isprave	Napomena
	Upit	Direktan upit	Podaci o vrsti robe, vrsti kontejnera, spremnosti robe za ukrcaj na brod
	Ponuda	Narudžba Potvrda o narudžbi Potvrda rezervacije	- <i>on line</i>
	Realizacija transporta	Shipping instrukcije Originalne teretnice ili original BL Račun Cargo Manifest <i>Telex release</i> Bez zapreke Dispozicija	- prateći dokumenti: autorizacija -bez predodjenja teretnica -nalog terminalu za iskrcaj tereta

Izvor : Izradio prvostupnik

U tablici br. 1. je vidljiv sažetak svih dokumenata i isprava koje su potrebne kroz sve faze multi modalnog transporta, a koje otpremnik mora raspoznavati i koristiti u radu.

⁴⁰ Podaci iz privatne arhive tvrtke CMA CGM

5. ZAKLJUČAK

U ovom radu opisan je cjelokupni proces međunarodnog multimodalnog transporta u kojem, u ovom slučaju, grad Rijeka čini važnu poveznicu. Prijevoz tereta organizira se u kontejnerima različitih vrsta i veličina. Razvojem Riječke luke proširilo se i tržište međunarodnog transporta, a time i obim poslova otpremništva, tj. međunarodnog multimodalnog otpremništva.

S obzirom na globalizaciju i razvoj međunarodnog otpremništva, te širokog spektra otpremničkog posla, postoji niz otpremničkih poduzeća koja se bave međunarodnim otpremništvom, kao i onih koji za svoga nalogodavca obavljaju usluge koje inače obavljaju neke specijalizirane organizacije. U to se ubraja pakiranje pošiljke, vaganje, kreditiranje nalogodavca i slično. Sve je to u korist maksimalnog smanjenja troškova.

Iz primjera tvrke (pomorske agencije) CMA CGM, koji je autor sastavio sukladno djelom dokumentaciji iz privatne arhive trvtke, a dijelom iz usmene predaje djelatnika, vidljivo je cijelo opširno i detaljno poslovanje tijekom cijelog procesa međunarodnog transporta robe iz jedne točke u drugu.

Napretkom tehnologije, u transportu, ali i ostalim granama, u mnogo čemu se olakšao način izvršenja pojedinih poslova koji su dostupni „*on line*“ te za pojedine poslove nije potrebno biti fizički prisutan (poput poslova ukrcaja, iskrcaja, naručivanja i sl.).

Jasno je kako se u otpremništvu koncentrira sve veći broj sudionika te je važno da otpremnik točno zna svoja prava, tj. pravni okvir kojim uređuje odnose sa svim dionicima. Npr. u Hrvatskoj, otpremnici mogu biti komisionari, agenti, samostalni gospodarstvenici i slično, no svaki od tih poslova nosi različit opseg poslova te funkcije i obveze, a uz to i različita prava i odgovornosti.

Važno je naglasiti kako kod sklapanja ugovora o otpremništvu neke robe, svako tko je potpisnik ugovora (nalogodavac, otpremnik) odgovoran je za svoje postupke i odgovornost snosi svaka stranka za sebe. Iako taj ugovor može biti sklopljen i usmeno ili pismeno te služi za uređivanje odnosa u slučaju razmirica, trebao bi sadržavati pismeno predviđene i potpisane uvjete na temelju kojih se odvija pružanje usluge otpremništva. Time se štite interesi obiju stranaka, a ujedno i ugovore koji su sklopljeni usmenim putem jer za svako dokazivanje na sudu potreban je adekvatan dokaz.

Na kraju je najvažnije da roba koja se transportira od točke a do točke b stigne sigurno na svoje odredište u roku i da nalogodavac, ali i naručitelj budu zadovoljni cjelokupnim procesom.

LITERATURA

KNJIGE

1. Andrijanić, I., Aržek, Z., Prebežac, D., Zelenika, R. 2001., *Transportno i špeditersko poslovanje*, Zagreb
2. Bendeković, J., Aržek, Z. 2008., *Transport i osiguranje*, Mikrorad, Zagreb
3. Brnjac, N. 2012., *Intermodalni transportni sustavi*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb
4. Marković, I. 2017. *Pristup tržištu cestovnog transporta kroz mogućnosti intermodalnog i multimodalnog transporta u Bosni i Hercegovini*, Društvena i tehnička istraživanja 2
5. Nikolić, G. 2003. *Multimodalni transport – čimbenik djelotvornog uključivanja Hrvatske u europski prometni sustav*, Zbornik radova – Sveučilište Rijeka, Ekonomski fakultet u Rijeci (2)
6. Petrić, I. 1991. *Pojam integralni, multimodalni i kombinirani transport*, *Promet*, vol.3, br.8
7. Svetopetrić, I. 1991. *Pojam termina integralni, multimodalni i kombinirani transport*. *PrometTraffic&Transportation*, 3(5)
8. Zelenika, R. 1996. *Međunarodna špedicija*, Rijeka
9. Zelenika, R. 2001. *Prometni sustavi*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka
10. Zelenika, R. 2001. *Špediterovo pravo*, Rijeka
11. Zelenika, R., Pupavac, D. 2008. *Menadžment logističkih sustava*,. Rijeka

ČLANCI

12. Vršić E.: *Utjecaj špediterske instradacije na optimalizaciju proizvodnje prometne usluge*, *Promet i transport*, 2000. <https://hrcak.srce.hr/file/307187> (15.1.2024.)

INTERNET IZVORI

13. Mecalux, *Logistika treće strane (3PL): prednosti upotrebe vanjskih usluga za logistiku*, <https://www.mecalux.hr/blog/3pl> (11.1.2024.)
14. *Proizvodno strojarstvo*, <https://proizvodno-strojarstvo.blogspot.com/2013/02/fo-fo-tehnologija-transporta.html> (23.1.2024.)
15. *Prometno pravo*, <http://proleksis.lzmk.hr/42756/> (25.1.2024.)

16. Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, Kontejnerski terminal Jadranska vrata – Lučka uprava Rijeka, <https://povezanahrvatska.eu/projekti/kontejnerski-terminal-jadranska-vrata-lucka-uprava-rijeka/>(20.1.2024.)
17. 2 <https://sites.google.com/site/severf94/tema-rokomet/osnovni-tehnicni-elemnti> (23.1.2024.)
18. 4 bimodalni prijevoz. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=7686> (23.1.2024.)

OSTALI IZVORI

19. Podaci iz privatne arhive tvrtke CMA CGM

KAZALO KRATICA

Kratika	Puni naziv na stranom jeziku	Tumačenje na hrvatskom jeziku
FIATA	<i>eng. International Federation of Freight Forwarders Associations</i>	Međunarodni savez špediterskih udruženja
MTO	<i>eng. Multimodal Transport Operator</i>	Međunarodni otpremnik
RO-RO	<i>eng. Roll on / Roll off</i>	Zamotati / odmotati
LO-LO	<i>eng. Lift on / Lift off</i>	Podignuti / spustiti
FLO-FLO	<i>eng. Float on / Float off</i>	Zaroniti / izroniti
CMA CGM	<i>franc. Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA) and Compagnie Générale Maritime (CGM)</i>	Pomorsko teretno poduzeće i Opće pomorsko poduzeće
TEU	<i>eng. Twenty-foot Equivalent Unit</i>	Jedinica ekvivalentna dvadeset stopa
FOB	<i>eng. Free On Board</i>	franko brod
VATOS	<i>eng. Valid At Time Of Shipping</i>	Vrijedi u trenutku otpreme
ETA	<i>eng. Estimated Time of Arrival</i>	Procijenjeno vrijeme dolaska
ETD	<i>eng. Estimated Time of Departure</i>	Procijenjeno vrijeme odlaska
OFAC	<i>eng. Office of Foreign Assets Control</i>	Ured za kontrolu strane imovine
IMO	<i>eng. International Maritime Organization</i>	Međunarodna pomorska organizacija
SOLAS	<i>eng. Safety of Life at Sea</i>	Sigurnost na moru
VGM	<i>eng. Verified Gross Mass</i>	Potvrđena ukupna težina (masa)
SWB	<i>eng. Sea Waybill</i>	Pomorski tovarni (teretni) list

POPIS SLIKA

Slika 1. Multimodalna mreža.....	15
Slika 2. Kontejnerski terminal Jadranska vrata	16
Slika 3. RO-RO Brod	18
Slika 4. LO-LO brod.....	19
Slika 5. Teglenica	19
Slika 6. Vrste kontejnera	22

POPIS TABLICA


Tablica 1. Faze provedbe i dokumentacije unutar organizacije multimodalnog transporta .	31
---	----

PRILOZI

PRILOG 1. BEZ ZAPREKE

16-FEB-24		DELIVERY ORDER / BEZ ZAPREKE		CMA CGM			
BEZ ZAPREKE BR. : DORJK0012517 BIL - NO : CHN0596045 BROD : CMA CGM BETTER WAYS PUTOVANJE : 08EGIE1MA LLOYDS NO : 9850557 CUST STATUS : N CUST REF : 202864088		GENERAL DECLARATION DT : 06-NOV-23 Dispozicija : 08EGIE1MA EU RMRN : 23S/00604432864877					
LUKA UKRCA : SHANGHAI / 21-OCT-2023 LUKA ISKRCA : RIJEKA / 04-DEC-2023 TERMINAL : RIJEKA CONTAINER TERMINAL	PLR : PLD :						
KONTEJNER PLOMBA TARA VELIČI KOLETA NAVTIP	REEF/ OOG TEMP	OPIS ROBE	MEAS /CBM	CUST ID	PIN	EXP DATE	
CMAU4602654	40HC	988	CARTONS	N		MMEKJNB	14-DEC-23
Reqd date							
Release comment							
TCNU2842235	40HC	738	CARTONS	N		WQCP2J4	14-DEC-23
Reqd date							
Release comment							
UKUPNA KOLIČINA KONTEJNERA PO VELIČINI/TIPU: 40HC 2							
UKUPNO: 20173.100 138.640							
CLAUSES: Stranica može preuzeti robu ili robu u kontejneru samo u skladu sa odredbama teretnice, tarife i uputama broдача uz predočenje ovog dokumenta "BEZ ZAPREKE". Roba ili robu u kontejneru preuzima Roba ili robu u kontejneru preuzima se na kontejnerskom terminalu. Stranica može preuzeti robu ili robu u kontejneru samo tako da ne emeta ili tražava iznajmljivača ili ukraj drugu robu ili kontejnera. Ukoliko stranica ne preuzme robu ili robu u kontejneru u skladu s odredbama teretnice, tarife i uputama broдача leta se može uključiti ili ne vlastiti rizik i trošak ili brodar može postupiti u skladu s odredbama iz teretnice, tarife i uputama broдача. Zbog nepredviđenja ili zbog zakazivanja ili zbog neprimarnosti tereta za sve dodatne troškove, demurgu, vozarinu, vozačinu i bilo koje druge troškove kao i eventualne kazne nesadržavanja odredbama Carinskog i Pomorskog zakona brodar će straniku tereti za sve dodatne troškove, demurgu, vozarinu, vozačinu i bilo koje druge troškove kao i eventualne kazne zadržavanja od strane državnih organa i to posebno Carine. Preuzimanjem ovog dokumenta "BEZ ZAPREKE" stranica prihvata i sporazumno je da postupi u skladu sa gore navedenim postupkom i uvjetima te potvrđuje da tako i postupiti te da će u protivnom anektati svo financijalno i bilo koje druge posljedice ukoliko se ne pridržava odredbama teretnice, tarife i uputa broдача, kao i odredbama Carinskog i Pomorskog zakona. Stranica je odgovorna za ponovno pražnjenje i čišćenje kontejnera, bez oznaka opasnih stvari. Stranica ovime potvrđuje da je upoznata sa svim navedenim te da će nadoknaditi brodaru bilo koju daljnju štetu koju bi mogao brodar pretrpjeti ukoliko stranica ne bi postupila u skladu sa svim navedenim odredbama. Pod strankom se podrazumijeva primatelj, osoba koja je primila dokument bez zapreke, špediter ili bilo koje druge osobu prema odredbama teretnice.							
PRAZAN KONTEJNER VRATITI: CONTAINERS							
DAMIETTA CONTAINER CARGO CMAU4602654 HANDELIN TCNU2842235 DAMIETTA PORT TERMINAL DUMYAT							
Isključivo u svojstvu agencija OIB: 90741290552 CMA CGM CROATIA d.o.o., CIOTTINA 17A, RIJEKA, 51000 LORENA IPSA - MUSKARDIN E-mail: rlk.lorana@cma-cgm.com							
Tel (direct): 385 51 327 575 Fax: 385 51 327 570							

PRILOG 2. TERETNICA (BILL OF LADING)

SHIPPER		ORIGINAL BILL OF LADING		VOYAGE NUMBER 0BEH1W1MA/0BEH1W1	
CONSIGNEE TO ORDER				BILL OF LADING NUMBER NGP0772461	
NOTIFY PARTY: Carrier not to be responsible for failure to notify					
PRE-CARRIAGE BY		PLACE OF RECEIPT		FREIGHT TO BE PAID AT	
		NINGBO		THREE (3)	
VESSEL		PORT OF LOADING		PORT OF DISCHARGE	
CMA CGM T. ROOSEVELT		NINGBO		RNEKA	
MARKS AND NOS. CONTAINER AND SEALS		NO AND KIND OF PACKAGES		DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT SAID TO CONTAIN	
MCDU1702459 SEAL C8542185 N/M		1 x 40BC		703 CARTONS	
		1. X 40BC		703 CARTONS	
				SAY SEVEN HUNDRED THREE CARTONS	
				KGS 12400.000	
				KGS 3900	
				CBM 68.000	
Shipped on Board CMA CGM T. ROOSEVELT 06-JAN-2024 CMA CGM Ningbo As agents for the Carrier <i>Vincent a</i>					
Weight in Kgs Total: 1 CONTAINER(S) Sheet 1 of 2 12400.000 3900 68.000					
ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.					
ADDITIONAL CLAUSES					
<p>4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility</p> <p>5. FCL</p> <p>77. THC at destination payable by Merchant as per line/port tariff</p> <p>192. If container is not delivered within 20 days, then fee as per port customs rules will be applicable.</p> <p>194. For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004.</p> <p>202. Demurrage and detention shall be calculated and paid as per general tariff available on the web site www.cma-cgm.com, or in any of CMA CGM agency. However if special free time conditions are granted, then rates applicable as per general tariff grid shall start from the day following the last free day.</p> <p>218. Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessels' safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any mis-declaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge.</p> <p>225. The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of all the terms and conditions of this bill of lading and expressly confirms his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.</p> <p>274. The Merchant is responsible for returning any empty container, with interior clean, free of any dangerous goods placards, labels or markings, at the designated place, and within 60 days following to the date of release, failing which the container shall be construed as lost. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any loss or expense whatsoever arising out of the foregoing, including but not limited to liquidated damages equivalent to the sound market value - or the depreciated value due by the Carrier to a container lessor. The Carrier is entitled to collect a deposit from the Merchant at the time of release of the container which shall be retained as security for payment of any sums due to the Carrier, in particular for payment of all detention and demurrage and/or container interinity as referred above.</p> <p>286. The Merchant warrants that the particulars relating to the Goods have been checked and that such particulars are adequate and correct. In case of failure of the Merchant to comply with such warranty, the Carrier shall be entitled to charge the Merchant at any time an amount of USD 2,000 per Container or</p>					
<p>RECEIVED by the carrier from the shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of Containers or other packages or units indicated above stated by the shipper to comprise the cargo specified above for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on page one) from the place of receipt or the port of loading, whichever is applicable, to the port of discharge or the place of delivery, whichever is applicable. Delivery of the Goods will only be made on payment of all Freight and other charges. On presentation of this document (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to any rule of common law or statutes rendering them binding upon the shipper, holder and carrier) become binding in all respects between the Carrier and Holder as though the contract contained herein or evidenced hereby had been made between them.</p> <p>All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Bill of Lading shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille and no other Court shall have jurisdiction with regards to any such claim or action. Notwithstanding the above, the Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the defendant has his registered office.</p> <p>In witness whereof three (3) original Bills of Lading, unless otherwise stated above, have been issued, one of which being accomplished, the others to be void.</p> <p>(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)</p>					
PLACE AND DATE OF ISSUE		NINGBO		06 JAN 2024	
SIGNED FOR THE SHIPPER		SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.			
*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING				BY CMA CGM Ningbo as agents for the carrier CMA CGM S.A. <i>Vincent a</i>	

PRILOG 3. SHIPPING INSTRUKCIJE

Place & Date: _____ ¶
 _____ ¶

To: ¶
CMA-CGM-CROATIA pomorska agencija d.o.o. ¶
Ciottina 17A ¶
51000-RIJEKA ¶
HRVATSKA ¶

INSTRUCTIONS / AUTHORIZATION ¶

- **FOR CARGO RELEASE** ¶
- **DELIVERY TO THE PARTY NOT STATED ON THE DIRECTLY CONSIGNED BILL OF LADING AND / OR ON THE SEA WAYBILL** ¶
- **TELEX / E-MAIL RELEASE** ¶

1. Bill (s) of Ladings Number (s) and / or Sea Waybills' Number (s) / Date (s): _____ ¶
 _____ ¶

Vessel / Voyage No: _____ ¶
 Container (s) Number (s) / Type: _____ ¶
 _____ ¶

2. We, the only, sole, irrevocable and fully entitled Consignee of the goods unconditionally authorize, to release / deliver the goods (s) in container (s) as specified / stated under para 1. above. ¶
 to Messrs: _____ ¶
 _____ ¶

_____ at the Port of _____ ¶

3. With such authorization we remain fully and entirely liable and responsible for payment to your good Company of all requested Freights and Charges due, and as the only and sole Consignee of the goods we shall strictly follow the procedure of presenting properly endorsed document (s) of Title before release and / or follow the procedure concerning the goods shipped under the Sea Waybill (s), and/or procedures required under Telex / e-mail release. ¶

We further unconditionally undertake, to entirely protect and safeguard the Carrier CMA-CGM, Marseille, France, his employees, Agents and servants against any and all whatsoever risks and possible consequences, whether material/financial and/or legal and/or moral, which may derive and result as the consequence from this cargo release / delivery authorization. ¶

Full style / name of the Company: _____ ¶
 _____ ¶

Signature of the Company's authorized officer: _____ (Name, Surname, position) ¶
 _____ (Stamp) ¶