

Škola za cestovni promet, Zagreb

Trg J. F. Kennedyja 8

Igor Jelić, mag. ing. traff.

Nastavno pismo Špedicija – 3. razred 3. razred

Travanj 2019.

PREDGOVOR

Svrha nastavnog pisma je olakšati organizaciju samostalnog učenja, pripremanje i polaganje ispita iz predmeta „Špedicija“, te uspješno završavanje upisanog programa.

Na početku nastavnog pisma nalazi se sadržaj koji daje uvid u strukturu teksta, odnosno orijentacijski uvid u nastavne cjeline i jedinice koje su razrađene u nastavnom pismu. Nastano pismo pisano je prema planu i programu za školsku godinu 2018./2019. Iza svake nastavne cjeline nalaze se pitanja za vježbu na koje bi trebali dati odgovor, a koji će Vam ujedno poslužiti kao pomoć prilikom polaganja ispita.

Nastavno pismo podijeljeno je na 6 poglavlja. U prvom poglavlju opisani su osnovni pojmovi koji se koriste u špediciji i špediterskom poslovanju, povijesni razvoj špedicije te Incoterms termini. Drugo poglavlje obuhvaća tarife u špediterskom poslovanju te izračun prevoznina za pojedini podsustav prometa. Treće i četvrto poglavlje opisuje osnovne i specijalne poslove u špediciji i špediterskom poslovanju koji su ujedno i mogući poslovi na radnim mjestima nakon završetka programa. U petom poglavlju definiran i opisan je pojam zbirnog promet kao i njegove prednosti. U zadnjem, šestom poglavlju opisano je osiguranje robe u prijevozu te svi važni pojmovi kod osiguranja.

Ovo nastavno pismo namijenjeno je učenicima koji upisuju srednjoškolski program „tehničar za logistiku i špediciju“, kao i svima onima koji se bave špedicijom, distribucijom robe i trgovinom usmjerenom na tržište.

Igor Jelić, mag.ing.traff.

Sadržaj

1.	OPĆENITO O ŠPEDICIJI	1
1.1.	Opći pojmovi o špediciji.....	1
1.2.	Postanak i razvoj špedicije.....	1
1.3.	Podjela špedicije.....	2
1.4.	Incoterms 2010.....	2
2.	TARIFE U ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU	5
2.1.	Pojam i definicija tarifa.....	5
2.2.	Čimbenici koji utječu na formiranje tarifa.....	6
2.3.	Tarifna načela	6
2.4.	Tarifni pojmovi	6
2.5.	Prijevozne tarife	7
2.5.1.	Tarife u cestovnom prometu.....	7
2.5.2.	Tarife u željezničkom prometu.....	8
2.5.3.	Tarife u pomorskom prometu	9
2.5.4.	Tarife u unutarnjoj plovidbi.....	10
2.5.5.	Tarife u zračnom prometu.....	10
3.	OSNOVNI POSLOVI ŠPEDICIJE.....	12
3.1.	Istraživanje tržišta.....	12
3.2.	Akvizicija	12
3.3.	Ponude i ugovori	12
3.4.	Stručni savjeti i informacije	12
3.5.	Instradacija	13
3.6.	Refakcije, stimulacije i agentske provizije.....	13
3.7.	Reklamacije	13
3.8.	Zastupanje u carinskom postupku	13
3.9.	Angažiranje inspeksijskih službi.....	14
3.10.	Sajamski poslovi	14
4.	SPECIJALNI POSLOVI ŠPEDICIJE.....	16
4.1.	Kontrola kakvoće i količine robe	16
4.2.	Uzimanje uzoraka	16
4.3.	Praćenje transporta.....	17
4.4.	Doleđivanje robe	17
4.5.	Izdavanje garantnih pisama.....	18

4.6.	Zastupanje u slučaju havarije	19
4.7.	Naplata robe	19
4.8.	Leasing poslovi.....	20
4.9.	TIR karnet	21
4.10.	Karnet ATA.....	21
5.	ZBIRNI PROMET	23
5.1.	Pojam i svrha zbirnog prometa	23
5.2.	Organizacija zbirnog prometa	23
5.3.	Prednosti zbirnog prometa.....	23
6.	OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU	25
6.1.	Svota osiguranja	25
6.2.	Stvarna vrijednost robe	25
6.3.	Osigurani slučaj.....	25
6.4.	Osigurani rizici	26
6.5.	Premija osiguranja.....	27
6.6.	Franšiza.....	28
6.7.	Polica osiguranja.....	28

Kada proučite ovu nastavnu cjelinu, moći ćete odgovoriti na pitanja:

1. Nabroji i definiraj opće pojmove u špediciji.
2. Što je dovelo do ubrzanog razvoja špedicije u 20. stoljeću?
3. Kako se dijeli špedicija?
4. Što je Incoterms? Objasni Incoterms termine.

1. OPĆENITO O ŠPEDICIJI

1.1. Opći pojmovi o špediciji

Špedicija - specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme, dopreme robe i drugim poslovima vezanim s tim.

Špediter je fizička ili pravna osoba, koja za svojeg nalogodavca obavlja organizacije i realizacije, pripreme robe za prijevoz, skladištenje, ukrcaj robe ili iskrcaj, carinsko zastupanje prijevoza ili organizaciju prijevoza, a u suvremenom poslovanju pruža komitentima niz logističkih usluga.

Međušpediter je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju djela špediterskog posla. Najčešće se koristi u inozemstvu jer špediter ne može sam obaviti sve zadatke

Podšpediter - je fizička ili pravna osoba na koju je glavni špediter prenio realizaciju posla u cijelosti. (Podšpediter ga mijenja u čitavom poslu)

1.2. Postanak i razvoj špedicije

Povijesno se špedicija razvija tijekom trinaestog stoljeća pod upravom tadašnjih Mlečana. Venecija je tada kao glavna trgovačka sila Mediterana i kao glavna poveznica sa zaleđem upravljala trgovinom i glavnim trgovinskim odnosima. Tadašnji trgovci osim trgovine bavili se i prijevozom robe te brigom o skladištenju robe i financijama u poslovanju.

U XVI. stoljeću posrednici (vozari) su počeli organizirati otpremu i dopremu tuđe robe za svoj račun: naplaćivali su vozarinu i izdavali prijevozne isprave. Krajem XVIII. stoljeća trgovina s udaljenim područjima poprimila je široke razmjere, pa su se trgovci sve više obraćali posebnim, specijalnim posrednicima – špediterima – koji su odabirali prijevozne putove, unajmljivali prijevozna sredstva i davali stručne savjete za prijevoz robe.

U suvremenom pogledu razvija se špedicija kakvu danas poznajemo tijekom devetnaestog stoljeća kada dolazi do značajnog razvoja željeznice, uslijed čega su se također modernizirala i druga prijevozna sredstva, a međunarodna trgovina počela razvijati na širokoj osnovi, položaj špeditera se znatno afirmirao i učvrstio.

Ubrzani razvoj proizvodnih snaga, proizvodnih i društvenih odnosa, posebno u XX. stoljeću, implicirao je nagli razvoj međunarodne robne razmjene, suvremenih tehnologija transporta, tokova kapitala, znanja, radne snage, a što je imalo za posljedicu multipliciranje složenosti pravno-ekonomskih odnosa između sudionika u nacionalnim i regionalnim privrednim sustavima, ali i njihovim podsustavima: vanjskotrgovinskim, prometnim, špediterskim, carinskim, bankarskim itd.

1.3. Podjela špedicije

Nacionalna špedicija je specijalizirana gospodarska djelatnost, odnosno skup specifičnih poslova, funkcija, operacija, pravila (...) koje djelotvorno (tj. brzo, sigurno i racionalno) omogućuju otpremu i dopremu nalogodavateljeve robe (tj. proizvođača, prodavatelja, kupaca) unutar granica jedne države, u pravilu, nacionalnim prijevoznim sredstvima.

Međunarodna špedicija organizira transport preko granica države sa svim pravima i obvezama, te na taj način predstavlja poveznicu između nalogodavca i prijevoznika.

1.4. Incoterms 2010

INCOTERMS, eng. International Commercial Terms su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina koja uređuju pravno ekonomske odnose između prodavatelja i kupca u međunarodnoj trgovini glede prijenosa troškova i rizika pri isporuci robe s jedne na drugu ugovorenu stranu.

EXW (Ex works- iz tvornice) Prodavatelj izvršava svoju obvezu isporuke kada isporuči robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama. Ne postoji obveza ukrcanja, obavljanja izvoznog carinjenja i osiguranja robe; te trošak i rizik ukrcanja snosi kupac te on sam pribavlja prijevozno sredstvo.

FCA (franco carrier- franco prijevoznik uz imenovano mjesto) Prodavatelj isporučuje robu na mjesto koje je imenovao kupac. Prodavatelj obavlja izvozno carinjenje, a kupac

određuje prijevoznika. Ako se isporuka zbiva u prostorijama prodavatelja, on odgovara za rizik oštećenja tijekom utovara; a ako se isporuka zbiva na nekom drugom mjestu prodavatelj ne snosi rizik utovara. Ne postoji obveza osiguranja robe od strane prodavatelja.

FAS (free alongside ship- slobodno uz bok broda)- uz imenovanje luke ukrcaja- samo pomorski. Prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada isporuči robu uz bok broda. Prodavatelj mora obaviti izvozno carinjenje, pribaviti sve dozvole i isprave o svom trošku, a kupac nosi sve rizike i troškove od postavljanja robe uz bok broda. Prodavatelj nema obvezu osigurati robu.

FOB (free on board - franco brod)- uz imenovanu luku ukrcaja/otpreme – samo pomorski Prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada isporuči robu odnosno kada roba bude ukrcana preko ograde broda u luci ukrcaja. Kupac od toga trenutka snosi sve troškove i rizike (od trenutka ukrcaja). Ako teret padne prije nego što je prešao brodsku oplatu rizik/trošak je na prodavatelju. Trošak ravnjanja tereta na palubi broda je na kupcu, a prodavatelj obavlja izvozno carinjenje.

CFR (cost and freight - troškovi i vozarina uz imenovanje luke odredišta) – samo pomorski Prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada roba prijeđe ogradu broda u luci opreme. Troškove i vozarinu prodavatelj snosi do luke odredišta ali i rizik oštećenja robe. Prodavatelj obavlja izvozno carinjenje robe, ali ne osigurava robu.

CIF (cost, insurance, freight- trošak osiguranja i vozarina uz naznaku mjesta/luke odredišta) - samo na pomorski prijevoz Prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada roba prijeđe ogradu broda. Prodavatelj plaća prijevoz do luke ukrcaja i troškove prijevoza do luke iskrcanja, izvozno carinjenje i osiguranje sa minimalnim pokrićem rizika.

CPT (carriage paid to - vozarina plaćena do) - za nepomorske grane prijevoza Prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada isporuči robu odnosno kada roba prijeđe u prijevozno sredstvo. Rizik je samo u trenutku ukrcaja u to prijevozno sredstvo. Prodavatelj obavlja izvozno carinjenje robe, plaća trošak prijevoza do odredišta, ali nema obveze osiguranja.

CIP (carriage, insurance paid to - vozarina i osiguranje plaćeni do uz naznaku mjesta odredišta) Prodavatelj ispunjava svoju obvezu isporuke kada isporuči robu odnosno kada roba

prijeđe u prijevozno sredstvo. Rizik je samo u trenutku ukrcaja u to prijevozno sredstvo. Prodavatelj obavlja izvozno carinjenje robe, plaća trošak prijevoza do odredišta i osiguranje robe od minimalnih rizika.

DAT (isporučeno na terminal) Prodavatelj snosi trošak prijevoza do naznačenog terminala u luci odredišta. Prodavatelj mora iskrcati robu i isporučiti je stavljanjem na raspolaganje kupcu u imenovanom terminalu u dogovoreno vrijeme. Rizik i trošak su na prodavatelju do isporuke robe.

DAP (iskoručeno na mjestu) Prodavatelj stavlja robu na raspolaganje kupcu na dolaznom prijevoznom sredstvu pripremljenom za iskrcaj na odredištu. Prodavatelj snosi trošak i rizik do isporuke robe.

DDP (Isporučeno, ocarinjeno uz naznaku mjesta odredišta) Roba je ne istovarena na prijevoznom sredstvu na imenovanom mjestu odredišta i uvozno je ocarinjena. Prodavatelj snosi sve troškove i rizike (maksimalna obveza prodavatelja).

Pitanja za vježbu:

1. Što je špedicija?
2. Koja je razlika između podšpeditera i međušpeditera?
3. Koja je razlika između nacionalne i međunarodne špedicije?
4. Što se uređuje Incoterms terminima?
5. Navedi i objasni incoterms termine koji se koriste u pomorskom prometu?
6. Koja je razlika između EXW i DDP termina?

Kada proučite ovu nastavnu cjelinu, moći ćete odgovoriti na pitanja:

- 1. Nabroji i definiraj tarife u špediterskom poslovanju.*
- 2. Objasni čimbenike koji utječu na formiranje tarife.*
- 3. Koja su tarifna načela?*
- 4. Koji su tarifni pojmovi?*
- 5. Koje sve tarife spadaju u prijevozne tarife?*

2. TARIFE U ŠPEDITERSKOM POSLOVANJU

2.1. Pojam i definicija tarifa

Pojam tarifa potječe iz doba kad su Arapi Mauri prešli na europski kontinent (Pirinejski poluotok) gdje se u Gibraltarskom tjesnacu nalazi gradić Tarifa (antički "Iulia Traducta") u kojem su se naplaćivale naknade za prijelaz sa afričkog na europski kontinent i obrnuto, te je na temelju toga nastao suvremeni pojam tarife. Tarifa je riječ arapskog porijekla i znači objava, iako se u suvremenom svijetu smatra da je to cijena. Kada se razmatraju tarife polazi se od pojma i vrsta tarifa (arap. "taarifa", tur. "terife", franc. "tarifs", njem. "tarife", tal. "tariffe", španj. "tarifas", eng. "charges schemes" i „standard terms et condition“) i može ih se promatrati u užem i širem smislu. U užem smislu tarife su sistematski pregledi određenih davanja, odnosno cijena. U širem smislu tarife obuhvaćaju sve one propise i uvjete na temelju kojih se utvrđuju odnosna davanja, odnosno cijene. Tarifa je pregled cijena za pruženu uslugu. Tarife su dvojake po značaju i to:

- javnopravnog značaja i
- privatnopravnog značaja.

U tarife javnopravnog značaja spadaju: tarife za naplatu poreza, carinske tarife i tarife za naplatu pristojbi i taksa i sl.

Tarife privatnopravnog značaja dijele se na prijevozne, špediterske i ostale. U prijevozne tarife spadaju željezničke, pomorske, cestovne, riječne i zračne.

Špediterske tarife su samo špediterske dok su ostale lučke, skladišne, terminalske, poštanske i slično. U suvremenom smislu tarife su se počele primjenjivati polovicom 19. stoljeća sa pojavom i razvitkom željeznice i uvođenjem željezničkog tarifnog sustava.

2.2. Čimbenici koji utječu na formiranje tarifa

Razvoj međunarodne trgovine, kroz porast potražnje za odgovarajućim prijevoznim kapacitetima utjecao je na razvoj prijevoznike djelatnosti koja svojom ponudom treba zadovoljiti tu potražnju. Tržište prijevoznih kapaciteta je mjesto susreta subjekata ponude i potražnje usluge prijevoza robe sa svrhom zaključivanja poslova. Pojam mjesta ovdje ne znači nužno i fizičku lokaciju, te ga stoga treba uzeti u širem značenju, u smislu mehanizma koji uključuje gospodarske subjekte, ustanove i službe, kao i njihove aktivnosti usmjerene na ostvarivanje stalne veze ponude i potražnje. S obzirom na posebnosti mjesta i funkcije pojedinih čimbenika u sustavu ponude i potražnje prijevozne usluge, mogu se identificirati subjekti međunarodnog tržišta prijevoznih kapaciteta, a to su: prijevoznici, agenti, korisnici prijevoza i špediteri.

2.3. Tarifna načela

Načelo javnosti podrazumijeva da se tarife javno objavljuju i da su pod jednakim uvjetima pristupačne svima, a to je najčešće kod željezničkih tarifa

Načelo jednakosti podrazumijeva jednaku primjenu tarife prema svima, što znači da se ne može dati prednost pojedinim korisnicima

Načelo jasnoće podrazumijeva da tarifa mora biti tako sastavljena da je jasna, pregledna i da ne dovodi u nedoumice i zablude

Načelo trajnosti podrazumijeva da tarifa što dulje vremenski traje i da nije podložna čestim promjenama cijena, uvjeta prijevoza i ostalih naknada vezanih uz prijevoz.

2.4. Tarifni pojmovi

Tarifni sustav – osnovne značajke koje tarifi daje tarifna politika:

- Prirodni tarifni sustav je takav sustav kod kojeg nema klasifikacije robe već je cijena jednaka za sve vrste robe
- Ekonomsko-politički tarifni sustav je sustav kod kojeg vrijedi pravilo da veća vrijednost robe podrazumijeva veću cijenu prijevoza
- Državni tarifni sustav je takav kod kojeg država određuje cijenu prijevoza radi poticanja razvoja pojedinih grana gospodarstva ili područja u državi
- Mješoviti tarifni sustav predstavlja kombinaciju prva tri.

Tarifna tehnika je skup pravila o temeljnom obliku i primjeni tarifa.

Tarifna udaljenost je udaljenost u kilometrima (u pomorskom prometu u nautičkim miljama) temeljem koje se obračunava prevoznina.

Tarifni razred predstavlja klasifikaciju robe po određenim obilježjima po kojoj se računa prevoznina.

Tarifni stavak je iznos u tarifnoj valuti koji se primjenjuje za obračun prevoznine po jedinici mjere tereta (100 kg ili 1 t) vezano uz odgovarajuću kilometarsku zonu.

Tarifna valuta je valuta u kojoj su izraženi prijevozni (tarifni) stavci. Kod unutrašnjih tarifa to je nacionalna valuta zemlje, a kod međunarodnih Eur, USD, SFr...

Tarifno sjecište predstavlja graničnu točku na kojoj prestaje vrijediti jedna tarifa, a započinje druga, a to su najčešće granični prijelazi između dviju susjednih zemalja.

2.5. Prijevozne tarife

U prijevozne odnosno transportne tarife spadaju tarife u cestovnom, željezničkom, pomorskom, prometu na unutarnjim plovnim putevima i zračnom prometu. Prijema prijevoznom odnosno transportnom supstratu tarife se dijele na putničke (tarife za prijevoz putnika) i teretne tarife (tarife za prijevoz tereta).

2.5.1. Tarife u cestovnom prometu

Na međunarodnoj razini:

- deregulacija: onaj tko plaća prijevoz ima pravo biranja prijevoznika
- ne postoji jedinstvena tarifa.

Kod unutarnjih tarifa u okviru poslovnih udruženja cestovnog prijevoza pri HGK donosi se minimalna tarifa, temeljem koje prijevoznici donose samostalno svoju tarifu, javno je objavljuju i dostupna je pod jednakim uvjetima svima.

Za međunarodni promet poslovno udruženje također donosi minimalnu tarifu kako bi se izbjegla nelojalna konkurencija prijevoznika, a stvarnu cijenu prijevoza dogovaraju i utvrđuju stranke međusobno.

Tarife u cestovnom prijevozu sastoje se od:

- općih ili reglementarnih odredbi,
- daljinara,
- klasifikacije robe (vrlo jednostavne) i
- tablice prijevoznih stavova.

Prevoznina u cestovnom prometu računa se na više načina:

- Po tonskom kilometru za kamionske pošiljke pri čemu ima 12 tarifskih stavova s obzirom na registriranu nosivost vozila i to 2-10, 15, 20 i 25 tonski stav;
- Obračun po masi za kamionske pošiljke, cijena se obračunava za 100 kg pri čemu također razlikujemo 12 tarifni stavova: 2-10, 15, 20 i 25 tonski stav;
- Za zbirni prijevoz cijena izražena za 100 kg mase, a kod obračunske mase zbirnih pošiljki postoji 11 tarifnih stavova; od 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900, 1000, 1500 i 2000 kg;
- Obračun po kamionu – izražena je ukupna prevoznina za kamionske pošiljke s 12 stavova i to: 2-10, 15, 20 i 25 tonski stav;
- Obračun po kilometru s 12 stavova za registriranu nosivost vozila: 2-10, 15, 20 i 25 tonski stav.
- Obračun po satu odnosno auto danu koji iznosi 8 radnih sati; ovaj oblik računanja prevoznine koristi se za lokalni prijevoz za najveće udaljenosti do 50 km pri čemu postoje 24 tarifna stava i to od 2-25 t sa ispisanim cijenama za 1 do 8 sati

2.5.2. Tarife u željezničkom prometu

Prema načinu računanja prevoznine, tarife se dijele na:

- **Tonske:** prevoznina se za određenu relaciju izračunava primjenom odgovarajućeg tonskog stavka, zavisno o računskoj masi pošiljke. Najmanja računska masa za računanje prevoznine za uporabljeni vagon iznosi 5t po osovini, što znači 10t za 2-osovinske vagone, odnosno 20t za 4-osovinske vagone.
- **Vagonske:** prevoznina se za određenu relaciju (tarifnu udaljenost) izračunava prema vrsti uporabljenog vagona, neovisno o masi pošiljke.

Iznos prevoznine izračunava se na sljedeći način:

1. tarifna udaljenost (km) očitava se iz DIUM-a;

2. cijena prijevoza (EUR/t) očita se iz tarifne tablice za prethodno određene tarifne udaljenost i primijenjeni prijevozni stavak (sjecište odgovarajućeg retka km i stupca 10t/15t/20t/25t)
3. iznos prevoznine (EUR) jednak je umnošku očitane cijene prijevoza (EUR/t) i računске mase pošiljke (t)

2.5.3. Tarife u pomorskom prometu

Pomorske tarife broderska kompanija donosi samostalno, javno se ne objavljuju, a samim tim nisu pod jednakim uvjetima dostupne svima. Tarife se koriste samo u linijskoj plovidbi, dok se u slobodnoj (tramperskoj) plovidbi zakupljuje dio broderskog prostora ili cijeli brod. Brodar linijske tarife donosi za svaku liniju posebno, a vrlo često i za svaki pravac plovidbe što je ovisno o strukturi tereta koji se prima na prijevoz po pojedinim linijama odnosno pravcima plovidbe. Cijena zakupa broderskog prostora u slobodnoj plovidbi ovisi o ponudi i potražnji broderskog prostora.

Tarife u pomorskom prometu sastoje se od:

- **Općih ili reglementarnih** odredbi u kojima se reguliraju međusobna prava i obveze brodera i krcatelja; način krcanja tereta, način pakiranja, način obilježavanja tereta, izračunavanje prevoznine, oštećenje ili gubitak robe (havarije broda) kao i druge odredbe.
- **Daljinara s udaljenostima** (u nautičkim miljama) između pojedinih luka u linijskoj plovidbi. Konstrukcija daljinara vrlo je jednostavna i za svaku liniju je najčešće na zemljovidu ucrtan pravac plovidbe s naznačenim lukama koje brod tijekom plovidbe dotiče.
- **Klasifikacija robe** jednostavnija je nego kod željeznice i roba je razvrstana po skupinama temeljem prirodnih, kemijskih i fizičkih svojstava koja im daju obilježje za razvrstavanje u pojedinu skupinu.
- **Tablice prijevoznih stavova** u kojima su date različite mogućnosti izračunavanja prevoznine što zavisi o vrsti tereta. Za tzv. tešku robu ($m > 1t/m^3$), prevoznina se izračunava po masi i obilježava u teretnici s W – eng. Weight. Za pošiljke $m < 1t/m^3$ prevoznina se izračunava po volumenu i označava s M – eng. Measurement. Kod vrlo skupih tereta (najčešće male pošiljke) prevoznina se računa po vrijednosti, a takav se obračun naziva ad valorem.

2.5.4. Tarife u unutarnjoj plovidbi

Tarife u unutarnjoj plovidbi donosi riječno brodarstvo, vodeći računa o konkurenciji drugih kopnenih grana prometa, tako da prijevozni stavovi riječnog prometa “privuku” robe na prijevoz. Riječni prijevoz robe u pravilu je najjeftiniji način prijevoza robe.

Riječne tarife se sastoje od:

- **Općih ili reglementarnih** odredbi kojima se reguliraju međusobni odnosi između broдача i krcatelja i ostale odredbe o teretu, način ukrcaja, pakiranju, gubitak i oštećenje pošiljke...
- **Daljinara** koji nije posebno konstruiran već se prevoznina izračunava za svaki prijevoz ovisno o udaljenostima od pristaništa do pristaništa.
- **Klasifikacije robe** koja je po konstrukciji i pojednostavljenju tarifičkih razreda slična pomorskoj klasifikaciji
- **Tablice prijevoznih stavova**, gdje je osnovni kriterij za obračun prevoznine masa robe u tonama i duljina prijevoznog puta izražena u kilometrima. U praksi se to izražava cijenom netotonskog kilometra (prijevoz 1 t robe na relaciji 1 km). Pošiljke u riječnom prometu dijele se na: komadne (do 300 t) i tegleničke (iznad 300 t). Prevoznina se također može računati po volumenu, po dijelu teglenice ili po teglenici, kao i po dubini gaza teglenice.

2.5.5. Tarife u zračnom prometu

Unutarnje tarife zračni prijevoznici donose samostalno bez utjecaja države, javno su objavljene, kao i međunarodne tarife, i pod jednakim uvjetima pristupačne svima.

Međunarodne tarife strukturirane su na slijedeći način:

- specijalne tarife
- opće odredbe
- bilješke o tarifama koje sadrže klasifikaciju robe i ostale podatke o načinu primanja robe na prijevoz, te konstrukcija tarifa sa specijalnim minimalnim prevozninama koje utvrđuje IATA
- tarifne tablice sa udaljenostima između pojedinih zračnih luka i cijenama po jedinici mase

- konstrukcija tarifa (kombinacije između pojedinih zračnih linija, konstrukcijske promjene tarifa, metodologija preračunavanja...)

Unutarnje tarife sastoje se od:

- **Općih ili reglementarnih** odredbi kojima se utvrđuju međusobna prava i obveze između prijevoznika i korisnika prijevoza, sklapanje ugovora o prijevozu, izdavanje teretnog lista, pakiranje robe, način predaje pošiljaka na prijevoz, naknada štete u slučaju gubitka ili oštećenja pošiljke...
- **Daljinara** u kojem su navedene stvarne ili tarifske udaljenosti između pojedinih zrakoplovnih luka na području države za koju su tarife donešene
- **Klasifikacije robe** koja je konstruirana tako da je roba razvrstana u pojedine odjeljke po svojim prirodnim kemijskim i fizikalnim svojstvima kao npr. žive životinje, proizvodi životinjskog porijekla, proizvodi biljnog porijekla, kemikalije...
- **Tablica prijevoznih stavova** (tarifske tablice) u kojima su prezentirani novčani iznosi u tarifskoj valuti za prijevoz određene količine robe na određenu tarifsku udaljenost.

Prevoznina u zračnom prometu računa se prema obračunskoj masi. Obračunska masa jednaka je stvarnoj masi ako je ona veća od ekvivalentne volumne mase. U suprotnom, kao obračunska masa uzima se ekvivalentna volumna masa. Ekvivalentna volumna masa (eng. Volume Weight), izračunava se na način da se umnožak dimenzija tereta u centimetrima podijeli s 6000, te se tako dobije ekvivalentna volumna masa u kilogramima. U slučaju prijevoza većih količina tereta za koje je potreban čitav kapacitet zrakoplova ili tereta koji zbog svojih svojstava zahtijeva poseban postupak (roba vojne namjene, opasni teret, gotov novac...), cijena prijevoza određuje se posebnim ugovorom o zakupu (čarteru) zrakoplova.

Pitanja za vježbu:

1. *Objasni tarifna načela.*
2. *Što je tarifni stavak?*
3. *Što je tarifno sjecište?*
4. *Kako se računa prevoznina u cestovnom prometu?*
5. *Kako se dijele tarife u željezničkom prometu?*
6. *Od čega se sastoje tarife u pomorskom prometu?*
7. *Objasni tarife u unutarnjoj plovidbi.*
8. *Kako su strukturirane tarife u međunarodnom zračnom prometu?*

Kada proučite ovu nastavnu cjelinu, moći ćete odgovoriti na pitanja:

1. *Nabroj osnovne poslove špedicije.*
2. *Objasni osnovne poslove špedicije.*

3. OSNOVNI POSLOVI ŠPEDICIJE

3.1. Istraživanje tržišta

Istraživanje tržišta – prikupljanje informacija o poslovnim aktivnostima subjekata ponude i potražnje prijevoznih kapaciteta. Potencijalni izvori informacija su neposredni kontakti sa subjektima ponude i potražnje, korespondenti u inozemstvu, osobni kontakti s poslovnim ljudima, državne institucije kao Gospodarska komora i sl., međunarodni sajmovi, prezentacije, skupovi..

3.2. Akvizicija

Akvizicija je skup aktivnosti koje špediter poduzima radi pridobivanja novih komitenata i poslova.

Glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju su:

- istraživanje i praćenje tržišta,
- odgovarajući pristup komitentima,
- kvalitetna usluga,
- dobre cijene i ugled špeditera.
- davati stručne informacije u vezi provoza i carinjenja robe i na taj način poticati poslovnu suradnju.

3.3. Ponude i ugovori

Ponude i ugovori – ponude za obavljanje špeditorske usluge može se odnositi na određeni posao, primjerice uvoz ili izvoz određene pošiljke, a može biti i općenita, s uvjetima koji su primjenjivi na sve pošiljke određenog komitenta. Ugovor o obavljanju špeditorske usluge uređuje sve pojedinosti poslovnih odnosa špeditera i komitenata.

3.4. Stručni savjeti i informacije

Stručni savjeti i informacije – špediter je vrstan poznavalac i praktičar tehnologije prometa svih prometnih grana, kao i stručnjak za prometne, carinske i vanjskotrgovinske

propise. Stoga je nezaobilazan pri određivanju optimalnog prijevoznog rješenja, postavljanja vanjskotrgovinskog posla u domeni carinskih propisa.

3.5. Intradacija

Intradacija je određivanje najpovoljnijeg prijevoznog puta, prijevoznog sredstva i načina prijevoza. Intradaciju može dati komitent- u tom slučaju špediter mora provjeriti da li je ona povoljna i da li ju je moguće realizirati te ukoliko se pokaže da ima boljih rješenja komitenta treba upozoriti i ponuditi bolju varijantu. Drugi način je da se to prepusti špediteru- kod određivanja intradacije treba uzeti sve moguće varijante prijevoznog puta i prijevoznog sredstva, odrediti koja je zadovoljavajuća, predočiti ih komitentu i zatražiti pismenu suglasnost za odabrano rješenje.

3.6. Refakcije, stimulacije i agentske provizije

Refakcija - povrat dijela ukupno plaćenih prijevoznih troškova unutar određenog vremenskog razdoblja.

Stimulacija - špediteri koji dopremaju puno robe dobivaju stimulaciju ako tijekom nekog razdoblja prevezu određenu količinu robe, a obračunavaju se ovisno o dogovoru.

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

3.7. Reklamacije

Reklamacije – nositelj prava iz ugovora ima pravo na povrat više neplaćenih prijevoznih troškova, kao i na naplatu drugih potraživanja (gubici i oštećenje robe i sl.)

3.8. Zastupanje u carinskom postupku

Zastupanje u carinskom postupku - špediter zastupa svog komitenta kao opunomoćenik. Može ga zastupati:

- a) Izravno - djeluje u ime i za račun druge osobe
- b) Neizravno - djeluje u svoje ime za račun druge osobe
 - Poslovi koje špediter u svojstvu opunomoćenika obavlja:
 - provjera dokumentacije potrebne za obavljanje carinskog postupka (provjera dokumentacije i usklađivanje podataka sa dispozicijom, davanje stručnih savjeta)

- davanje stručnih savjeta za svrstavanje robe po Carinskoj tarifi (stručna pomoć i savjeti)
- određivanje carinske vrijednosti robe i obračun carine (obračun carinskih davanja i određivanje vrijednosti robe po obavljenoj carinskoj tarifi)
- podnošenje JCD-a i drugih isprava u carinskom postupku (JCD stavlja robu u carinski postupak; ovjereni JCD je ujedno i carinski račun)
- nazočnost carinskoj provjeri robe (fizičkom provjerom carinski službenik utvrđuje podatke navedene u JCD-u uz nazočnost špeditera)
- polaganje carinske garancije (špediter svojom garancijom jamči plaćanje carinskog duga)

3.9. Angažiranje inspeksijskih službi

Angažiranje inspeksijskih službi pripada u okvir poslova uvoza. **Veterinarska inspekcija** – organizirana u sklopu ministarstva poljoprivrede (nadzire promet životinja). **Fito-sanitetska inspekcija** – spada u ministarstvo poljoprivrede (nadzire promet roba biljnog podrijetla- žitarice, drvo). **Sanitarna inspekcija** – spada u ministarstvo zdravstva (nadzire promet prehrambenih proizvoda i svih proizvoda koji dolaze u doticaj s ljudskom kožom – kozmetika). Ove inspekcije se nalaze na graničnim prijelazima.

Tržišna inspekcija – spada u ministarstvo gospodarstva (nadzire kakvoću svih trgovačkih roba). Kontrola tržišne inspekcije se provodi neposredno prije carinjenja robe.

3.10. Sajamski poslovi

Špediteri koji se bave obavljanjem sajamskih poslova imaju za to specijalizirane organizacijske jedinice (poslovnice, filijale) u mjestima održavanja međunarodnih sajmova, gdje raspolažu vlastitim ili unajmljenim skladištem i odgovarajućim transportno manipulacijskim sredstvima (viličari, dizalice...), opremom i priborom potrebnim za obavljanjem operativnih radnji u svezi s prihvatom, smještajem i otpremom sajamskih eksponata.

Sajamski poslovi uključuje pojedine elemente poslove uvoza i izvoza, uz određene specifičnosti vezane uz prihvata, smještaj i otpremu pošiljaka sajamske robe.

Poslovi koje sajamski špediter obavlja u svezi s prihvatom i otpremom sajamskih eksponata mogu se kronološki svrstati prema pojedinim fazama njihova izvršenja:

1. Dispozicija, pozicioniranje, disponiranje
2. Prihvat i smještaj sajamske robe
3. Pakiranje i otprema sajamske robe
4. Obračun i fakturiranje

Pitanja za vježbu:

1. *Koji su izvori informacija kod istraživanja tržišta?*
2. *Što je akvizicija? Koje su glavne pretpostavke za uspješnu akviziciju?*
3. *Što je instradacija?*
4. *Koja je razlika između stimulacije i provizije?*
5. *Na koji način u carinskom postupku špediter zastupa komitenta?*
6. *Nabroji i objasni vrste inspeksijskih službi.*
7. *Čemu služe sajamski poslovi?*

Kada proučite ovu nastavnu cjelinu, moći ćete odgovoriti na pitanja:

- 1. Nabroj osnovne poslove špedicije.*
- 2. Objasni osnovne poslove špedicije.*

4. SPECIJALNI POSLOVI ŠPEDICIJE

4.1. Kontrola kakvoće i količine robe

Kontrolu kakvoće robe špediter provodi kod međunarodnog transporta sirovina i poluproizvoda, iz razloga jer takvi proizvodi nemaju garanciju proizvođača, ateste ovlaštenih instituta ili izvršenu homologaciju odnosno potvrdu suglasnosti robe sa određenim propisima. Za robu industrijske proizvodnje kontrola kakvoće nije potrebna jer takvi proizvodi imaju svu potrebnu dokumentaciju o kakvoći. Kontrolu kakvoće može provoditi samo ovlaštena institucija ili tvrtka koja ima odgovarajući prostor i laboratorije sa potrebnom opremom, te stručne kadrove. Špediter mora zadovoljiti navedene uvjete i dobiti odobrenje nadležnog državnog organa da bi mogao izvršiti ovaj specijalni posao.

Kontrola kakvoće provodi se temeljem ugovora o provođenju kontrole između zainteresiranih stranaka i kontrolne organizacije. Taj se postupak naziva ugovorna kontrola kakvoće. Uz ugovornu kontrolu kakvoće postoji i neugovorena kontrola koju propisuje država radi zaštite svojih proizvođača i kupaca. Temeljem izvršene kontrole kontrolna organizacija izdaje certifikat o kakvoći robe. U slučaju da jedna ili obje stranke nisu zadovoljile certifikatom, mogu ga poništiti i zahtijevati ponovnu kontrolu ili vještačenje kako bi se utvrdila stvarna kakvoća robe.

4.2. Uzimanje uzoraka

Uzimanje uzoraka obavljaju samo stručne i ovlaštene osobe. Uzorak je manja količina robe uzeta iz veće količine. Uzorci se mogu uzimati samo na početnim ili završnim točkama putovanja, ne na usputnim postajama tijekom putovanja. Špediter je dužan osigurati pribor za uzimanje uzoraka kao npr. vrećice, bočice, omote i slično. Smije se otvoriti najviše 10 komada kod pakirane robe, a težina uzetih uzoraka ne smije biti veća od 3 kg.

Kod postupka uzimanja uzoraka robe moraju biti prisutni osoba ovlaštena za uzimanje uzoraka, predstavnik prijevoza te carinik, a mogu biti prisutne i druge zainteresirane osobe. O provedbi postupaka uzimanja uzoraka vodi se zapisnik koji moraju potpisati sve tri navedene

osobe. Uzeti uzorci se pakiraju, pečate i otpremaju na mjesto gdje će se utvrđivati kakvoća robe.

Po opisanom postupku uzimanja uzoraka moglo bi se zaključiti da je uzimanje uzoraka jednostavan posao, no radi se o delikatnom poslu, koji ako se dobro ne provede može prouzročiti znatne neugodnosti i dovesti do nepotrebnih sporova.

4.3. Praćenje transporta

Špediter može organizirati praćenje transporta ako komitent to zahtjeva. Komitent to obično zahtjeva kod prijevoza roba visoke vrijednosti, za specijalne vangabaritne terete, opasne terete, te kod prijevoza živih životinja ukoliko prijevoz traje dulje od osam sati. Komitent može špediteru staviti u zadatak da uz praćenje prijevoza živih životinja u određenim željezničkim stanicama organizira hranjenje i pojenje životinja.

U željezničkom prometu se zahtijeva obavezno praćenje transporta teških strojeva i konstrukcija. Pratioci se u pravilu voze u vagonu, zajedno s robom. Željeznica takav vagon ne plombira i ne vrši vaganje ni brojanje komada. Jedan pratitelj može pratiti najviše tri vagona.

U cestovnom prometu ovisno o dužini kolone ili broju vozila jedan do više pratitelja u posebnim automobilima mogu pratiti transportno sredstvo.

4.4. Doleđivanje robe

Doleđivanje robe vrši se samo u željezničkom prometu i to na posebnim postajama koje imaju specijalne uređaje za doleđivanje i carinsku ispostavu. Doleđuje se lako pokvarljiva roba koja se prevozi interfrigo vagonima. Interfrigo je tvrtka osnovana 1949. godine u Baselu a bavi se prijevozom lako pokvarljive robe u specijalnim vagonima sa rashladnim uređajima. Interfrigo danas raspolaže sa nekoliko tisuća specijalnih vagona različitih tipova izvora hladnoće.

Dodavanje leda na željezničkim stanicama obavlja špediter u prisutnosti željezničkog radnika, koji te radnje upisuje u teretni list. Kod pošiljaka koje se nalaze pod carinskim nadzorom dodavanje leda se može izvršiti samo u prisustvu carinskog radnika. Može biti nazočan i predstavnik špeditera ili neka druga zainteresirana stranka.

4.5. Izdavanje garantnih pisama

Garantnim pismom se svaka isprava koja sadrži obavezu jamca i uvjete uz koje se garancija pruža, što znači da jamac odnosno garant jamči samo u okviru sadržaja garantnog pisma.

Garantno pismo mora sadržavati:

- predmet jamstva,
- ime pravne ili fizičke osobe za koju se garantira,
- uvjete uz koje jamac obavezuje ispuniti obavezu osobe za koju jamči,
- dospijeće garantne obveze i
- rok valjanosti garantnog pisma.

Garantna pisma špediter izdaje u dva slučaja. Ukoliko roba stigne na odredište prije prateće dokumentacije odnosno prijevoznih isprava, da bi se mogla obaviti primopredaja između prijevoznika i primatelja kako ne bi nastajali novi troškovi i gubici za naručitelja.

Primjerice u međunarodnom prometu se često događa da isprave kojima je uvjetovano preuzimanje robe ne prispiju na vrijeme odnosno prije dolaska broda, pa špediter u takvim slučajevima može preuzeti robu uz jamstvo brodaru ili njegovom agentu. Takvo jamstvo može biti špediterovo, bankovno ili zajedničko jamstvo špeditera i banke.

U pomorskom prijevozu ako postoje primjedbe na teret, a ne postoji bitan utjecaj na kakvoću i količinu robe, špediter može izdati garantno pismo temeljem kojeg će se ishoditi čista teretnica. Špediter ne smije izdati garantno pismo ako su vidljiva oštećenja ili gubitak dijela pošiljke, jer bi to moglo dovesti u zabludu sve sudionike u jednom špediterskom pothvatu. Pri ukrcaju može doći do neslaganja u pogledu ukrcanih broja komada tereta, te ako je špediter siguran u ono što tvrdi, racionalno je da brodaru izda garantno pismo za slučaj da je brodar ipak u pravu, nego da se iskrcaju veće količine robe.

Izdavanje garantnih pisama ne bi se smjelo prakticirati kod razilaženja u pogledu stanja robe i ambalaže, već samo u slučajevima kada krcatelj objektivno smatra da su primjedbe koje zapovjednik broda želi unijeti u teretnicu netočne.

4.6. Zastupanje u slučaju havarije

Havarija je izraz za kvar, štetu ili nesreću koji se koristi najviše u brodarstvu npr. havarija broda. U pomorskom pravu i u pravu unutarnje plovidbe razlikuju se dvije vrste havarije: generalne odnosno zajedničke i partikularne odnosno zasebne. Osnovna razlika je što generalna havarija zahvaća sve sudionike plovidbenog pothvata, dok partikularna samo onoga koga je snašla.

Partikularna havarija je svako oštećenje ili gubitak koji se dogodio na brodu ili teretu tijekom plovidbe koji je imao štetan utjecaj na brod ili teret. Štetu snosi onaj čija je stvar oštećena.

Generalna havarija je šteta ili trošak koji je zapovjednik broda razumno i namjerno nanio brodu ili ukrcanom teretu s ciljem spašavanja broda i tereta od istodobne i ozbiljne zajedničke opasnosti.

Materijalne štete učinjene na taj način nadoknađuju zajednički svi interesenti koji su sudjelovali u tom pomorskom pothvatu, razmjerno sa korišću koju su od toga imali.

Kod generalne havarije zainteresirane stranke formiraju havarijsku komisiju pri nadležnom sudu sa havarijskim kapetanom na čelu te ostalim članovima koji se nazivaju adjusteri. Njihova je zadaća utvrđivanje veličine nastale štete za sve sudionike od brodara do ukrcavatelja i osiguravatelja kako bi se utvrdio udio pojedine stranke u ukupnoj šteti.

Uloga špeditera je zastupanje komitenta pred havarijskom komisijom i prikupljanje potrebne dokumentacije temeljem koje se utvrđuje sudjelovanje u zajedničkoj šteti.

4.7. Naplata robe

Špediter vrši naplatu robe kod otpošiljanja malih pošiljaka gdje ima zadaću otpremiti pošiljku do primatelja i prilikom primopredaje naplatiti vrijednost robe. Pojam naplate robe u praksi se naziva naplata poduzećem.

Špediteri naplatu robe najčešće vrše preko svojih korespondenata odnosno podšpeditera i međušpeditera u inozemstvu koji imaju zadaću otpremiti prispjelu pošiljku do primatelja različitim prijevoznim sredstvima i naplatiti iznos koji im je fakturirao špediter.

Korespondent koji je izvršio posao glavnom špediteru za realizaciju i ustupanje dijela posla isplaćuje proviziju.

U željezničkom prometu postoji mogućnost dogovora sa prijevoznikom da nakon otpremanja robe pošiljku dostavi na određenu adresu i naplati fakturirani iznos.

4.8. Leasing poslovi

Leasing podrazumijeva sklapanje ugovora o uporabi određenog prijevoznog sredstva ili transportnog uređaja uz plaćanje naknade za najamninu.

Najamnina se sastoji od troškova leasinga, amortizacije prijevoznog sredstva i dobiti leasing kompanija. Danas se u svijetu preko 60% svih prijevoznih sredstava i kontejnera nalazi u vlasništvu leasing kompanija.

Ovaj špediterski posao je posebno važan kod organiziranja integralnog transporta kada špediter za organiziranje takvog prijevoza zakupljuje primjerice kontejnere ili specijalne vagonne pri organiziranju otpreme, dopreme i prijevoza robe.

Špediter u slučaju leasing posla nastupa u ulozu prijevoznika odnosno obavlja prijevoz robe u svoje ime i za svoj račun.

Leasing je vrlo važan način srednjoročnog i dugoročnog financiranja iz razloga što predstavlja ekonomski efikasno rješenje nabave sredstava potrebnih za poslovanje tvrtke. Time tvrtke mogu modernizirati svoju opremu i samim time postaju uspješniji i konkurentniji u poslovanju. Leasing je posebno pogodan za male, srednje i tek osnovane tvrtke koje često ne mogu računati na druge načine financiranja.

Sa stajališta međunarodnog špeditera u razmatranju leasing poslova glavnu ulogu imaju: osnovna obilježja leasing poslova, leasing prijevoznih sredstava i leasing kontejnera.

Predmeti najma su oprema i razne vrste trajnih potrošnih dobara kao što su birotehnička oprema, građevinska mehanizacija, željeznički vagoni, cestovna teretna i putnička vozila, brodovi, avioni, kontejneri i drugo, a predmeti zakupa mogu biti i nepokretne stvari kao što su silosi, skladišta, garaže, hladnjače, poslovne prostorije i drugo.

Nositelji ponuda leasinga najčešće su proizvođači koji u traženju novih načina prodaje svojih proizvoda daju te proizvode u najam.

4.9. TIR karnet

TIR karnet je carinski dokument kojim se pojednostavljaju carinske formalnosti u međunarodnom prijevozu robe. Nadzor i postupak nad cestovnim prijevoznim sredstvima određen je TIR karnetom. U RH ga izdaje tvrtka Transportkomerc. Roba ne podlježe plaćanju carine na usputnim carinarnicama (osim u iznimnim slučajevima). O sposobnosti vozila i kontejnera, komisijski odlučuje carinarnica. Za vozilo i kontejner za koji se utvrdi da ispunjava propisane uvijete, izdaje se TIR karnet koji vrijedi 2 godine. Pločica TIR ima bijela slova na plavoj podlozi, dimenzija je 400*250mm, te mora biti s prednje i stražnje strane. Obrazac se tiska na francuskom jeziku, a na koricama je dodan i engleski jezik.

Sastoji se od: korica, talon ½, broj listića 1 i 2 i zapisnik o očevidu. Broj listića ovisi o broju carinarnica i broju zemlja provoza (6 listića-2 zemlje; 14 listića-više zemalja)

4.10. Karnet ATA

Karnet ATA zamjenjuje nacionalne carinske dokumente za privremeni izvoz, uvoz ili provoz čime se pojednostavljuje carinski postupak i ubrzava promet roba. U RH nositelj je HGK po ovlaštenju carinske uprave. Izdaje se na pisani zahtjev tražitelja na propisanom obrascu, a u slučaju nepravilnosti primjene karneta korisnik plaća penale. Traje najviše 1.godinu, a nositelj je dužan vratiti iskorišteni karnet i ne iskorištene kojima je prošao rok.

Sastoji se od korica i listova povezanih konopcem s plombom kako bi se spriječilo naknadno umetanje ili odvajanje listova. Svakoj fazi kretanja robe odgovaraju taloni određene boje. Korice karneta su zelene boje; prva stranica sadrži serijski broj, nadnevak i ovjeru izdavanja karneta.

Taloni - gornji dio trajno ostaje, donji se vadi i zadržava ga nadležna carinarnica.

- **Dva žuta talona** -
 - izvozni talon - ovjerava izlazna carinarnica
 - talon ponovnog uvoza
- **Plavi** - za zemlju provoza (provod)
- **Bijeli**
 - uvozni talon- ulazna carinarnica (uvoz)

- talon ponovnog izvoza- izlazna carinarnica (uvoz)

Pitanja za vježbu:

1. *Tko provodi kontrolu kakvoće robe?*
2. *Objasni postupak uzimanja uzorka.*
3. *Koji tereti najčešće zahtijevaju uslugu praćenja?*
4. *Koje osobe moraju biti prisutne kod postupka doleđivanja?*
5. *Što mora sadržavati garantno pismo?*
6. *Navedi i objasni vrste havarija.*
7. *Koje su prednosti kod leasing poslova?*
8. *Što je TIR karnet?*
9. *Što je karnet ATA?*

Kada proučite ovu nastavnu cjelinu, moći ćete odgovoriti na pitanja:

1. *Objasni zbirni promet.*
2. *Objasni organizaciju zbirnog prometa.*

5. ZBIRNI PROMET

5.1. Pojam i svrha zbirnog prometa

Zbirni promet - podrazumijeva se organizacija dopreme i otpreme komadnih pošiljaka koja se zasniva na okrupnjivanju jedinica prijevoznog supstrata, tj. Na formiranju zbirnih vagonskih, kamionskih, kontejnerskih i avionskih pošiljaka.

Komadna pošiljka je svaka ona koja ne zahtjeva uporabu teretnog prostora nego se prevozi zajedno s drugim komadnim pošiljkama.

Zbirna pošiljka ima obilježje vagonске, kamionske, kontejnerske pošiljke i takva se daje na prijevoz. Sastoji se od više komadnih pošiljki koje su prikupljene, a svrha im je optimalno iskorištenje teretnog prostora i smanjenje troškova prijevoza.

5.2. Organizacija zbirnog prometa

Zbirni centri gdje špediteri prikupljaju pošiljke odnosno iz njih organiziraju dopremu do primatelja. To su robno-transportni centri, terminali koji imaju skladišne prostore i pokrivaju gravitacijsku zonu.

Tri osnovne faze zbirnog prometa:

1. **faza prikupljanja:** preuzimanje pojedinačnih komadnih pošiljaka i svrstavanje komadnih pošiljaka prema odredištima
2. **faza transporta:** prijevoz zbirne pošiljke od otpremnog do odredišnog zbirnog centra; linija ili most je prijevoz koji se odvija po unaprijed određenom rasporedu
3. **faza distribucije:** prihvata i rastavljanje zbirne pošiljke u odredišnom zbirnom centru te dostava pojedinačnih pošiljaka do krajnjih primatelja.

5.3. Prednosti zbirnog prometa

Prednosti zbirnog prometa:

- **Za korisnika prijevoz** - niži troškovi prijevoza, pouzdanost i redovitost isporuke
- **Za špeditera** – povećanje poslovnih prihoda i konkurentnost na tržištu
- **Za prijevoznika** – smanjenje broja početno – završnih operacija i optimalna popunjenost kapaciteta

Pitanja za vježbu:

1. *Koja je razlika između komadne i zbirne pošiljke?*
2. *Koje su osnovne faze zbirnog prometa?*
3. *Koje su prednosti zbirnog prometa?*

Kada proučite ovu nastavnu cjelinu, moći ćete odgovoriti na pitanja:

1. Objasni važnost osiguranja robe u transportu.
2. Navedi i objasni osnovne pojmove osiguranja.

6. OSIGURANJE ROBE U PRIJEVOZU

Transportno osiguranje robe karakteriziraju razne zakonske regulative koje se očituju u zakonima i međunarodnim konvencijama. Njima je regulirana djelatnost osiguranja u domaćem i međunarodnom transportu robe.

Prema tome imamo slijedeće pravne izvore:

- Međunarodne konvencije
- Zakon o osiguranju
- Zakon o obveznim osiguranjima u prometu
- Zakon o trgovačkim društvima

6.1. Svota osiguranja

Svota osiguranja nije isto što i osigurnina te je potrebno razlikovati ta dva pojma. Svota osiguranja određena je ugovor o osiguranju ili propisima te obveza osiguratelja (isplata) ne može biti veća od iznosa svote osiguranja. Iznos bi pri tome trebao biti isti stvarnoj vrijednosti osiguranog predmeta u nekoj od novčanih valuta. Osiguratelj i špediter sporazumno utvrđuju vrijednost osiguranog predmeta te se na taj način utvrđuje stvarna vrijednost osiguranog slučaja. Međutim svota osiguranja, u nekim slučajevima, može biti i manja i veća od stvarne vrijednosti te tu dolazi do pojave nadosiguranja ili podsiguranja. To znači da u slučaju podsiguranja iznos svote osiguranja manji od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta, a u slučaju nadosiguranja iznos svote osiguranja veći od stvarne vrijednosti osiguranog predmeta.

6.2. Stvarna vrijednost robe

Stvarna vrijednost robe je vrijednost pošiljke u mjestu i vremenu otpreme, povećana za troškove otpreme, pakiranja, prijevoza, premije osiguranja, očekivanu dobit i druge interese i troškove u svezi s osiguranom pošiljkom.

6.3. Osigurani slučaj

Osigurani slučaj predstavlja nastupanje osiguranog rizika, a on ima negativne posljedice za predmet osiguranja u smislu njegovog oštećenja ili gubitka. Bez ovog elementa

nema obveze osiguratelja da isplati osigurninu. Obveza plaćanja osigurnine počinje nastupanjem osiguranog slučaja prouzročen osiguranim rizikom. Nastupom osiguranog slučaja u prometu u svezi s robom mogu nastati dvije štete, a to su gubitak ili oštećenje robe.

Kako bih se procijenila mogućnost nastanka konkretnog rizika te veličina premija osiguranja navedena su slijedeća načela koja omogućuju njihovo određivanje:

- Uzajamnost
- Statistika
- Zakonitost velikih brojeva
- Račun vjerojatnosti

Načelo uzajamnosti odnosi se na veliki broj predmeta osiguranja koji su izloženi istim rizicima, a tek se kod malog broja pojavljuje osigurani slučaj. Plaćanje premije osiguranja osiguraniku ne predstavlja veliki financijski izdatak.

Načelo statistike analizom procjenjuje učestalost nastanka, veličinu i uzrok nastanka osiguranog rizika.

Načelo zakonitosti velikih brojeva odnosi na pravilnost nastanka nekog osiguranog rizika ako se promatra veliki broja slučajeva.

Načelo računa vjerojatnosti odnosi se na mogućnost nastanka određenog osiguranog rizika.

6.4. Osigurani rizici

Rizik označava mogućnost nastanka nego štetnog događaja, a njegovim nastupanjem ostvario se osigurani slučaj. Kod sklapanja ugovora o osiguranju ugovaratelj osiguranja odnosno špediter moram navesti sve moguće događaje na temelju kojih bi osiguratelj mogao procijeniti rizik od nastanka štete. S tim u vezi u transportu roba je izložena raznim rizicima od koji su navedeni najvažniji.

Transportni rizici prema vrsti:

- Osnovni transportni rizici
- Dopunski transportni rizici
- Ratni i politički rizici

U osnovne transportne rizike ubrajaju se prometne nezgode, elementarne nepogode, požar i eksplozija u prijevoznom sredstvu, razbojstvo, provalna, krađa, djelomična krađa i ne isporuka robe. U prometne nezgode se podrazumijeva iskliznuće, prevrtanje, sudar s drugim prijevoznim sredstvom i slično. U elementarne nepogode obuhvaća se oluja, poplava, klizanje tla, potres, lavina i mnogi drugi. Požar i eksplozije mogu biti prouzročene izvana ili unutar prijevoznog sredstva.

Dopunski rizici povezani su s samom robom. Tu se ubrajaju krađa, vlaga, oštećenje, curenje, rasipanje, hrđa, pokisnuće i slično. Ovdje se ubrajaju još i manipulativni rizici koji mogu nastati kod ukrcaja, iskrcaja ili prekrcaja robe, odnosno može nastati oštećenje robe, oštećenje ambalaže, curenja, razni udari i ogrebotine na predmetu kod manipulativnih operacija. Ratni i politički rizici odnose se rizike povezane s političkim ili ratnim stanje u jednoj državi ili između dvije i više država.

U ratne rizike ubrajaju se zapljena, zarobljavanje, zadržavanje te štete od raznih vrsta oružja. Međutim kod cestovnog prometa rijetko se osigurava protiv ratnih rizika i to posebice na kratim udaljenostima jer je takvo osiguranje visoke vrijednosti. U političke rizike ubrajaju se neredi, nasilje, građanski nemiri, štrajkovi i slično.

6.5. Premija osiguranja

Premija osiguranja predstavlja iznos koji plaća špediter, odnosno osoba za koju on ugovara osiguranje te time rizici u osiguranju prelaze na osiguratelju koji isplaćuje osigurninu u slučaju ostvarenja osiguranog slučaja. Ovisno o visini rizika raste i visina premije osiguranja te se stoga može definirati kao cijena rizika. Plaćanje premije može se izvršiti odmah u cijelosti ili dopijeva na naplatu prema određenom roku u ugovoru o osiguranju. Osim o visini rizika, premija osiguranja ovisi i o vremenskom roku trajanja osiguranja pa ako je osiguranje sklopljeno na duže vrijeme postoji veća mogućnost da će se ostvariti osigurani rizik te se ovisno o tome povećava i premija osiguranja. Osiguratelj uzima u obzir i broj pokrivenih rizika što znači da ako osiguranje pokriva veći broj rizika postoji i veća mogućnost nastanka istog. Uz navedeno važno je i kakva vrsta robe se prevozi, odnosno koja je vjerojatnost da će doći do oštećenja robe s obzirom na njezino svojstvo. Tu posebno do izražaja dolazi roba osjetljiva u transportu koja zbog svojih svojstva lako lomljiva, osjetljiva na atmosferske uvjete i slično.

Takva roba zahtjeva posebno pakiranja te o načinu pakiranja i stupanj sigurnosti koje takvo pakiranje pruža ovisi i premija osiguranja.

6.6. Franšiza

Franšiza (engl. franchise, priority, njem. Franchise, Selbstbehalt), je postotak ili iznos štete određen ugovorom o osiguranju, za koji osiguratelj ne preuzima obvezu da ga nadoknadi. Naziva se još ugovoreni samopridržaj. Franšiza može biti integralna (ili uvjetna) i odbitna (ili bezuvjetna). U prvom slučaju, franšiza sudjeluje u šteti, ali samo ako iznos štete prijeđe iznos franšize. Ako je iznos štete veći od franšize, osiguraniku se nadoknađuje šteta u punom iznosu.

Štete koje ne premašuju određen iznos osiguratelj uopće ne nadoknađuje, baš kao da nije bilo utanačenja o franšizi. Franšiza je odbitna kad se određeni postotak štete ne nadoknađuje ni u kom slučaju, tj. to je iznos kojim osiguranik uvijek sudjeluje u šteti. Ako je šteta ispod franšize, osiguranik ne ostvaruje nikakvu naknadu štete. Ukoliko ga šteta premašuje, onda se od nje iznos franšize odbija, a samo preostala razlika nadoknađuje. Kod odbitne franšize osiguranik ne može ostvariti naknadu štete u punom iznosu, ali je u tom slučaju novčana naknada za osiguranje znatno niža od naknade za integralnu franšizu. Zbog toga se u praksi mnogo češće i primjenjuje odbitna franšiza

6.7. Polica osiguranja

Polica osiguranja predstavlja pisanu potvrdu da je sklopljen ugovor o prijevozu. Obveza osiguratelja je da nakon sklapanja ugovora o osiguranju preda potpisanu policu osiguranja osiguraniku ili ugovaratelju osiguranja odnosno špediteru. Polica osiguranja može se definirati na različite načine pa tako predstavlja pisanu potvrdu o sklopljenom ugovoru o osiguranju i dokaz da je ono sklopljeno. Predstavlja i obvezu osiguratelja iz ugovoru o osiguranju, a osiguraniku služi kao dokaz kojim može potvrditi svoju ulogu iz sklopljenog ugovora. Prema navedenom uz sve obveze osiguratelja i osiguranika polica osiguranja mora sadržavati nekoliko važnih podataka.

Polica osiguranja sadrži sljedeće podatke:

- Ugovorne strane
- Osiguranu stvar
- Rizik koji osiguranje obuhvaća

- Trajanje osiguranja i vrijeme pokrća
- Svota osiguranja
- Premija osiguranja
- Datum izdavanja police te potpis ugovornih stranaka

Polica osiguranja predstavlja instrument prijenosa prava na koji ima pravo samo osiguranik. On može ustupiti svoja prava iz ugovora o osiguranju u korist neke druge osobe. S obzirom na navedeno prava iz police osiguranja mogu se prenositi na nekoliko načina i prema tome postoje sljedeće vrste polica osiguranja:

- Na ime
- Po naredbi
- Na donositelja
- Za račun onog koga se tiče

Kod police osiguranja koja glasi na ime, osiguranik može ustupiti svoja prava cesijom koja predstavlja ovjerenu pisanu potvrdu kojom se prenose prava na drugog osiguranika. Polica po naredbi prenosi se na način da na samoj polici osiguranja ovlaštena osoba izjavom prenose prava na neku drugu osobu. Pritom ta osoba može, a i ne mora biti navedena. S tim svezi možemo imati Puni i prazan (bjanko) indosament. Kod punog indosamenta navedena je osoba na koju se prenose prava, dok kod bjanko indosamenta nije naznačena osoba na koju se prenose prava.

Transportno osiguranje imamo dvije vrste polica osiguranja:

- Generalna polica
- Pojedinačna polica

Pitanja za vježbu:

1. Što je svota osiguranja?
2. Koja su načela kod osiguranog slučaja? Objasni ih.
3. Kakvi mogu biti transportni rizici?
4. Što predstavlja premija osiguranja?
5. Što je franšiza?
6. Koje podatke sadrži polica osiguranja?

KORIŠTENA LITERATURA:

1. Č. Ivaković, R. Stanković, M. Šafran, *Špedicija i logistički procesi, Sveučilišni udžbenik, Gradska tiskara Osijek, Osijek 2010.*
2. *Nastavni materijali s predavanja tijekom studija*