Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Petar Ceronja

UGOVOR O LOGISTIČKOJ ŠPEDICIJI

DOKTORSKI RAD

Zagreb, 2025.

Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Petar Ceronja

UGOVOR O LOGISTIČKOJ ŠPEDICIJI

DOKTORSKI RAD

Mentor:

Prof. dr. sc. Hrvoje Markovinović

Zagreb, 2025.

University of Zagreb

Faculty of Law

Petar Ceronja

FORWARDING LOGISTICS CONTRACT

DOCTORAL DISSERTATION

Supervisor:

Prof. Hrvoje Markovinović, PhD.

Zagreb, 2025.

Izjava o izvornosti

Ja, Petar Ceronja, potvrđujem da je moj doktorski rad izvorni rezultat mojega rada te da se u njegovoj izradi nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.

_____

Bilješka o mentoru

Hrvoje Markovinović je redoviti profesor u trajnom izboru zaposlen na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu na Katedri za trgovačko pravo i pravo društava. Na Pravnom fakultetu u Zagrebu magistrirao je na temi *Ugovor o managementu između međusobno neovisnih društava*, te je obranio doktorsku disertaciju pod naslovom *Ugovor o cesiji* čime je stekao titulu doktora znanosti u znanstvenom polju pravo. Položio je pravosudni ispit.

Redovito izvodi nastavu na integriranom preddiplomskom i diplomskom studiju na kojem sudjeluje u izvođenju nastave iz kolegija Pravo društava te Trgovačko pravo. Sudjelovao je u izvođenju nastave na integriranom preddiplomskom i diplomskom studiju na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Osijeku i Pravnom fakultetu Sveučilišta u Splitu na kojima je držao predavanja iz kolegija Trgovačko pravo i Pravo društava. Izvodi nastavu i na poslijediplomskom specijalističkom studiju iz Trgovačkog prava i prava društava na kojem sudjeluje u izvođenju nastave iz kolegija: Pravo društava – opći dio; Pravo društava - društva osoba; Pravo društava - društva kapitala; Trgovačko pravo – opći dio; Trgovački ugovori; Pravo preuzimanja dioničkih društava; Instrumenti osiguranja plaćanja. Sudjeluje i u izvođenju poslijediplomskog doktorskog studija Pravnog fakulteta u Zagrebu. Pod njegovim mentorstvom obranjeno je nekoliko doktorskih disertacija.

Hrvoje Markovinović redovito objavljuje znanstvene i stručne radove iz područja trgovačkog prava i prava društava te izlaže na domaćim i međunarodnim znanstvenim i stručnim konferencijama. Urednik je više znanstvenih knjiga. Kao član organizacijskog ili programskog odbora sudjelovao je u organizaciji više domaćih i međunarodnih znanstvenih skupova i konferencija.

Bio je ili jest član više međunarodnih institucija iz područja svoga znanstvenog i stručnog djelovanja, od kojih valja istaknuti članstvo u Međunarodnom arbitražnom sudu Međunarodne trgovačke komore, članstvo u savjetodavnom odboru ECLA (European Company Lawyers Association), članstvo u pregovaračkom timu za pristupanje Republike Hrvatske Europskoj uniji, te članstvo u Odboru za javni nadzor revizije. Bio je i predstavnik Republike Hrvatske u radu UNCITRAL-a, hrvatski predstavnik u Komisiji za trgovačko pravo i praksu ICC-ja, te hrvatski predstavnik u Komisiji za arbitražu i alternativno rješavanje sporova ICC-ja. Višegodišnji je član uredništva časopisa Pravo u gospodarstvu. Sudjelovao je

u radnim skupinama za izradu ili izmjenu više zakona, među kojima su i Zakon o trgovačkim društvima, Stečajni zakon, Zakon o osiguranju depozita, Zakon o reviziji, Zakon o sudskom registru i dr. Kao stručni konzultant pružao je i stručnu pomoć Ustavnom sudu Republike Hrvatske.

Zahvale

Prije svih, onima kojih više nema, a koji su me od početka pratili na ovom putu. Mami, tati, teti i baki. Hvala vam na svemu.

Marijeti, Jakovu, Šimunu, Marinku i svima drugima koji me još uvijek prate.

Mentoru i svim bivšim i sadašnjim članovima Katedre za trgovačko pravo i pravo društava Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

Sažetak

Pravno uređenje ugovora o špediciji u velikoj je mjeri uvjetovano špediterovim poslovnim aktivnostima i ulozi koju on tradicionalno zauzima u prometu roba. Tradicionalno se špediter smatrao organizatorom prijevoza koji ugovore potrebne za otpremu robe sklapa u pravilu u svoje ime, a za račun nalogodavca. Međutim, u novije doba dolazi do širenja špediterskih usluga od klasične organizacije prijevoza k pružanju više različitih usluga povezanih s prometom robe odnosno k integraciji različitih usluga potrebnih za promet robe. Te usluge sve češće neposredno obavlja sam špediter ili preuzima odgovornost za njihovo pružanje, a njihov je generički naziv najpreciznije definirati kao logističke usluge odnosno logistiku.

Kao posljedica integracije usluga otpreme robe, uskladištenja robe i prijevoza robe te razvoja djelatnosti pružanja drugih logističkih usluga odnosno pojave djelatnosti logističke špedicije, skladišne logistike i sl., u poslovnoj se praksi razvio ugovor o logistici (eng. *Logistics Contract*, njem. *Logistikvertrag*) kao ugovor autonomnog trgovačkog prava.

Slijedom navedenog, temeljni cilj ovog istraživanja jest, koristeći interpretativnu, teleološku i poredbenu metodu, prije svega raspraviti kako izmijenjena gospodarska uloga špeditera odnosno integracija usluga otpreme robe, uskladištenja robe i prijevoza robe utječu na prava i obveze strana iz ugovora o špediciji te u kakvoj je vezi izmijenjena gospodarska uloga špeditera s pojavom ugovora o logistici kao mješovitoga ugovora autonomnog trgovačkog prava o kojem se u domaćoj pravnoj književnosti nije do sada sustavno raspravljalo. U tom smislu potrebno je sustavno raspraviti pojam, pravnu prirodu kao i temeljne obveze, prava i odgovornosti koje proizlaze iz ugovora o logistici.

Provedena rasprava upućuje na zaključak da je položaj suvremenih logističara izuzetno blizak i srodan pravnom položaju špeditera koji djeluju za svoj račun te operatera multimodalnog transporta. Predlažu se i određene *de lege ferenda* izmjene odredaba Zakona o obveznim odnosima koje uređuju ugovor o špediciji kako bi se odgovorilo na izmijenjenu gospodarsku ulogu špeditera u suvremenom robnom prometu.

Ključne riječi: *ugovor o špediciji, otprema, ugovor o logistici, logistika, logistička špedicija, logističar, multimodalni transport*

The Extended Abstract

The freight forwarding contract as a legal concept of commercial law has been sufficiently discussed in both domestic and comparative legal literature. The freight forwarding contract has also traditionally been normatively regulated in both domestic and comparative law which makes it an established, regulated contract in almost all European legal systems, including the Croatian Obligations Act. It would follow from the above stated that legal questions arising from the legal relationship between freight forwarders and principals have been theoretically and practically answered.

Such a conclusion does not take into account changes and developments that are taking place in the performance of freight forwarding activities in the contemporary flow of goods. Modern economic phenomena such as outsourcing of business activities and the focus of undertakings on core competences have significant influence on the classical role of the freight forwarder as the organiser of carriage of goods and an intermediary between consignors, carriers, and warehouse operators. Thus, the freight forwarding business has been significantly transformed. In addition to organising carriage of goods, tending to customs formalities, insurance and warehousing, freight forwarders today increasingly provide a broader range of services, commonly referred to as logistics services, which transcend the boundaries of traditional forwarding business.

Such developments have given rise to the concept of the "logistics industry", in which freight forwarders, carriers, and warehouse operators act as logistics services providers, integrating different phases of the shipping of goods into a unified service. In legal practice, this has resulted in the emergence of a new type of contract – the Logistics Contract (*Logistikvertrag*), which has been recently discussed in German legal doctrine, whereas in Croatian legal literature it has not yet been sufficiently examined. This, among others, opens the question of the transformation of the freight forwarding contract into the logistics contract and the potential establishment of a distinct logistics forwarding contract in autonomous commercial law that would reflect the modified economic role of the freight forwarder.

Therefore, the main research questions of this dissertation are:

1. Is it possible to establish the existence and legal recognisability of the logistics forwarding contract as a new contract type of autonomous commercial law

which has developed out of the freight forwarding contract under the influence of business practice and the emergence of logistics contracts?

2. What is the notion, legal nature, and content of the logistics contract, as well as its position within Croatian commercial law system?
3. What are the necessary amendments to the Croatian Obligations Act dealing with freight forwarding contract in order to respond to the changes in the role of the freight forwarder in contemporary business practice?

The structure of the research is determined by the formulated research questions. The research will commence in the first chapter with an introduction that elaborates the subject, goals and motives for the research, highlights the research questions and presents the structure and methodology of the research. In order to fulfil the set tasks, the second chapter will consider the historical development of forwarding as a business activity. Furthermore, it is necessary to explain the economic role of forwarding in its classic, regular form, as well as the influence of the phenomenon of logistics on the economic role of forwarding in contemporary flow of goods. In accordance with this influence, an attempt has been made to explain the transformation of the activity of classic freight forwarding into the activity of providing logistics services, which would explain the economic basis for the emergence of the logistics contract.

The third chapter systematically discusses the views of selected domestic and foreign legal literature on the concept and legal nature of freight forwarding contracts and logistics contracts, taking into account the existence of different approaches to regulating freight forwarding contracts in comparative law. Domestic legal doctrine mostly deals with the basic form of the freight forwarding contract in which the freight forwarder acts towards third parties always on behalf of the principal, and as a rule in his own name. Foreign legal literature, especially German, emphasizes that the actions of freight forwarders on behalf of the principal are rather rare in contemporary business practice, and that contemporary freight forwarders, as a rule, carry out work on their own account. Furthermore, based on the conclusions on the development of freight forwarding as an economic activity and its transformation into the activity of providing logistics services, the legal literature's view on the forwarder's actions on his own account, and stances taken by the German legal doctrine on the concept and legal nature of *Logistikvertrag*, the concept and legal nature of the logistics contract in Croatian autonomous commercial law has been determined, and an attempt has been made to define it as a mixed contract of autonomous commercial law that has the attributes of a freight

forwarding contract, carriage of goods contract, warehousing contract and the contract to produce work. In connection therewith an attempt has also been made to distinguish between the logistics contract and other related commercial law contracts. The potential existence of a specialized logistics forwarding contract has also been discussed. Legal sources applicable to the logistics contract have been enumerated, especially taking into account the general mandatory nature of the transport law provisions governing the contract of carriage of goods and the fact that these provisions, in principle, cannot be deviated from or amended by the agreement of the contracting parties.

The fourth chapter discusses in detail the logistics services providers' obligations under a logistics contract, starting with the pre-contractual obligations. Particular emphasis has been placed on the obligations to act with due care, to safeguard the principal's interests and to advise the principal taking into account the duration of this contract as one of its key features as well the relationship of trust that usually arises between the contracting parties in connection with this contract. The obligation of the organization of the transport of goods has been analysed as the central obligation of the logistics services provider. In accordance with the mixed legal nature of the contract, the obligations of the logistics services provider regarding the warehousing of the goods or the care of the goods and the execution of other logistics services and activities, as well as the obligations of insuring the goods and performing the necessary customs activities have been addressed as obligations inseparable from the shipment of goods.

The fifth chapter has been analysing in more detail the liability of logistics services provider for obligations assumed under the logistics contract. In particular, the liability of logistics services provider has been discussed in relation to the assumed obligations that should be grouped according to their basic features as main obligations of certain other contracts such as freight forwarding contract, carriage of goods contract, warehousing contract and the contract to produce work. Special attention has been given to the relationship between mandatory provisions of transport law, i.e. applicable international conventions and their application to the logistics contract, especially when it comes to the issues of exclusion and limitation of liability for loss or damage to the goods. An attempt has been made to elaborate the stance that the legal position of a logistics services provider is similar to that of a multimodal transport operator and that the rules and principles governing multimodal transport can be applied to issues of liability for loss or damage to goods, which includes the systems of uniform and network liability for damages.

Chapter six has been dedicated to the rights of the logistics services provider under the logistics contract, particularly to the fundamental right to remuneration. Some other rights which are usually contracted and are a natural part of the logistics contract such as the right to advance payments and reimbursement of costs, the right to be informed by the consignor and, ultimately, the logistics services provider's lien on the goods have also been addressed. In the conclusion the results of the conducted research have been summarized, answers to the research questions have been formulated, and certain amendments to the provisions of the Croatian Obligations Act that govern the freight forwarding contract have been proposed.

The research in terms of methodology strongly relies on the interpretative method of interpreting existing legal norms with the focus on researching the underlying meaning and the purpose of the norms (teleological method), with a significant comparative law component, in which German law is particularly important. The issues under consideration in the dissertation are examined from the standpoint of domestic law, supplemented by an analysis of selected comparative legal systems. The questions are discussed from the perspective of domestic freight forwarders and logistics services providers, who, in order to maintain their position in an increasingly competitive market, must adapt to the business requirements of their principals. This necessity has become particularly pronounced following the accession of the Republic of Croatia to the European Union, given the intensified competition from European logistics services providers who are entitled to provide services within the territory of the Republic of Croatia under the same conditions as domestic undertakings, as well as from global logistics services operators who, by virtue of their size and through reliance on the fundamental postulates of economies of scale, displace smaller undertakings from the market.

The focus of the comparative law analysis is on the existing solutions of German law, given that German commercial and transport law in the area of forwarding has been thoroughly reconstructed in recent years. The solutions adopted by the German legislator are aligned with the predominantly international character of the carriage of goods, and in drafting the legislative amendments particular attention was given to ensuring their compatibility with the instruments of international unification of transport law. The German legislator recognised the functional interconnection between the contracts of carriage, freight forwarding, and warehousing, and normatively harmonised them within the framework of the Commercial Code (HGB), also taking into account international instruments of transport law unification. German legal literature remains the only body of literature to have systematically addressed the logistics contract, which is of special importance for the Croatian legal practice, where the

legal doctrine has not yet developed in this field. The legislative changes have been accompanied by a rich and extensive body of legal writings, which provides clear and comprehensible analysis of the problems that may arise in the application of the new, modern legislative solutions. Moreover, German legal scholarship stands out in a systematic attempt to address the logistics contract as a rather novel legal concept within commercial law, designed to integrate the services of freight forwarding, carriage, and warehousing of goods, as well as the performance of other logistics services.

Apart from German law, to a certain extent comparative attention has been given to Austrian, Swiss, French, English and Slovenian law, but only in broader terms and where a specific solution to a particular issue is applicable to Croatian law. Given the predominantly international character of the forwarding of goods and the provisioning of logistics services, due attention is also devoted to the solutions offered by international commercial law. In this context, attention is given to the general terms and conditions issued by FIATA, the global umbrella association of international freight forwarders and providers of logistics services. Furthermore, an analysis is undertaken of selected general terms and conditions, as well as of international conventions and other instruments in the field of multimodal transport, insofar as necessary for understanding the role of the logistics services provider. Due attention is likewise devoted to the rules of transport law which are, in principle, of a mandatory nature (both domestic regulations and international conventions), primarily to the extent relevant to the liability of the logistics services provider for the obligations assumed.

In order to provide a clearer explanation of the evolution of the forwarding business and its impact on the freight forwarding contract, as well as on the emergence and development of the logistics contract, the historical-legal method has also been employed. This method makes visible the development of the relationship between freight forwarders and principals, as shaped through legislative solutions and business practice embodied in general terms and conditions. The relationship between principal and freight forwarder evolves from the forwarder acting as a qualified commission agent, through the emergence of special types of forwarding in which the forwarder assumes responsibility for the results of undertaken activities or directly performs services which were initially merely contracted on behalf of the principal, culminating with the emergence of the contemporary logistics contract.

Keywords: *freight forwarding contract*, *forwarding of goods, logistics contract, logistics, logistics forwarding, logistics services provider, multimodal transport*

POPIS KRATICA

(§)	paragraf
ABGB	*Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch*
Abs.	*Absatz*
ADHGB	*Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch*
ADSp	*Allgemeine Deutsche Spediteuerbedingungen*
aHGB	*Allgemeine Handelsgesetzbuch*
AÖSp	*Allgemeine Österreichische Spediteuer Bedingungen*
BGB	*Bürgerliches Gesetzbuch*
BGBl.	*Bundesgesetzblatt*
BGH	*Bundesgerichtshof*
BIFA-STC	*British International Freight Association – Standard Trading Conditions*
bilj.	bilješka
CC	*Code de Commerce*
CGV-TLF	*Les Conditions Generale de Vente Federation de Entreprises de Transport et Logistique de France*
CIM	Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe
CLECAT	*European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Custom Services*
CMNI	Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima
CMR	Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom
COTIF	Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu
čl.	članak
DSLV	*Bundesverband Spedition und Logistik*

et. al.	*et alia*
EU	Europska unija
EXW	*ex works* klauzula
FBL	*Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading*
FCR	*Forwarders Certificate of Receipt*
FCT	*Forwarders Certificate of Transport*
FIATA	*Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*
FWR	*Forwarders Warehouse Receipt*
HGB	*Handelsgesetzbuch*
i dr.	i drugo
i sl.	i slično
ibid.	*ibidem*
INCOTERMS	*International Rules for the Interpretations of Trade Terms*
Logistik AGB	*Allgemeine Geschäftsbedingungen für Logistikleistungen – Logistik – AGB*
MT konvencija	*Convention on International Multimodal Transport of Goods*
npr.	na primjer
OLG	*Oberlandesgericht*
op. cit.	*opus citatum*
Opći uvjeti MOH	Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske
OR	*Obligationenrecht*
pAL	*preussische Allgemeine Landrecht*
PZ	Pomorski zakonik
rbr.	rubni broj
RH	Republika Hrvatska

Rotterdamska pravila	*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*
s.	*satz*
SDR	*Special Drawing Right*
SPEDLOGSWISS	*Allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions und Logistikunternehmen*
st.	stavak
str.	stranica
t.	točka
tj.	to jest
TLO	transportni i/ili logistički operator u smislu CGV-TLF-a
TRG	*Transportrechtreformgesetz*
tzv.	takozvani
UGB	*Unternehmensgestezbuch*
usp.	usporedi
v.	vidi
VGBL	*Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer*
VSRH	Vrhovni sud Republike Hrvatske
VTS RH	Visoki trgovački sud Republike Hrvatske
Ziff.	*Ziffer*
ZOO	Zakon o obveznim odnosima
ZOO 78	Zakon o obveznim odnosima iz 1978. godine
ZPŽ	Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu
ZTD	Zakon o trgovačkim društvima
ZUSŽIB	Zakon o uskladištenju i skladišnici za žitarice i industrijsko bilje
ZV	Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima

ZZP	Zakon o zaštiti potrošača

SADRŽAJ

I. UVOD 1
II. POVIJESNI RAZVOJ ŠPEDICIJE I GOSPODARSKA ULOGA ŠPEDICIJE I LOGISTIKE 8
1. Povijesni razvoj špedicije 8
1.1. Općenito 8
1.2. Postanak špedicije kao gospodarske djelatnosti 8
1.3. Ustaljivanje špedicije kao gospodarske djelatnosti u XIX. stoljeću 10
1.3.1. Počeci zakonodavnog uređivanja ugovora o špediciji u Europi 12
1.3.2. Početak zakonodavnog uređenja ugovora o špediciji na području Republike Hrvatske 14
1.4. Razvoj špedicije kao gospodarske djelatnosti u XX. stoljeću 14
1.4.1. Pravni izvori špedicije u XX. stoljeću u Europi 17
1.4.2. Pravni izvori špedicije na području Republike Hrvatske u XX. stoljeću 22
2. Gospodarska uloga špedicije 25
2.1. Temeljna gospodarska uloga špedicije 25
2.2. Pojam i poslovi klasične (redovite) špedicije 30
3. Utjecaj logistike na gospodarsku ulogu špedicije u suvremenom robnom prometu 31
3.1. Općenito 31
3.2. Pojam logistike 31
3.3. Preobražaj djelatnosti klasične (redovite) špedicije u djelatnost pružanja logističkih usluga 34
3.3.1. Gospodarski razlozi preobražaja 34
3.3.2. Špediter kao središte preobražaja klasične špedicije u djelatnost pružanja logističkih usluga 37
III. POJAM I PRAVNA PRIRODA UGOVORA O ŠPEDICIJI I UGOVORA O LOGISTICI 40
1. Pojam ugovora o špediciji 40
1.1. Općenito 40
1.2. Definicija ugovora o špediciji u hrvatskom i poredbenom pravu 42
1.3. Elementi ugovora o špediciji 45

1.3.1. Sklapanje ugovora o prijevozu i drugih ugovora potrebnih za izvršenje prijevoza 45
1.3.2. Prijevoz stvari (robe) 48
1.3.3. Sklapanje ugovora u svoje ime ili u ime nalogodavca 50
1.3.4. Sklapanje ugovora za račun nalogodavca ili za svoj račun 60
1.3.5. Plaćanje naknade špediteru za pruženu uslugu 66
2. Pravna priroda ugovora o špediciji 69
2.1. Opća obilježja ugovora o špediciji 69
2.2. Ugovor o špediciji kao ugovor trgovačkog prava 72
2.3. Pravna priroda ugovora o špediciji i razgraničenje sa srodnim ugovorima 75
2.3.1. Općenito 75
2.3.2. Ugovor o špediciji i ugovor o komisiji 77
2.3.3. Ugovor o špediciji i ugovor o trgovinskom zastupanju 80
2.3.4. Ugovor o špediciji i ugovor o nalogu 82
2.3.5. Ugovor o špediciji i ugovor o djelu 87
3. Pojam ugovora o logistici 92
3.1. Općenito 92
3.2. Ugovor o logistici kao ugovor poslovne prakse 94
3.3. Definiranje ugovora o logistici 104
4. Pravna priroda ugovora o logistici 106
4.1. Općenito 106
4.2. Ugovor o logistici kao mješoviti ugovor trgovačkog prava 110
4.3. Razgraničenje ugovora o logistici i srodnih ugovora 115
4.3.1. Ugovor o logistici i ugovor o špediciji 116
4.3.1.1. Općenito 116
4.3.1.2. Razgraničenje s ugovorom o špediciji u kojem špediter djeluje za svoj račun 117
4.3.1.3. Razgraničenje s obzirom na obilježje trajnosti odnosa 126
4.3.2. Ugovor o logistici i ugovor o prijevozu stvari 128
4.3.3. Ugovor o logistici i ugovor o uskladištenju 131
4.4. Ugovor o logističkoj špediciji kao pojavni oblik ugovora o logistici 134
5. Pravni izvori koji se primjenjuju na ugovor o logistici 138

IV. OBVEZE LOGISTIČARA IZ UGOVORA O LOGISTICI 150
1. Predugovorne obveze logističara 150
1.1. Općenito 150
1.2. Predaja robe logističaru bez sklopljenog ugovora 150
1.3. Obveza logističara savjetovati i informirati nalogodavca 152
2. Obveza postupanja s dužnom pažnjom i po pravilima struke 154
3. Obveza čuvanja nalogodavčevih interesa te savjetovanja i obavještavanja nalogodavca 158
3.1. Obveza čuvanja nalogodavčevih interesa 158
3.2. Obveza savjetovanja nalogodavca 161
3.3. Obveza obavještavanja nalogodavca 168
4. Obveza prijevoza robe odnosno organizacije prijevoza robe 173
4.1. Općenito 173
4.2. Obveza postupanja po uputama nalogodavca pri organizaciji prijevoza robe 174
4.2.1. Općenito 174
4.2.2. Obveza postupanja po uputama pri organizaciji prijevoza u ugovoru o špediciji kad špediter djeluje za račun nalogodavca 174
4.2.3. Obveza postupanja po uputama pri organizaciji prijevoza u ugovoru o logistici i uz primjenu općih uvjeta poslovanja 178
4.3. Obveza izbora prijevoznog puta, prijevoznog sredstva i načina prijevoza (obveza obaviti instradaciju) 182
4.4. Obveza prihvata robe 187
4.4.1. Prihvat robe od nalogodavca 188
4.4.2. Prihvat robe od trećih osoba 191
4.4.3. Isprave koje se uobičajeno izdaju u vezi s primitkom i otpremom robe 193
4.4.3.1. Općenito 193
4.4.3.2. Špediterska potvrda 194
4.4.3.3. Forwarders Certificate of Receipt (FCR) 195
4.4.3.4. Forwarders Certificate of Transport (FCT) 196
4.4.3.5. Forwarders Warehouse Receipt (FWR) 196
4.5. Mogućnost prijevoza robe vlastitim sredstvima 197

5. Obveza uskladištenja odnosno čuvanja robe 199
5.1. Općenito 199
5.2. Podredna primjena pravila koja uređuju ugovor o uskladištenju 200
6. Obveza izvršenja ostalih odnosno uobičajenih logističkih činidbi 204
6.1. Općenito 204
6.2. Podredna primjena pravila koja uređuju ugovor o djelu 205
7. Obveza osiguranja robe 208
8. Obveza izvršenja potrebnih carinskih radnji 213
8.1. Općenito 213
8.2. Carinske radnje i ugovor o logistici 214
V. ODGOVORNOST LOGISTIČARA IZ UGOVORA O LOGISTICI 220
1. Općenito 220
2. Odgovornost za tipične špediterske obveze logističara 222
2.1. Općenito 222
2.2. Predugovorna odgovornost 223
2.3. Ugovorna odgovornost 226
3. Odgovornost za obveze prijevoza robe odnosno organizacije prijevoza robe 228
3.1. Općenito 228
3.2. Odgovornost s obzirom na pojedine grane prijevoza robe 231
3.2.1. Pomorski prijevoz robe 231
3.2.2. Prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima 233
3.2.3. Prijevoz robe željeznicom 235
3.2.4. Cestovni prijevoz robe 237
3.2.5. Zračni prijevoz robe 238
3.3. Multimodalni transport robe 239
3.3.1. Općenito 239
3.3.2. Pokušaji uređenja multimodalnog transporta međunarodnim konvencijama 242
3.3.2.1. Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe 242
3.3.2.2. Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) 243

3.3.3. Primjeri uređenja multimodalnog transporta u autonomnom trgovačkom pravu 247
3.3.3.1. UNCTAD/ICC pravila za multimodalne transportne dokumente 247
3.3.3.2. FBL teretnica za multimodalni transport robe 249
3.3.4. Primjer zakonodavnog uređenja multimodalnog transporta (§§ 452 – 452d HGB-a) 251
4. Odgovornost za obveze uskladištenja odnosno čuvanja robe 254
5. Odgovornost za izvršenje uobičajenih logističkih činidbi 255
6. Jedinstvena i mrežasta odgovornost logističara 262
6.1. Općenito 262
6.2. Jedinstvena odgovornost logističara 263
6.3. Mrežasta odgovornost logističara 265
7. Ugovorno isključenje i ograničenje odgovornosti logističara 271
7.1. Općenito 271
7.2. Isključenje odgovornosti logističara 273
7.3. Ograničenje odgovornosti logističara 276
7.3.1. Općenito 276
7.3.2. Pomorski prijevoz robe 277
7.3.3. Prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima 278
7.3.4. Cestovni prijevoz robe 279
7.3.5. Prijevoz robe željeznicom 282
7.3.6. Zračni prijevoz robe 284
VI. PRAVA LOGISTIČARA IZ UGOVORA O LOGISTICI 285
1. Općenito 285
2. Pravo logističara na naknadu 285
2.1. Općenito 285
2.2. Načini određivanja naknade 287
2.3. Dospijeće i isplata naknade 290
3. Pravo na predujam i na naknadu troškova 292
4. Pravo na obaviještenost 296
5. Založno pravo na robi 298

VII. ZAKLJUČAK 302
Popis literature i ostalih izvora 310
Bilješka o autoru 332

I. UVOD

Ugovor o špediciji kao pravni institut trgovačkog prava dostatno je i iscrpno obrađen u domaćoj i poredbenoj pravnoj književnosti. Riječ je o imenovanom ugovoru koji je normativno uređen u svim važnim kodifikacijama trgovačkog, odnosno obveznog prava u Europi, uz iznimku Ujedinjenog Kraljevstva. Uređen je i u temeljnom izvoru hrvatskog obveznog prava, Zakonu o obveznim odnosima. Iz navedenog bi slijedio zaključak da je na sva ključna pravna pitanja koja proizlaze iz poslovnog i pravnog odnosa špeditera i nalogodavaca teoretski i praktično odgovoreno. Takav bi zaključak bio točan kad se ne bi uzele u obzir brojne promjene koje se događaju u obavljanju špediterske djelatnosti u suvremenom robnom prometu.

Pravno uređenje ugovora o špediciji u velikoj je mjeri uvjetovano špediterovim poslovnim aktivnostima i ulozi koju on tradicionalno zauzima u prometu roba. Špediteri imaju ulogu organizatora prijevoza i djeluju kao nužni posrednici između svojih nalogodavaca, u pravilu proizvođača roba odnosno trgovaca robom, te prijevoznika i skladištara čije su usluge potrebne kako bi roba što brže, jeftinije i sigurnije prešla put od proizvođača do krajnjih korisnika. Špediteri u osnovi svoje nalogodavce savjetuju u pogledu određivanja prijevoznog puta i načina prijevoza robe, biraju prijevoznika robe, obavljaju potrebne carinske formalnosti nužne za uvoz odnosno izvoz robe, organiziraju skladištenje robe ako je to potrebno i sl. Tako shvaćenu i opisanu djelatnost špeditera možemo nazvati klasičnom odnosno redovitom špedicijom. U pravnom se smislu položaj špeditera kao organizatora prijevoza u osnovi svodi na položaj specijaliziranog nalogoprimca koji za račun nalogodavca organizira prijevoz robe sklapajući za prijevoz potrebne pravne poslove. Ovisno o promatranom pravnom sustavu, špediter može imati položaj komisionara odnosno zastupnika čija se odgovornost kreće od uobičajene odgovornosti za izbor osoba koje će obaviti tzv. provedbene pravne poslove, do odgovornosti za rad osoba koje obavljaju provedbene pravne poslove potrebne za otpremu robe.

U novije doba pravna književnost i književnost koja proučava špediciju kao gospodarsku djelatnost prepoznale su tendenciju širenja špediterskih usluga od klasične organizacije prijevoza robe k pružanju različitih usluga povezanih s prometom robe odnosno k integraciji usluga potrebnih za promet robe. Te usluge sve češće neposredno obavlja sam špediter, a njihov generički naziv najpreciznije se definira kao „logističke usluge“ odnosno

„logističke činidbe“. Ako ih špediter ne izvršava neposredno, on preuzima odgovornost za osobe koje izvršavaju te usluge. Nije moguće ne primijetiti utjecaj pojma „logistika“, ne samo na djelatnost špeditera, već i na djelatnosti svih poduzetnika koji se tradicionalno bave prijevozom odnosno skladištenjem robe. U suvremenom se robnom prometu takvi poduzetnici, bili oni prijevoznici, skladištari ili špediteri u gospodarskom smislu, nazivaju logističarima, a djelatnosti kojima se bave u najširem se smislu nazivaju „logističkom industrijom“ ili „pružanjem logističkih usluga“.

Poslovna praksa pokazuje da logističari sve više integriraju činidbe uobičajene za organizaciju prijevoza robe u jedinstvenu cjelinu, ali i da pružaju određene usluge koje nisu nužno povezane s prijevozom i skladištenjem robe. Pravna je praksa reagirala na opisane promjene te se u novije doba u stranoj pravnoj književnosti počinje raspravljati i pisati o ugovoru o logistici (eng. *Logistics Contract*, njem. *Logistikvertrag*) kao odgovoru na promjene koje se događaju u poslovanju špeditera, prijevoznika, skladištara, odnosno na pojavu poduzetnika koji se nazivaju logističarima. U domaćoj se pravnoj književnosti nije još sustavno pristupilo raspravi o ugovorima koje u okviru pružanja logističkih usluga sklapaju logističari.

S obzirom na velik broj raznolikih usluga koje se u poslovnom svijetu smatraju logističkim uslugama, u literaturi se djelatnost pružanja logističkih usluga svojstvenih špediterima katkad naziva i logističkom špedicijom. U pitanju su usluge koje bi po prirodi stvari obavljali poduzetnici koji se, mijenjajući svoju djelatnost, više ne bi mogli smatrati klasičnim, redovitim špediterima, već logističkim špediterima (pružateljima usluga logističke špedicije). Stoga je u cjelovitoj analizi utjecaja gospodarskih promjena na špeditersku djelatnost potrebno ispitati je li se u poslovnoj praksi razvio tipizirani ugovor o logističkoj špediciji kao odgovor na povećani broj i vrstu usluga koje suvremeni špediteri nude i obavljaju te koji je njegov sadržaj. Bila bi riječ o ugovoru autonomnog trgovačkog prava, jer u propisima, kako u Republici Hrvatskoj tako suštinski i na poredbenoj razini, ne postoji ugovor istoga ili sličnoga naziva.

Raspravu o navedenome nije moguće provesti bez sustavne analize ugovora o logistici. U objašnjavanju pojma, pravne prirode i sadržaja ugovora o logistici dragocjenima se čine zaključci i rasprave njemačke pravne književnosti o ugovoru o logistici (*Logistikvertrag*) kao sasvim novoj pravnoj tvorevini, posebice s obzirom na okolnost da je njemačka pravna književnost na poredbenopravnoj razini jedina pokušala smisleno smjestiti ugovor o logistici u sustav trgovačkog prava. Uzimajući u obzir sve navedeno, cilj ovog istraživanja jest prije svega

sustavno raspraviti kako izmijenjena gospodarska uloga špeditera, odnosno integracija usluga otpreme robe, uskladištenja robe i prijevoza robe utječu na prava i obveze strana iz ugovora o špediciji te u kakvoj je vezi izmijenjena gospodarska uloga špeditera s pojavom ugovora o logistici kao ugovora autonomnog trgovačkog prava o kojem se u domaćoj pravnoj književnosti nije do sada sustavno raspravljalo. Glede toga formulirana su tri istraživačka pitanja na koja se odgovara u ovom doktorskom radu:

1. Je li se pod utjecajem poslovne prakse i pojave ugovora o logistici iz ugovora o špediciji razvio poseban tip ugovora autonomnog trgovačkog prava koji treba nazvati ugovor o logističkoj špediciji?
2. Koji je pojam, pravna priroda te uobičajeni sadržaj ugovora o logistici i koji je položaj tog ugovora u sustavu hrvatskog trgovačkog prava?
3. Koje je izmjene odredaba Zakona o obveznim odnosima koje uređuju ugovor o špediciji potrebno predložiti kako bi se odgovorilo na izmijenjenu gospodarsku ulogu špeditera u suvremenom robnom prometu?

Struktura istraživanja uvjetovana je formuliranim istraživačkim pitanjima. Istraživanje će u prvom poglavlju započeti uvodom u kojem će se opisati predmet, cilj i razlozi istraživanja, istaknuti istraživačka pitanja te izložiti struktura i metodologija istraživanja.

Kako bi se ispunili postavljeni zadaci, u drugom poglavlju razmatrat će se povijesni razvoj špedicije kao djelatnosti. Nadalje, treba objasniti gospodarsku ulogu špedicije u svojem klasičnom, redovitom obliku, kao i utjecaj fenomena logistike na gospodarsku ulogu špedicije u suvremenom prometu roba. U skladu s tim utjecajem pokušat će se objasniti preobrazba djelatnosti klasične špedicije u djelatnost pružanja logističkih usluga, čime bi se objasnila gospodarska podloga nastanka ugovora o logistici.

U trećem će se poglavlju sustavno raspraviti stajališta odabrane domaće i strane pravne književnosti o pojmu i pravnoj prirodi ugovora o špediciji i ugovora o logistici, uzimajući u obzir postojanje različitih pristupa uređenju ugovora o špediciji u poredbenom pravu. Za domaće pravo karakteristično je to što pravna književnost uglavnom posvećuje pozornost temeljnom pojavnom obliku ugovora o špediciji u kojem špediter prema trećim osobama djeluje uvijek za račun nalogodavca, a u pravilu u svoje ime. Inozemna nas pravna književnost, poglavito njemačka, upozorava da je djelovanje špeditera za račun nalogodavca u praksi sve rjeđe te da špediteri današnjice u pravilu poslove obavljaju za svoj račun. Stajališta njemačke pravne književnosti o pojavnim oblicima ugovora o špediciji u kojima špediter djeluje za svoj

račun ujedno će se pokazati važnima u određivanju pojma, pravne prirode i sadržaja ugovora o logistici. Nadalje, na temelju zaključaka o razvoju špedicije kao gospodarske aktivnosti i njezinoj preobrazbi u djelatnost pružanja logističkih usluga, stajališta pravne književnosti o djelovanju špeditera za svoj račun te rasprava njemačke pravne književnosti o pojmu i pravnoj prirodi *Logistikvertraga*, odredit će se pojam i pravna priroda ugovora o logistici u hrvatskom autonomnom trgovačkom pravu, a koji će se pokušati pozicionirati kao mješoviti ugovor autonomnog trgovačkog prava koji ima obilježja ugovora o špediciji, ugovora o prijevozu, ugovora o uskladištenju i ugovora o djelu. U vezi s navedenim pokušat će se razgraničiti ugovor o logistici i srodni, imenovani ugovori trgovačkog prava te će se ujedno raspraviti i postojanje posebnog ugovora o logističkoj špediciji kao i potreba za njegovim postojanjem. Posebna će se pozornost posvetiti izvorima koji se primjenjuju na ugovor o logistici uzimajući u obzir načelnu prisilnopravnu narav odredaba transportnog prava koje uređuju ugovor o prijevozu i okolnost da se od tih odredaba ne može odstupiti ili ih izmijeniti sporazumom ugovornih strana. Nakon toga raspravit će se sadržaj ugovora o logistici detaljnom analizom obveza logističara, njegove odgovornosti za ispunjenje obveza kao i prava koja logističar ima s osnova ugovora o logistici.

Četvrto će poglavlje stoga detaljno obraditi obveze logističara iz ugovora o logistici počevši s predugovornim obvezama logističara. Poseban će naglasak biti na obvezama logističara na postupanje s dužnom pažnjom, čuvanje nalogodavčevih interesa i obvezu savjetovanja nalogodavaca s obzirom na trajnost ugovora i odnos povjerenja koji se uobičajeno javlja između ugovornih strana u vezi s tim pravnim poslom. Analizirat će se obveza organizacije prijevoza robe kao središnja obveza logističara, a u vezi s primjenjivim zakonskim odredbama ugovora o špediciji i napose ugovora o prijevozu. U skladu s mješovitom pravnom prirodom tog ugovora pojasnit će se i obveze logističara o uskladištenju robe odnosno brizi o robi te izvršenje ostalih odnosno uobičajenih logističkih činidbi kao i obveze osiguranja robe i izvršenja potrebnih carinskih radnji kao obveze neodvojive od prometa robe, odnosno otpreme robe.

Nastavno na obveze logističara iz ugovora o logistici, u petom će se poglavlju detaljnije analizirati odgovornost logističara za preuzete obveze iz ugovora o logistici. Posebno će se obraditi odgovornost logističara prema obvezama koje valja grupirati s obzirom na njihove temeljne karakteristike i povezanost s ugovorima o špediciji, prijevozu, uskladištenju i djelu. U skladu s pravnom prirodom ugovora o logistici obrazlagat će se shvaćanje da na odgovornost logističara za ispunjenje obveza preuzetih ugovorom, u slučaju da to pitanje nije riješeno

ugovorom (uključujući i opće uvjete poslovanja koji se uobičajeno primjenjuju) ili iznimno pojedinim pravilom transportnog prava koje je prisilnopravne prirode, treba primijeniti dispozitivna pravila onih ugovora za koje su pojedine ugovorene činidbe karakteristične odnosno koje su za te ugovore tipične. Posebna će se pozornost posvetiti odnosu prisilnih odredaba transportnog prava odnosno primjenjivih međunarodnih konvencija i njihova primjena na ugovor o logistici, tj. na pitanja isključenja i ograničenja odgovornosti logističara za gubitak ili oštećenje robe. Pokušat će se obrazložiti stajalište da je položaj logističara blizak položaju operatera multimodalnog transporta te da se na pitanja odgovornosti logističara za gubitak ili oštećenje robe mogu primijeniti pravila i načela koja uređuju multimodalni transport, posebno u pogledu primjene tzv. sustava jedinstvene i mrežaste odgovornosti za štetu na robi.

Šesto poglavlje posvećeno je pravima logističara iz ugovora o logistici, pri čemu se posebna pozornost posvećuje pravu logističara na naknadu koje je njegovo temeljno pravo. Dužna pozornost bit će posvećena i pravima koja su uobičajeno dio ugovora o logistici i srodnih ugovora poput prava na predujam i naknadu troškova, prava na obaviještenost te u konačnici založnog prava na robi kojim se osigurava temeljno pravo logističara na isplatu naknade.

U zaključku će se sumirati rezultati provedenog istraživanja, ponuditi odgovori na postavljena istraživačka pitanja te predložiti određene izmjene odredaba Zakona o obveznim odnosima kojima je uređen ugovor o špediciji.

Metodološki, navedena se pitanja obrađuju s gledišta domaćeg prava, uz analizu odabranih poredbenopravnih rješenja. Rad je pisan sa stajališta i za potrebe domaćih špeditera i logističara koji se, da bi opstali na sve konkurentnijem tržištu, moraju prilagoditi poslovnim potrebama nalogodavaca. Navedeno je osobito važno nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji s obzirom na žestoku konkurenciju europskih logističara koji su slobodni pružati usluge na području Republike Hrvatske pod istim uvjetima kao i domaći poduzetnici, te globalnih logističara koji snagom svoje veličine, koristeći se temeljnim postulatima ekonomije obujma, istiskuju manje poduzetnike s tržišta.

Temeljna metoda koja se primjenjuje u istraživanju jest interpretativna metoda kojom se tumače postojeće pravne norme, ali i opći uvjeti poslovanja dominantni u ovoj branši. Također se, primjenom teleološke metode, istražuje i svrha primjenjivih pravnih normi čime se u konačnici predlažu i određena *de lege ferenda* rješenja. Interpretacija domaćih pravnih normi bit će u velikoj mjeri potpomognuta poredbenom analizom hrvatskom trgovačkom pravu

srodnih i bliskih pravnih sustava, i to prije svega zbog manjka znanstvenih istraživanja povezanih s ugovorom o logistici u domaćoj pravnoj književnosti.

Težište poredbenopravne analize jest na proučavanju rješenja njemačkog prava s obzirom na to da je njemačko trgovačko i transportno pravo ne tako davno temeljito rekonstruirano. Nakon višegodišnjeg rada posebno oformljenog povjerenstva koje se sastojalo od vodećih stručnjaka s područja transportnog i trgovačkog prava posebnim su zakonom 1998. godine (*Transportreformgesetz*) izmijenjene odredbe njemačkog Trgovačkog zakonika (HGB) o ugovoru o prijevozu, ugovoru o špediciji i ugovoru o uskladištenju. Njemački je zakonodavac (još i za donošenja prvog HGB-a 1897.) ispravno primijetio da su tri spomenuta ugovora funkcionalno izrazito povezana. U pravnom prometu oni često čine dio iste gospodarske usluge, bez obzira na to što je riječ o različitim pravnim poslovima. Rješenja koja je njemački zakonodavac usvojio usklađena su s pretežito međunarodnim karakterom prijevoza robe, te se u izradi zakonskih promjena vodilo računa o tome da ona odgovaraju instrumentima međunarodne unifikacije prometnoga prava. Zakonske promjene popraćene su bogatom i brojnom pravnom književnošću koja na jasan i razumljiv način rješava probleme koji se mogu javiti u primjeni novih, suvremenih zakonodavnih rješenja, a osim toga njemačka je pravna književnost jedina sustavno pokušala obraditi ugovor o logistici kao noviji pravni posao trgovačkog prava kojim se pokušavaju integrirati usluge otpreme robe, prijevoza i skladištenja robe te pružanje ostalih logističkih usluga.

Izuzev njemačkog prava, u određenoj se mjeri poredbeno pozornost posvećuje austrijskom, švicarskom, francuskom, engleskom i slovenskom pravu, ali samo u osnovnim crtama te u dijelovima gdje je specifično rješenje nekog pitanja primjenjivo na hrvatsko pravo. Analiza spomenutih pravnih poredaka ne zadržava se na proučavanju zakonodavnih rješenja, već se dužna pažnja posvećuje općim uvjetima poslovanja koje donose nacionalne organizacije međunarodnih špeditera odnosno logističara.

S obzirom na pretežito međunarodni karakter otpreme robe i pružanja logističkih usluga, dužna se pažnja posvećuje i rješenjima međunarodnog trgovačkog prava. S tim u vezi proučavaju se opći uvjeti poslovanja koje donosi FIATA, krovno svjetsko udruženje međunarodnih špeditera i pružatelja logističkih usluga. Nadalje, analiziraju se pojedini opći uvjeti poslovanja kao i međunarodne konvencije i drugi instrumenti s područja multimodalnog transporta u mjeri u kojoj je to potrebno za razumijevanje uloge logističara. Dužna se pažnja posvećuje rješenjima transportnog prava koja su načelno prisilnopravnog karaktera (domaćih

propisa i međunarodnih konvencija), prije svega u mjeri u kojoj je to važno za odgovornost logističara za preuzete obveze.

Kako bi se bolje objasnila preobrazba djelatnosti špeditera i utjecaj na ugovor o špediciji kao i na nastanak i razvoj ugovora o logistici, rabi se i povijesnopravna metoda iz koje je vidljiva evolucija odnosa u uređenju odnosa špeditera i nalogodavaca uz pomoć zakonodavnih rješenja i rješenja poslovne prakse sadržavanih u općim uvjetima poslovanja. Odnos nalogodavca i špeditera evoluira od špeditera kao kvalificiranog komisionara preko pojave posebnih vrsta špedicije u kojima špediter preuzima odgovornost za uspjeh otpreme robe, odnosno neposredno pruža usluge koje je inicijalno samo ugovarao za račun nalogodavca, sve do pojave suvremenog ugovora o logistici. Posebno, za potrebe rješavanja uočenih problema i pitanja, uza sve prethodno navedene metode, koristi se dostupna domaća i strana sudska praksa te se, u mjeri u kojoj je to primjenjivo i potrebno, opisuje i upotrebljava na odgovarajućim mjestima.

Istraživanje je provedeno i zaključeno sa stanjem zakonodavstva i drugih izvora s 1. lipnjem 2025. godine. Preliminarni zaključci istraživanja koji se odnose na određena pitanja obrađena u ovom doktorskom radu objavljeni su u radovima *Ugovor o logistici*, Zbornik 60. susreta pravnika, Hrvatski savez udruga pravnika u gospodarstvu, (2022); str. 227 – 268, i *Odgovornost logističara iz ugovora o logistici*, Zbornik 63. susreta pravnika, Hrvatski savez udruga pravnika u gospodarstvu, (2025); str. 195 – 238, te su pojedini dijelovi tih radova preneseni u doktorski rad.

II. POVIJESNI RAZVOJ ŠPEDICIJE I GOSPODARSKA ULOGA ŠPEDICIJE I LOGISTIKE

1. Povijesni razvoj špedicije

1.1. Općenito

Povijesni razvoj špedicije analizira se tijekom tri osnovna razdoblja. Pritom se ponajprije razmatra razvoj špedicije kao gospodarske djelatnosti, pri čemu na granice pojedinih razdoblja nužno utječe i pravno uređenje odnosa nalogodavaca i špeditera u svakom od njih. Granice među pojedinim razdobljima nisu određene preciznim događajima odnosno datumski, već predstavljaju grubo postavljene okvire na temelju relevantnih dostupnih izvora o špediciji kao djelatnosti i špediciji, tj. ugovoru o špediciji, kao pravnom odnosu. U svakom od razdoblja pokušavaju se naglasiti posebnosti koje se odnose na razvoj špedicije kao djelatnosti i specifičnog ugovornog odnosa na geografskim područjima koja danas čine suvremenu Republiku Hrvatsku.

1.2. Postanak špedicije kao gospodarske djelatnosti

Postanak špedicije kao gospodarske djelatnosti usko je povezan s pojavom, odnosno postankom međunarodne trgovine i njezinim znatnijim razvojem kao i s razvojem transporta. Prema tomu, ne čudi jedinstveno stajalište domaće relevantne ekonomske i pravne književnosti koja negira postojanje špedicije u starom vijeku kao i u ranom srednjem vijeku.[1] Opseg trgovine kao i razvijenost prometnih putova i prijevoznih tehnika u to su doba pružali

[1] Carić, Slavko, *Pravni odnosi između komitenta i špeditera iz ugovora o špediciji*, (doktorska disertacija), Beograd, 1964., str. 2, Eraković, Andrija, *Pravni položaj i odgovornost špeditera* (magistarski rad), Zagreb, 1985., str. 2, Fuchs, Raoul, *Pomorska špedicija,* Zagreb, 1954., str. 7, Grubišić, Ante, *Ugovor o špediciji s posebnim osvrtom na opće uvjete poslovanja špediterskih organizacija,* (magistarski rad), Zagreb, 1979., str. 2, Kandare, Boris, *Ugovor o špediciji*, (magistarski rad), Rijeka, 1974., str. 1, Mađarić, Juraj, *Špedicija – špediterska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak*, Zagreb, 1965., str. 6, Turina, Ante, *Međunarodna špedicija,* knjiga I, Rijeka, 1965., str. 18, Zelenika, Ratko, *Pravno reguliranje špediterske djelatnosti u Jugoslaviji*, RO Liburnija, RO Školska knjiga, Rijeka, 1980., str. 14.

mogućnost trgovcima da sami, ili osobe u njihovoj službi, prate kretanje roba kojima trguju od mjesta otpreme do njihova odredišta.[2] Stoga je povećanje broja proizvoda kojima se trguje, područja na kojima se tim proizvodima trguje kao i udaljenosti između mjesta proizvodnje i potrošnje rezultiralo pojavom osoba koje će trgovcima pomoći u dostavi roba do krajnjih korisnika.[3] Prije svega se razvila potreba za prijevoznicima s kojima su trgovci izravno dogovarali otpremu, no daljnji je razvoj prometnih putova i tehnika pogodovao pojavi osoba specijaliziranih za organizaciju prijevoza robe. Upravo se odvajanje djelatnosti prijevoza robe[4] od djelatnosti trgovine robom smatra samim početkom razvoja špedicije.[5]

Počeci razvoja špedicije vezani su uz djelovanje Venecije kao gospodarice glavnih prometnih putova na moru u XIII. stoljeću.[6] Venecijanski su trgovci prijevoz robe za trgovinu preko Alpa povjeravali posebnim posrednicima koji su predavali robu kupcima uz potpis posebne pisane isprave.[7] Ta pisana isprava uspoređuje se s izručnicom, odnosno nekom vrstom priznanice, i smatra se prvom prijevoznom ispravom.[8] Istom razdoblju pripadaju i kraljevski privilegiji pojedinim gradovima kojima se željelo potaknuti trgovinu. Tako se roba koja se našla u blizini kraljevskog privilegiranog grada morala pretovariti u prijevozno sredstvo koje je pripadalo tom gradu, pohraniti se u gradska skladišta, te se nije smjela dalje otpremati u prijevoznim sredstvima u kojima je dopremljena do grada.[9] Osobe koje su raspolagale potrebnim znanjima vezanima uz manipulaciju robom u pojedinom privilegiranom gradu

[2] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 2, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 2, Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 17, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 13.

[3] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 17, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 13. Autori ističu kako je trgovac zbog opisanih promjena morao naći odgovore na pitanja kojim prijevoznim putem i sredstvom ekonomično otpremiti robu i kako sigurno otpremiti i dostaviti robu određenim osobama na određeno mjesto.

[4] Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 2 izdvaja još i osamostaljivanje poslova skladištenja robe kao i poslova brige o otpremi robe, što je i suština špediterske djelatnosti.

[5] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 2, Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 2, Grubišić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 2.

[6] Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 2., Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 18, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 14.

[7] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 18, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 14.

[8] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 14.

[9] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 3, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 2.

postupno prestaju obavljati druge trgovačke poslove i specijaliziraju se isključivo za obavljanje špedicije.[10]

Sljedeća etapa u razvoju špedicije započinje potkraj XVIII. stoljeća zbog širenja trgovine na udaljena područja svijeta pri čemu su se trgovci obraćali stručnoj osobi koja je bila zadužena za izbor prijevoznog puta, iznajmljivanje odgovarajućih prijevoznih sredstava i davanje stručnih savjeta za izvršenje prijevoza robe.[11] S obzirom na spomenute dužnosti, može se zaključiti kako potkraj XVIII. stoljeća djelatnost špeditera dobiva jasne obrise i podsjeća na špeditersku djelatnost u suvremenom robnom prometu.

1.3. Ustaljivanje špedicije kao gospodarske djelatnosti u XIX. stoljeću

Devetnaesto stoljeće razdoblje je potpune afirmacije i učvršćivanja špedicije kao zasebne gospodarske djelatnosti.[12] Tomu su pridonijeli oni isti razlozi koji su bili i uzrok pojave i postanka špediterske djelatnosti. Tehnološki napredak na svim područjima uzrok je povećane proizvodnje dobara i razvoja novih, naprednijih prijevoznih tehnika i prijevoznih putova. U srži je napretka, čini se, bio izum i usavršavanje parnog stroja kao i njegova šira primjena u proizvodnji i prijevozu dobara.[13] Osobito je važna primjena parnog stroja u željezničkom prometu koji u XIX. stoljeću postaje najvažnija vrsta prijevoza robe.[14] Osim toga, parni stroj nalazi svoju primjenu i u pomorskom prijevozu u kojem se prelazi s drvenih na željezne brodske konstrukcije.[15] U tom je razdoblju sve češća i kombinacija pomorskog, riječnog i kopnenog prijevoza koja zbog razvoja prometnih tehnika i povećane brzine prometa postaje sve složenija.[16]

---

[10] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 4, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 3.

[11] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 14, Zelenika, Ratko, *Temelji logističke špedicije,* knjiga I, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005., str. 1, Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 18.

[12] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 18, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 14.

[13] Fuchs, *op. cit*. u bilj. 1, str. 7.

[14] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 7. Autor ističe da razvojem željezničkog prijevoza robe na važnosti gubi riječni prijevoz koji se specijalizira za prijevoz masovnih i jeftinih tereta kao i tereta nepogodnih za željeznički prijevoz.

[15] Fuchs, *op. cit*. u bilj. 1, str. 7.

[16] Fuchs*, ibid.*

Ubrzani razvoj željezničkog prometa potiče konkurenciju između željeznica i špeditera koja rezultira time da određene špediterske poslove obavljaju željeznički prijevoznici.[17] Osim toga, željeznički prijevoznici povjeravaju velik broj poslova u vezi s prijevozom robe željeznicom tzv. željezničkim špediterima te tako stvaraju njihov monopolski položaj.[18] Ostali se špediteri konkurenciji željezničkih prijevoznika i željezničkih špeditera suprotstavljaju organizacijom kombiniranog prijevoza nasuprot direktnom prijevozu robe željeznicom koji organiziraju željeznički prijevoznici uz primjenu kombiniranih vozarina.[19] Razvojem zbirne špedicije u željezničkom prijevozu potkraj XIX. stoljeća, uz već razvijenu organizaciju kombiniranog prijevoza robe, odnos željezničkih prijevoznika i špeditera stabilizira se tako da špediteri obavljaju sve poslove potrebne za prijevoz robe koje ne obavljaju željeznički prijevoznici.[20]

Na području današnje Republike Hrvatske špedicija se razvija onim tempom i smjerom kojim se razvija i špedicija u zemljama koje upravljaju njezinim pojedinim dijelovima. Razvoj teče i malo sporije jer područja današnje Republike Hrvatske u osnovi kaskaju u industrijskom, tehnološkom i prometnom razvoju za zemljama zapadne i srednje Europe, pa i onima u čijem su se sastavu nalazili pojedini dijelovi Republike Hrvatske. O špediterskoj aktivnosti u našoj domovini prije XIX. stoljeća ne postoje dostupni izvori, ali može se pretpostaviti da su postojale osobe koje su se bavile organizacijom prijevoza robe u većim primorskim i dalmatinskim gradovima koji su slovili kao centri trgovine[21], kao i u većim gradovima u kontinentalnoj Hrvatskoj. Špedicija se ponajprije razvijala djelovanjem podružnica velikih međunarodnih špeditera koje su se nalazile u većim gradovima i na graničnim prijelazima, dok

[17] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 7.

[18] Carić, *ibid.* Autor ističe kako primjerice u to doba u Njemačkoj i Engleskoj pošiljatelji i primatelji robe željeznicom nisu mogli angažirati drugog špeditera.

[19] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 8.

[20] Carić, *ibid.* Autor ističe kako je zbirna špedicija u željezničkom transportu nastala i razvila se zbog poboljšanja u razradi tarifnih modela željezničkih prijevoznika. Tarifni sustavi označeni su kao najveća slabost željeznice u to doba, a, prema Cariću, upravo razvoj tarifnih sustava za prijevoz robe omogućuje isplativu organizaciju zbirne otpreme.

[21] Cerić, Viktor, *Međunarodna špedicija s naročitim osvrtom na pomorsku špediciju*, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Posebna izdanja, knjiga 9, Zadar, 1967., str. 16, ističe da su pri proslavi tisućite godišnjice grada Bremena službeni govornici istaknuli da je povijest luke ujedno i povijest špedicije, stoga se taj zaključak *per analogiam* može izvući i za hrvatske lučke centre.

su se domaća špediterska društva u manjem opsegu razvijala ponajprije u pomorskim i dunavskim pristaništima[22]

1.3.1. Počeci zakonodavnog uređivanja ugovora o špediciji u Europi

Devetnaesto stoljeće ujedno je razdoblje u kojem se prvi put sustavno, zakonski počinje uređivati ugovorni odnos nalogodavca i špeditera.[23] To i ne čudi jer je riječ o dobu prvih velikih europskih trgovačkih (ali i građanskih) kodifikacija. Ne ulazeći posebno u razloge i okolnosti njihova nastanka, potrebno je istaknuti da su u njima mjesto našli oni pravni odnosi koji su se razvili i tipizirali u pravnom prometu do tog doba. Uređivanje špedicije kao ugovornog odnosa nalogodavca i špeditera potvrda je postojanja i gospodarske važnosti špediterske djelatnosti.

Prve začetke uređenja tog pravnog odnosa nalazimo u Pruskom općem zemaljskom zakoniku (*preussische Allgemeine Landrecht*, dalje pAL) iz 1794. godine.[24] U pAL-u, međutim, nije sustavno uređen ugovor o špediciji, ali ta kodifikacija u osmoj glavi, jedanaestom poglavlju uređuje status i poslove brodovlasnika, brodara i naručitelja prijevoza pri čemu u § 1483 uređuje odnos brodara i špeditera pri oštećenju robe prilikom utovara na brod. Stoga se može reći da je špediter kao subjekt prava i poslovna pojava zakonodavno priznat već i potkraj XVIII. stoljeća, no njegov odnos s nalogodavcem tim propisom nije cjelovito uređen.

Do prvog sustavnog uređenja tog pravnog instituta dolazi u XIX. stoljeću. Od nacionalnih propisa koji se donose u tom razdoblju, a kojima je uređen ugovor o špediciji, prije svih treba spomenuti Opći njemački trgovački zakonik (*Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch,* dalje ADHGB) iz 1861. godine, unatoč tomu što nije riječ o prvoj cjelovitoj kodifikaciji trgovačkog prava u Europi. Nekoliko je razloga za to.

---

[22] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 74, Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 5. Riječ je o velikim špediterskim društvima Schenker, Danzas, Caro & Jellinek od kojih neka posluju i danas.

[23] Prije izrade velikih nacionalnih kodifikacija na odnos špeditera i nalogodavca primjenjivala su se pravila komisionog posla. Prve propise o komisionom poslu možemo pronaći u statutu grada Genove iz 1589. godine, a komisionar se spominje i u statutu grada Hamburga iz 1603. godine. Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 5.

[24] Czerwenka, Beate u Schmidt, Karsten, (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009., *Einleitung*, rbr. 2.

Osnovni je razlog utjecaj tog zakona na pravno uređenje ugovora o špediciji na području današnje Republike Hrvatske. Taj je zakon poslužio kao uzor Austrijskom trgovačkom zakoniku iz 1862. godine, kao i Hrvatsko-ugarskom trgovačkom zakoniku iz 1875. godine koji sadržava odredbe o ugovoru o špediciji.[25] Konačno, ADHGB uređuje ugovor o špediciji za to doba vrlo detaljno, u čak jedanaest članaka (§379 – §389).[26] Tim načinom uređivanja ugovor o špediciji postaje ne samo imenovani ugovor trgovačkog prava već i pravni odnos odvojen od komisionog posla iz kojega se razvio.[27] Logiku ADHGB-a pri uređivanju ugovora o špediciji kao samostalnog pravnog posla slijedi i suvremeno hrvatsko pravo.

Treba izdvojiti i austrijski Opći trgovački zakonik (*Allgemeine Handelsgesetzbuch*, dalje aHGB) iz 1862. godine koji ugovor o špediciji uređuje po uzoru na njemački ADHGB.

Prva cjelovita kodifikacija trgovačkog prava koja uređuje ugovor o špediciji ipak je francuski Trgovački zakonik (*Code de Commerce*, dalje CC) iz 1807. godine. Za razliku od ADHGB-a, CC ne uređuje ugovor o špediciji kao poseban ugovor, već ga svrstava u poseban oblik komisionog posla, a špeditera drži posebnom vrstom komisionara (*commissionaire de transport*).[28] Taj status ugovor o špediciji (a posljedično i špediter) ima i danas u francuskom pravu.

U Švicarskoj je špedicija prvi put uređena u zakonu kantona Zürich 1855. godine.[29] Prva cjelovita kodifikacija obveznog prava u Švicarskoj donesena je 1881. godine, a švicarski zakon kojim se uređuju obvezni odnosi (*Obligationenrecht,* dalje OR) kakav danas poznajemo

[25] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 6, Fuchs, *op. cit*. u bilj. 1, str. 9.

[26] Detaljnije u Gareis, Karl; Fuchsberger, Otto, *Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch*, F. Guttentag Verlagsbuchhandlung, Berlin, 1891., Wengler, Friedrich Albert, *Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch*, Tauchnitz Verlag, Leipzig, 1867.

[27] Gareis i Fuchsberger naglašavaju da je riječ tek o podvrsti komisionog posla, *op. cit.* u bilj. 26, str. 803. Njihovo se stajalište može objasniti činjenicom da je u to doba bila riječ o novom pravnom poslu koji se u propisima tek počeo uređivati, stoga su tadašnji autori rješenja za pitanja koja su se javljala u njegovoj primjeni tražili prije svega u već poznatim i priznatim trgovačkim pravnim poslovima. Detaljnije o pravnoj prirodi ugovora o špediciji po ADHGB-u vidi Johl, Johannes, *Rechtlichte Natur des Speditiongeschaftes*, doktorska disertacija, 1906., str. 19 i dalje, koji razmatra tezu da ugovor o špediciji ima obilježja ugovora o službi i ugovora o djelu.

[28] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 6, Fuchs, *op. cit*. u bilj. 1, str. 10. Carić naglašava da je važnost CC-a za špediciju ne samo u tome što su njime sustavno uređeni odnosi nalogodavca i špeditera već i u tome što je CC poslužio kao zakonodavni uzor mnogim državama u svijetu. Tako su po uzoru na CC svoje zakone, među ostalim, donijeli Belgija 1808., Španjolska 1829., Nizozemska 1838., Italija 1865., Portugal 1883., Brazil 1850., Argentina 1865. To je posljedično rezultiralo uređenjem ugovora o špediciji širom svijeta.

[29] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 6. Odredbe o špediciji nalazile su se u člancima 1642. – 1650.

izrađen je 1911. godine. Slično kao i u CC-u, ugovor o špediciji i u švicarskom je pravu uređen kao poseban oblik komisionog posla, a takav status ima i danas.

1.3.2. Početak zakonodavnog uređenja ugovora o špediciji na području Republike Hrvatske

Ugovor o špediciji na području Republike Hrvatske prvi je put zakonom uređen u Hrvatsko-ugarskom trgovačkom zakonu iz 1875. godine. Izuzetak je područje Dalmacije na kojem se primjenjivao austrijski aHGB.[30] Posvećeno mu je ukupno devet članaka (§384 – §392). Ugovor o špediciji uređen je pod nazivom „odpremni posao" kao posao pri kojem se jedna strana (odpremnik) po nalogu druge strane (predavatelj) obvezuje da će u vlastito ime, ali na tuđi račun otpremati robu „po vozarih ili po brodarih".[31] Analizom tih odredbi može se zaključiti da je materija ugovora o špediciji u Hrvatsko-ugarskom trgovačkom zakonu uređena po uzoru na njemački ADHGB i austrijski aHGB. Hrvatsko-ugarski trgovački zakon potvrda je pripadnosti hrvatskog trgovačkog ugovornog prava tadašnjeg doba, pa tako i ugovora o špediciji, kontinentalnom pravnom sustavu, a unutar njega germanskom pravnom krugu.[32]

1.4. Razvoj špedicije kao gospodarske djelatnosti u XX. stoljeću

Početak XX. stoljeća u špediterskoj je djelatnosti snažno obilježen osnivanjem stručnih špediterskih udruženja.[33] Njihov osnovni zadatak bio je zaštititi poslovne interese špeditera, ali

[30] Kandare, Boris, *Izvori prava za ugovor o špediciji*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 2(1981), str. 161 – 180, str. 161.

[31] Vrbanić, Fran, *Trgovački zakon*, Naklada Kraljevske hrvatsko-slavonsko-dalmatinske Zemaljske vlade, Zagreb 1892., str. 349.

[32] Goldštajn, Aleksandar, *Trgovačko ugovorno pravo, međunarodno i komparativno*, Narodne novine, Zagreb, 1991., str 17, ugovorno pravo dijeli na dva osnovna sustava, *common law* i kontinentalni sustav. Unutar kontinentalnog sustava postoje romanski i germanski krug, te samostalan skandinavski sustav pet skandinavskih zemalja. Goldštajn ugovorno pravo bivše Jugoslavije svrstava u germansku grupu „u stanovitom smislu".

[33] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 9, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 476. Carić ističe kako je u Švicarskoj prvo takvo udruženje osnovano 1908. godine u Baselu, a da je 1916. godine u Njemačkoj djelovalo 60 lokalnih špediterskih udruženja.

i brinuti se o njegovanju špediterskih poslovnih običaja. Djelovanje tih udruženja u samom je početku imalo lokalan karakter, ali se ona ubrzo udružuju u nacionalna stručna špediterska udruženja.[34] Briga o poslovnoj praksi članova lokalnih špediterskih udruženja rezultirala je donošenjem lokalnih općih uvjeta poslovanja špediterskih organizacija te je ujedno riječ o prvim pokušajima uređivanja odnosa špeditera i nalogodavaca putem općih uvjeta poslovanja.[35] Njihovo osnovno obilježje bilo je što više ograničiti ili čak i isključiti špediterovu odgovornost.[36] Neuravnoteženost općih uvjeta na štetu nalogodavaca, kao i raznolikost njihova sadržaja, prouzrokovali su njihovu oštru sudsku kontrolu te su pružili ključni poticaj donošenju špediterskih nacionalnih općih uvjeta poslovanja u Njemačkoj (*Allgemeine Deutsche Spediteuerbedingungen*, dalje ADSp) 1927. godine.[37] Nacionalne špediterske organizacije 1926. godine u Beču se udružuju u Međunarodni savez špediterskih udruženja (*Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*, dalje FIATA).[38]

Osim pojave nacionalnih i međunarodnih špediterskih organizacija, špediciju kao djelatnost u XX. stoljeću obilježava snažan razvoj različitih prijevoznih tehnika. Tako između dva svjetska rata dolazi do naglog razvoja cestovnog (kamionskog) i zračnog prometa, nauštrb dotadašnjem faktičnom monopolu željeznica u kopnenom prijevozu roba.[39] Razdoblje mira nakon Drugog svjetskog rata pogoduje međunarodnoj trgovini i osigurava špediterskoj

[34] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 9, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 476. Prva nacionalna špediterska udruženja osnovana su u Njemačkoj i Švicarskoj.

[35] Grubišić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 53, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 476. Grubišić ističe kako se prvi opći uvjeti poslovanja donose u Hamburgu i sličnim centrima za tranzit industrijske robe. Zelenika ističe kako je najveći doprinos nacionalnih špediterskih udruženja donošenje nacionalnih općih uvjeta poslovanja, ali i njihovo pravodobno revidiranje.

[36] Grubišić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 53, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 476.

[37] Helm, Johann Georg, u: Canaris, Claus-Wilhelm, Schilling, Wolfgang, Ulmer, Peter (ured.), *HGB Staub Großkommentar*, *Speditiongeschäft,* §§ 407 – 415, Walter de Gruyter, Berlin, 1986., § 1 ADSp-a rbr. 1. Helm naglašava kako je ADSp sljednik *Allgemeinen Geschaftsbedingungen des Vereins Deutscher Spediteure* iz 1923. godine. Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 9, Grubišić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 53, navode 1921. kao godinu izrade ADSp-a. Vjerojatno se misli na opće uvjete poslovanja njemačkih špeditera koji se primjenjuju u to doba. No, nije riječ o ADSp-u, koji se, višekratno izmijenjen i dopunjen, primjenjuje još i danas. Svoje nacionalne opće uvjete poslovanja donijela je i Švicarska 1922. godine.

[38] Opširnije o nastanku i razvoju FIATA-e u Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 482 – 485.

[39] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 9.

djelatnosti izrazito međunarodni karakter.[40] Stoga špediciju XX. stoljeća treba promatrati prije svega kao djelatnost međunarodnog karaktera.[41]

Razvoj špedicije u Republici Hrvatskoj u XX. stoljeću možemo podijeliti na tri razdoblja.

U prvom razdoblju, do Drugog svjetskog rata, špediterska djelatnost uglavnom je određena djelovanjem podružnica velikih europskih špeditera kao i odgovarajućim promjenama u prometnoj infrastrukturi, stoga pružanje špediterskih usluga predstavlja nastavak poslovne prakse utemeljene potkraj XIX. stoljeća.

Nakon Drugog svjetskog rata djelatnost špedicije obilježena je promjenama političkog uređenja bivše države. U prvoj fazi društvenog uređenja, tzv. administrativnog i centralističkog rukovođenja gospodarstvom, za djelatnost špedicije karakteristično je postojanje monopola pojedinih gospodarskih organizacija.[42] Druga faza opisana je kao tzv. radničko upravljanje gospodarstvom, a obilježena je napuštanjem monopolske koncepcije organizacije špediterske djelatnosti, raspadom monopolista na više manjih špediterskih poduzeća te osnivanjem novih špediterskih poduzeća.[43] Treća faza naziva se „razdobljem samoupravnosocijalističkog gospodarstva“, a obilježena je velikim brojem različitih gospodarskih subjekata (radnih organizacija) koji se bave špediterskom djelatnošću.[44]

[40] Zelenika, Ratko, *Špediterovo pravo*, četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001., str. 36, razvoj međunarodne špedicije dovodi, među ostalim, u vezu s osnivanjem FIATA-e.

[41] Podjelu špedicije na međunarodnu i unutarnju priznaju svi relevantni autori od kojih izdvajamo Fuchsa, *op. cit*. u bilj. 1, str. 13, Turinu, *op. cit*. u bilj. 1, str. 32 i 33, Zeleniku, *op. cit*. u bilj. 1, str. 23.

[42] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 75 – 78, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 21 – 23. Autori detaljno razrađuju obavljanje špediterske djelatnosti putem monopola Detransa (Državno transportno i otpremno poduzeće Demokratske Federativne Jugoslavije) 1945. – 1947., Minšpeda (Glavna direkcija za međunarodnu špediciju i javna skladišta), od 1947. – 1948. i Transjuga. 1948. – 1951.

[43] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 78 – 79, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 23 – 24. Autori ističu kako su nova špediterska poduzeća trajno napredovala, racionalizirala prijevoz robe i općenito poboljšala kvalitetu špediterskih usluga.

[44] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 25 – 26. Zelenika ističe kako neke organizacije često nisu ni obavljale špeditersku djelatnost ili su je obavljale povremeno. Može se zaključiti kako je ta faza obilježena stagnacijom špediterske djelatnosti u kvalitativnom smislu.

Treće razdoblje razvoja špediterske djelatnosti započinje osamostaljenjem Republike Hrvatske i prelaskom na tržišno gospodarstvo.[45] Djelatnost špedicije u tom se razdoblju prilagođava uvjetima slobodnog tržišta kao i činjenici da inozemna špediterska društva mogu slobodno osnivati podružnice i obavljati špeditersku djelatnost u Republici Hrvatskoj. Dodatno praćenje razvoja prijevoznih tehnika, prijevoznih putova i tehnika manipulacije robom postaje tim važnije za domaće špeditere. U trećem razdoblju razvoja špediterske djelatnosti, za koje se može reći da traje još i danas, ključnu ulogu mora odigrati Udruženje međunarodnih otpremnika Hrvatske pri Hrvatskoj gospodarskoj komori nastalo 1992. godine.[46]

1.4.1. Pravni izvori špedicije u XX. stoljeću u Europi

Osnovno obilježje pravnog uređivanja ugovora o špediciji u Europi u XX. stoljeću jest već spomenuto donošenje špediterskih nacionalnih općih uvjeta poslovanja u velikom broju zemalja. Iako u današnjoj poslovnoj praksi špeditera opći uvjeti poslovanja imaju nezaobilaznu ulogu, ponajprije se izlaže zakonsko uređenje ugovora o špediciji u odabranim pravnim sustavima važnima za hrvatsko pravo, polazeći od činjenice pripadnosti hrvatskog trgovačkog ugovornog prava germanskom pravnom krugu.

Prije svih treba izdvojiti njemački Trgovački zakon (*Handelsgesetzbuch*, dalje HGB) iz 1897. godine. Osnovni razlog tomu je što se HGB u njemačkom pravu, uz određene izmjene i dopune, primjenjuje još i danas. Iako je ugovor o špediciji uređen na sličan način kao i u ADHGB-u, u HGB su dodane nove odredbe o zbirnoj špediciji i špediciji s fiksnom naknadom.[47] Unošenjem odredbi o posebnim vrstama špedicije njemački je zakonodavac prepoznao potrebu urediti odnose koji su se u poslovnoj praksi ustalili već u to doba. Odredbe HGB-a o ugovoru o špediciji nisu se u njemačkom pravu često mijenjale. To možemo dovesti u vezu s redovitom primjenom ADSp-a u njemačkoj poslovnoj praksi. Opći uvjeti poslovanja

[45] Detaljno u Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 27 – 32. Budući da su okosnicu špediterske djelatnosti u bivšoj Jugoslaviji činila poduzeće iz tadašnje SR Hrvatske, Zelenika izražava nadu kako će nacionalni špediteri naći odgovore za izazove suvremenog robnog prometa u uvjetima tržišnoga gospodarstva.

[46] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 479 – 480.

[47] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 6. Carić spominje i općepoznati utjecaj HGB-a na trgovačko zakonodavstvo diljem svijeta. Tako su po uzoru na HGB nastali trgovački zakoni Japana 1899., Italije 1882., Turske 1926.

pogodniji su za bržu i lakšu promjenu u skladu s potrebama poslovne prakse te se stoga i učestalije mijenjaju.

Važne promjene u njemačkom trgovačkom pravu dogodile su se 1998. godine donošenjem posebnog zakona o reformi transportnog prava (*Transportrechtreformgesetz*, dalje TRG).[48] Tim propisom izmijenjene su odredbe HGB-a kojima su bili uređeni ugovor o prijevozu, ugovor o špediciji i ugovor o uskladištenju.[49] Ugovor o špediciji, dotad uređen §§ 407 – 415, uređen je §§ 453 – 467. Sadržajno će se promjene analizirati u nastavku teksta u mjeri u kojoj su primjenjive i važne za hrvatsko pravo, no valja istaknuti da je ideja zakonodavca bila dodatno razjasniti i detaljnije urediti prava i obveze ugovornih strana, posebice glede odgovornosti špeditera za štetu na robi koja se nalazi pod njegovim nadzorom.[50]

Austrijsko pravo ugovor o špediciji uređuje po uzoru na njemačko pravo. Početkom XX. stoljeća i dalje se primjenjuje austrijski aHGB iz 1862. godine. Nakon pripajanja Austrije Njemačkoj 1938. godine u austrijsko pravo uvodi se HGB koji stupa na snagu 1. ožujka 1938. godine. Potkraj Drugog svjetskog rata i osamostaljivanjem Austrije HGB[51] ostaje u primjeni sve do velike reforme austrijskog Trgovačkog zakona 2005. godine. Odredbe o ugovoru o špediciji nisu doživjele velike promjene, a uređene su §§ 407 – 414. U švicarskom trgovačkom pravu ugovor o špediciji izričito je uređen člankom 439. OR-a iz 1911. godine kao poseban oblik komisionog posla. U francuskom trgovačkom pravu na snazi je i dalje CC iz 1808.

[48] Puno ime propisa glasi *Das Gesetz zur Neuregelung des Fracht, Speditions und Lagerrechts.* Zakon je donesen 25. lipnja 1998. godine, a objavljen je u: BGBl. 1998/I/1588. Zakon se primjenjuje od 1. srpnja 1998. godine.

[49] O reformi njemačkog transportnog prava detaljno Czerwenka, u: Schmidt, K., *op. cit*. u bilj. 24, Einl. rbr. 6 – 23. S obzirom na sveobuhvatnost, veličinu i važnost propisa, valja se zadržati samo na osnovnim smjernicama reforme. Prva smjernica bila je konsolidacija, jedinstveno uređenje ugovora o prijevozu robe u cestovnom, željezničkom, prometu unutarnjim vodama i zračnom prometu. Druga smjernica bila je deregulacija transportnog prava. Posljedično je broj normi koje uređuju ugovor o prijevozu smanjen na gotovo četvrtinu prijašnjeg broja. Treća smjernica odnosila se na ujednačavanje, prilagodbu njemačkog transportnog prava međunarodnim transportnim sporazumima. Četvrta smjernica odnosila se na modernizaciju zakonskih odredbi imajući na umu suvremene transportne tehnike te je prvi put uređen ugovor o multimodalnom transportu (§ 452 – 452d), što je izniman uspjeh njemačkog zakonodavca. Peta smjernica bila je pravna liberalizacija, smanjenje kogentnih zakonskih normi u korist dispozitivnih što rezultira povećanjem stranačke autonomije pri sklapanju transportnih ugovora i jačanjem konkurentnosti na transportnom tržištu.

[50] Bydlinski, Peter, u: Schmidt, Karsten, (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009., Vorbemerkungen vor § 453 rbr. 3 – 5.

[51] Danas austrijski trgovački zakon nosi naziv *Unternehmensgestezbuch* (dalje UGB).

godine, uz brojne izmjene i dopune. Ugovor o špediciji uređen je člancima 96. – 102. CC-a kao poseban oblik komisionog posla.[52]

Navedeni primjeri zakonodavnog uređivanja ugovora o špediciji otkrivaju kako zakonodavci u spomenutim pravnim sustavima nisu skloni čestim i znatnim promjenama njegova pravnog uređenja. Razlog je u činjenici da je u tim pravnim sustavima uvriježeno da nacionalna špediterska udruženja donose špediterske opće uvjete poslovanja i time odgovaraju na potrebe poslovne prakse. Tako se ujedno može brže i efikasnije odgovoriti na specifična pitanja i promjene koje se javljaju u špediterskoj branši.

U njemačkom pravu to je već spomenuti ADSp. Razloge njegove opće prihvaćenosti i primjene u njemačkoj poslovnoj praksi možemo razaznati i iz načina njegova nastanka. Prva verzija ADSp-a iz 1927. godine rezultat je rada stručne komisije sastavljene od različitih predstavnika njemačke industrije, veletrgovine, trgovačke komore kao i udruženja njemačkih špeditera.[53] ADSp je 1939. godine naredbom Ministarstva prometa proglašen obveznim za sve otpreme robe osim otpreme cestom i slučaja kad špediter sam nastupa kao prijevoznik (*Selbsteintritt*).[54] To je pravilo rezultat duha vremena u kojem je nastalo i danas više ne vrijedi. Propisivanje obveznosti ADSp-a nije ni potrebno jer čak 94 % njemačkih špeditera primjenjuje ADSp u svojem poslovanju.[55] ADSp do danas nije često mijenjan, no ipak je doživio više promjena nego odredbe HGB-a o ugovoru o špediciji. Trenutačno je na snazi ADSp iz 2017. godine, iako se u poslovnoj praksi i dalje primjenjuje i verzija iz 2003. godine.[56]

---

[52] Kandare, *op. cit*. u bilj. 30, str. 166.

[53] Helm, *op. cit*. u bilj. 37, § 1 ADSp-a rbr. 1. Općenito, treba primijetiti i pohvaliti praksu njemačkog zakonodavca u formiranju stručnih komisija sastavljenih od predstavnika različitih interesnih skupina pri izradi pojedinih gospodarski važnih propisa. Primjerice, stručna komisija za izradu TRG-a oformljena je još 1992. godine i sastojala se od 18 članova, od kojih su četiri bili suci, četiri pravni znanstvenici, a deset predstavnici različitih grana gospodarstva. Opširnije Czerwenka, u: Schmidt, K., *op. cit*. u bilj. 24, Einl. rbr. 8 – 10.

[54] Kandare, *op. cit*. u bilj. 30, str. 169, Helm, *op. cit*. u bilj. 37, § 1 ADSp-a rbr. 1, ističe da se ADSp ipak nije primjenjivao automatizmom, a da nije ugovoren, već je bila riječ o naredbi špediterima da sklapaju poslove putem ADSp-a.

[55] Lommatzsch, Jutta, *Transportrecht,* Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart, 2012., str. 70.

[56] U tom su smislu na stranicama DSLV-a, https://www.dslv.org/de/, njemačkog udruženja za špediciju i logistiku koje je i izradilo ADSp, objavljene verzije iz 2003. i 2017. godine. ADSp je mijenjan 1929., 1978., 1982., 1985., 1999., 2003., 2016. godine. O izmjenama ADSp-a 2016. i 2017. godine i razlozima za donošenje izmjene uvjeta vidi detaljno u Valder, Hubert, *Die ADSp 2016 – eine Analyse,* Transportrecht 6 (2016), str. 213 – 218, Neufang, Detlef, Hubert, Valder, *ADSp 2017: Wieder ein gemeinsames Vertragswerk*, Transportrecht 2 (2017), str. 45 – 52, Schmidt, Christine, *Leistungsumfang und Leistungspflichten in ADSp 2016 und DTLB*, Transportrecht 6 (2016), str. 227 – 232. Slučaj s donošenjem ADSp 2016 najbolje prikazuje važnost tih poslovnih uvjeta za njemačku poslovnu praksu. Nakon neuspjelih pregovora o reformi ADSp 2003 između ključnih strukovnih udruga špeditera

U austrijskom pravu primjenjuju se opći uvjeti poslovanja koji su sadržajno slični ADSp-u (*Allgemeine Österreichische Spediteuer Bedingungen,* dalje AÖSp). Izradilo ih je udruženje špeditera pri austrijskoj trgovačkoj komori. Prvi AÖSp datira još iz 1927. godine, a austrijska pravna književnost ističe kako je od iznimne važnosti za obavljanje špediterskih poslova.[57]

Švicarsko pravo ima dugu tradiciju uređenja ugovora o špediciji uz primjenu općih uvjeta poslovanja. U poslovnoj je praksi uobičajeno, gotovo redovito sklapanje ugovora o špediciji putem općih uvjeta poslovanja.[58] Za švicarsku pravnu praksu osobito su važni opći uvjeti poslovanja švicarskog udruženja špeditera i logističara (*Allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions und Logistikunternehmen*, dalje SPEDLOGSWISS). Posljednje su izmjene i dopune SPEDLOGSWISS-a iz 2005. godine.[59]

U Francuskoj su prvi špediterski opći uvjeti poslovanja doneseni tek 1948. godine. Njihovo donošenje ocijenjeno je kao nužnost, jer CC nije mogao pružiti odgovore na potrebe robnog prometa XX. stoljeća.[60] Trenutačno vrijede opći uvjeti poslovanja koje je donijelo udruženje transportnih i logističkih poduzetnika Francuske (*Les Conditions Generale de Vente Federation de Entreprises de Transport et Logistique de France,* dalje CGV-TLF) posljednji put izmijenjeni i dopunjeni 2022. godine.[61]

---

i prijevoznika s jedne strane i predstavnika trgovine i industrije s druge strane, svaka od uključenih strana 2016. godine donijela je svoje uvjete, i to DSLV kao udruga špeditera i predstavnika transportne industrije ADSp 2016, dok su predstavnici trgovine i industrije okupljeni u različite komore i udruge donijeli nove tzv. DTLB opće uvjete. Svaki od navedenih općih uvjeta poslovanja pretežito je i jednostrano štitio gospodarske interese sastavljača što je bilo suprotno balansiranom pristupu ADSp 2003. Uvidjevši da je najveća snaga ADSp-a upravo u njegovoj općoj prihvaćenosti kod nalogodavaca i špeditera, pregovarači su se u rekordnom roku uspjeli dogovoriti oko prijepornih pitanja što je rezultiralo donošenjem ADSp 2017. Tako Schmidt, str. 227 i 231, Neufang/Valder, str. 45, Valder, str. 213.

[57] Krejci, Heinz, *Handelsrecht*, treće, izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Manz Verlag, Beč, 2005., str. 369. AÖSp se od 1947. godine objavljuje u Službenom listu *Wiener Zeitunga*.

[58] Hofstetter, Josef, u: Wiegand, Wolfgang (ured.), *Schweizerisches Privatrecht, Siebenter Band, Sechster Teilband, Obligationenrecht-Besondere Vertragsverhältnisse*, Helbing&Lichtenhahn, Basel-Genf-München, 2000., str. 214 – 222, str. 216.

[59] Pfenninger, Markus, u: Amstutz, Marc, et. al. (ured.), *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht*, Schulthess, Zürich, 2007., str. 2151 – 2152, Staehlin, Ernst u: Honsell, Heinrich, Wiegand, Wolfgang, Vogt, Peter (ured.), *Basler Kommentar zum Schweizerishen Privatrecht*, *Obligationenrecht I, Art. 1 – 529 OR,* 4. izdanje, Helbing Lichtenhahn Verlag, Basel, 2011., str. 2629.

[60] Tako Grubišić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 58, Kandare, *op. cit*. u bilj. 30, str. 169.

[61] Opći uvjeti dostupni na e-tlf.com/cgv-2022-de-lunion-tlf.

Pretežno međunarodni karakter špediterskih poslova rezultirao je pokušajima uređivanja špedicije kao djelatnosti i pravnih odnosa koji proizlaze iz špediterskog poslovanja i na međunarodnoj (supranacionalnoj) razini. Iako su nacionalni opći uvjeti poslovanja pojedinih država smanjili razlike u uređenju ugovora o špediciji u pojedinim pravnim sustavima, polovinom prošlog stoljeća i dalje je postojala snažna potreba za ujednačavanjem pravnih pravila.[62] Svakako treba spomenuti pokušaj donošenja Konvencije o ugovoru o špediciji u međunarodnom prijevozu robe (*Draft Convention on Contract of Agency for Forwarding Agents Relating to International Carriage of Goods*).[63] Za njezinu je izradu bio zadužen Međunarodni institut za unifikaciju privatnog prava u Rimu (UNIDROIT). Pokušaj nije uspio zbog, u to doba, ambiciozno postavljene koncepcije apsolutne špediterove odgovornosti za čitav transportni pothvat, shvaćanja špedicije kao isključivo prometne djelatnosti i zanemarivanja već ustaljenih poslovnih običaja u međunarodnoj špediciji.[64] Nacionalna špediterska udruženja, kao i FIATA, očekivano su odbacila prijedlog konvencije.

FIATA je ujednačavanju međunarodne špediterske prakse pristupila izradom različitih špediterskih dokumenata i potvrda koje su postale općeprihvaćene. Osim toga, FIATA donosi vlastite opće uvjete poslovanja, točnije Model pravila za pružanje špediterskih usluga (*Fiata Model Rules for Freight Forwarding Services*). Model pravila usvojena su na svjetskom kongresu FIATA-e 1996. u Caracasu, a trenutačno su u primjeni pravila s izmjenama iz 2019. godine. Osnovna je misao Model pravila razgraničiti slučajeve u kojima špediter povezuje nalogodavca s izvršiteljima provedbenih poslova (*agent*), bio on zastupnik odnosno komisionar, u odnosu na slučajeve kad se javlja u ulozi primarnog izvršitelja (*principal*).[65] Model pravila namijenjena su onim nacionalnim pravnim sustavima u kojima ne postoje jedinstveni nacionalni špediterski opći uvjeti poslovanja kao i onima u kojima su se takvi uvjeti razvili, ali su se ugovorne strane prihvaćanjem Model pravila ipak voljne podvrgnuti

[62] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 24.

[63] Opširnije u Ramberg, Jan, *Unification of the Law of International Freight Forwarding,* Uniform Law Review, Vol. 3, Issue 1 (1998), str. 5 – 13, Ramberg, Jan, *International Commercial Transactions,* 4. izdanje, ICC, Norsteds Juridik AB, Stockholm, 2011., str. 188.

[64] Tako Grubišić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 33, Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 26. Prednacrt konvencije izrađen je 1958. godine.

[65] Ramberg, *op. cit.* u bilj. 63, str. 10, Ramberg, *op. cit.* u bilj. 63, str. 190.

ujednačenom međunarodnom režimu primjenjivom na ugovor o špediciji.[66] Pritom se mora voditi računa o tome da se istodobno ne ugovara primjena i Model pravila i nacionalnih općih uvjeta poslovanja, a ako se to učini, da se ugovori jasno pravilo o prvenstvu primjene jednog od dogovorenih pravila.[67]

1.4.2. Pravni izvori špedicije na području Republike Hrvatske u XX. stoljeću

Prva polovina XX. stoljeća na području Republike Hrvatske obilježena je napuštanjem državnopravne zajednice s Austrijom i Ugarskom i ulaskom u novu zajednicu južnoslavenskih naroda. Na ugovor o špediciji i dalje se primjenjuje Hrvatsko-ugarski trgovački zakon iz 1875. godine, te za područje Dalmacije austrijski aHGB. Kraljevina Jugoslavija 1937. izradila je novi trgovački zakon po uzoru na HGB, međutim on nikada nije stupio na snagu.[68]

Nakon Drugog svjetskog rata svi propisi koji su doneseni prije 6. travnja 1941. proglašeni su nevažećima.[69] Na ugovor o špediciji mogle su se primjenjivati odredbe predratnih trgovačkih zakona, ali isključivo kao pravna pravila.[70] Zakon koji bi uređivao ugovor o špediciji u to doba nije postojao. Promjena društveno-političkog uređenja kao i česte promjene unutar novog društveno-političkog uređenja prouzročile su donošenje velikog broja različitih propisa koji su ponajprije uređivali špediciju kao gospodarsku djelatnost, a ne kao ugovorni

[66] Ramberg, *op. cit.* u bilj. 63, str. 9.

[67] U tom smislu Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 492.

[68] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 6, Turina *op. cit*. u bilj. 1, str. 54. Turina naglašava da je taj zakon donesen 20. listopada 1937. godine te da je njegova svrha bila unifikacija trgovačkog prava jer su različita pravila vrijedila za različita pravna područja Kraljevine Jugoslavije. Njegovo stupanje na snagu bilo je vezano uz donošenje posebnog zakona koji će urediti to pitanje, međutim takav zakon nije nikada donesen.

Kraljevina Jugoslavija bila je podijeljena na pet pravnih područja u smislu jedinstvenog uređenja trgovačkog prava. Hrvatsko-ugarski trgovački zakon primjenjivao se na području današnje Republike Hrvatske (izuzev Dalmacije) i Vojvodine, aHGB se primjenjivao na području Dalmacije i Slovenije, Srpski trgovački zakon iz 1860. godine primjenjivao se na području Srbije i Makedonije, Bosansko-hercegovački trgovački zakon iz 1883. godine primjenjivao se na području Bosne i Hercegovine, dok se u Crnoj Gori primjenjivao Trgovački zakon Crne Gore iz 1910. godine.

[69] Na temelju Zakona o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. travnja 1941. godine i za vrijeme neprijateljske okupacije, Službeni list FNRJ 86/1946.

[70] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 37. Carić ističe da su se najčešće primjenjivala pravila iz Hrvatsko-ugarskog trgovačkog zakona iz 1875. godine.

odnos špeditera i nalogodavca. Ti propisi uglavnom su bili organizacijske prirode.[71] Postojali su pokušaji izrade prednacrta Zakona o špediciji 1952. i 1961. godine koji su završili s neuspjehom.[72]

U kasnijem razdoblju uređivanja odnosa špeditera i nalogodavaca treba izdvojiti tek Zakon o prometu robe i usluga s inozemstvom.[73] Taj zakon u čl. 55. poslovima međunarodne špedicije smatra poslove organiziranja otpremanja i dopremanja robe u međunarodnom prometu koje obavlja organizacija udruženog rada u svoje ime, a po nalogu i za račun komitenta, te obavljanje propisanih ili uobičajenih sporednih poslova vezanih uz te poslove.[74]

Ugovor o špediciji nije sustavno zakonski reguliran sve do 1978. godine i donošenja Zakona o obveznim odnosima (dalje ZOO 78).[75] Ugovor o špediciji uređen je u glavi XXII. ZOO-a 78 pod nazivom Otpremanje (špedicija), čl. 827. – 846.[76] ZOO 78 primjenjivao se kao temeljni izvor obveznog prava u Republici Hrvatskoj od dana njezina osamostaljenja do stupanja na snagu novog Zakona o obveznim odnosima.[77] Ugovor o špediciji uređen je i u

[71] Primjerice: Naredba o izdavanju ovlaštenja domaćim špediterskim poduzećima za devizno poslovanje, Službeni list FNRJ, br. 106/1946, Uredba o obavljanju poslova međunarodne špedicije Službeni list FNRJ, br. 2/1948, Uredba o obavljanju poslova međunarodne otpremničke službe, Službeni list FNRJ, br. 52/1949, Uredba o privrednim organizacijama za trgovinske usluge, Službeni list FNRJ, br. 54/1954.

[72] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 35, Turina *op. cit*. u bilj. 1, str. 56, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 55. Za izradu oba prednacrta bile su zadužene komisije Savezne vanjskotrgovinske komore.

[73] Službeni list SFRJ br. 45/1977. Po tom zakonu sporedni su poslovi međunarodne špedicije sklapanje ugovora o prijevozu, otpremanje robe do prijevoznog sredstva, ispostavljanje ili pribavljanje tovarnih listova, teretnica, sklapanje ugovora o osiguranju i uskladištenju robe, radnje radi carinjenja robe, kontrola obračuna troška prijevoza.

[74] Kandare, *op. cit*. u bilj. 30, str. 162, kao propis vrijedan spomena izdvaja Zakon o unutarnjem prometu robe i o uslugama u prometu robe, Službeni list SFRJ br. 32/1977. U njemu se usluge otpreme i dopreme robe smatraju za otpremničke usluge u vlastito ime i za račun komitenta kao i drugi poslovi i radnje koji se uobičajeno obavljaju uz dopremu i otpremu robe (čl. 83.).

[75] Zakon o obveznim odnosima, Službeni list SFRJ br. 29/1978, 29/85, 57/89.

[76] Čl. 827. st. 1. ZOO-a 78 glasi: „Ugovorom o otpremanju obvezuje se otpremnik radi prijevoza određene stvari zaključiti u svoje ime i za račun nalogodavca ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prijevoza, kao i obaviti ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavac se obvezuje isplatiti mu određenu naknadu.“ St. 2. glasi: „Ako je ugovorom predviđeno, otpremnik može zaključiti ugovor o prijevozu i poduzimati druge pravne radnje u ime i za račun nalogodavca.“

[77] Primjena je bila uspostavljena temeljem Zakona o preuzimanju Zakona o obveznim odnosima od 28. lipnja 1991. godine koji je izmijenjen i dopunjen 31. prosinca 1991. godine, Narodne novine br. 53/1991, 73/1991. ZOO 78 doživio je još nekoliko promjena i to 1994., 1996. i 1999. godine, Narodne novine br. 3/1994, 7/1996, 112/1999.

novom Zakonu o obveznim odnosima (dalje ZOO) koji je stupio na snagu 1. siječnja 2006. godine.[78] Odredbe o ugovoru o špediciji u ZOO-u nisu doživjele nikakve veće promjene u odnosu na ZOO 78.

Paralelno s pokušajima uređivanja ugovora o špediciji (preciznije, špediterske djelatnosti) propisima, započinjalo se s njegovim uređenjem u autonomnom trgovačkom pravu. Za pravno uređenje tadašnjih privrednih odnosa osobito je bilo važno donošenje Općih uzanci za promet robom 1954. godine.[79] Donijela ih je Glavna državna arbitraža i sadržavale su pravila o ugovoru o kupoprodaji među privrednicima, a primjenjivala su se na odgovarajući način i na druge ugovore prometa robom.[80] Među tim ugovorima nalazio se i ugovor o špediciji.[81]

Donošenje nacionalnih špediterskih općih uvjeta poslovanja kao osnovno obilježje uređenja ugovora o špediciji u XX. stoljeću javlja se u našem pravu tek nakon Drugog svjetskog rata. Prvi špediterski opći uvjeti poslovanja izrađeni su 1954. godine.[82] Karakteristika prvih špediterskih općih uvjeta poslovanja bila je njihova izrada u skladu s načelima koja

[78] Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023. Današnji ZOO sadržajno je i sustavno izmijenjen u odnosu na svoj prethodnik, ali veza je između dva propisa bjelodana.

[79] Službeni list FNRJ, br. 15/1954.

[80] O važnosti Općih uzanci za promet robom za obvezne odnose detaljno u Barbić, Jakša, *Primjena običaja u hrvatskom trgovačkom pravu,* poseban otisak iz: Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti 492, Knjiga XLIII., Društvene znanosti, Zagreb, 2005., str. 47 – 87, str. 54. Barbić naglašava kako su uzance bile „rješenje koje je u bilo u masovnoj primjeni gotovo četvrt stoljeća kao najvažniji pravni izvor za uređenje ugovora u prometu robom".

[81] Osim ugovora o špediciji, uzance su se primjenjivale i na zamjenu robe, poslove posredništva, zastupništva, komisiona, prijevoza, uskladištenja i osiguranja (uzanca 1, st. 3.). Većina autora drži da je donošenje i primjena Općih uzanci za promet robom od izuzetne važnosti za ugovor o špediciji. Tako Turina *op. cit*. u bilj. 1, str. 58, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 56, Kandare, *op. cit*. u bilj. 30, str. 163. S druge strane, Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 35, uzancama odriče tu važnost ističući njihovu ograničenu primjenu na ugovor o špediciji.

Barbić, *op. cit*. u bilj. 80, str. 55, ističe kako su Opće uzance sadržavale i neka pravila općeg ugovornog prava te su se „gotovo beziznimno primjenjivale i postale glavno pravno sredstvo uređenja ugovora o prometu robom, jer je to proizlazilo iz vezanja uvjeta za njihovu primjenu uz propisanu sudsku nadležnost za rješavanje sporova". U tom smislu valja se prikloniti stavu kako su do donošenja ZOO 78 Opće uzance za promet robom bile vrlo važan izvor prava za ugovor o špediciji.

[82] Opći uslovi rada međunarodnih špeditera FNRJ. Uvjete je izradila Zajednica poduzeća za međunarodnu špediciju 1953. godine te ih je iznijela na raspravu pred pojedine trgovačke komore. Tako Turina *op. cit*. u bilj. 1, str. 58. Kandare, *op. cit*. u bilj. 30, str. 162, naglašava kako su se opći uvjeti poslovanja u špediciji primjenjivali i malo prije kao dio tarife pojedinih špediterskih poduzeća, primjerice Transjuga 1952. godine. Tu, međutim, nije riječ o jedinstvenim općim uvjetima poslovanja koji se primjenjuju na području čitave (bivše) države.

vrijede i primjenjuju se u zemljama s razvijenom špedicijom.[83] Već 1958. godine doneseni su novi špediterski opći uvjeti poslovanja[84], a znatnije izmjene nastupile su i 1970. te 1979. godine.[85] Nakon osamostaljenja Republike Hrvatske Udruženje međunarodnih otpremnika Hrvatske pri Hrvatskoj gospodarskoj komori 1993. godine donosi prve Opće uvjete međunarodnih otpremnika Hrvatske (Opći uvjeti MOH-a).[86] Trenutačno se primjenjuju opći uvjeti poslovanja iz 2005. godine.

2. Gospodarska uloga špedicije

2.1. Temeljna gospodarska uloga špedicije

Špediteri se u stručnoj i znanstvenoj literaturi uobičajeno opisuju kao arhitekti transporta.[87] „Bez sustava međunarodne špedicije (međunarodnog otpremništva) ne bi mogli optimalno funkcionirati sustav međunarodne razmjene i sustav međunarodnoga prometa.“[88]

[83] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 59, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 57. Autori skreću pozornost na to da su ti uvjeti ipak morali biti usklađeni s propisima bivše države i prilikama koje su vrijedile u prometnom i vanjskotrgovinskom sustavu. Tekst Općih uslova rada međunarodnih špeditera FNRJ dostupan u: Fuchs, *op. cit*. u bilj. 1, str. 111 – 120.

[84] Opći uvjeti špediterskih usluga u međunarodnom saobraćaju u Jugoslaviji, a izradila ih je Sekcija za međunarodnu špediciju pri tadašnjoj Saveznoj vanjskotrgovinskoj komori. Tekst uvjeta dostupan u: Turina *op. cit*. u bilj. 1, str. 270 – 279.

[85] Opširnije u Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 57. Opće uvjete poslovanja međunarodnih špeditera Jugoslavije donijela je 1970. Grupacija za međunarodnu špediciju pri tadašnjoj Saveznoj privrednoj komori. Grupacija za međunarodnu špediciju pri Općem udruženju saobraćaja Jugoslavije donijela je 1979. nove Opće uvjete poslovanja međunarodnih špeditera Jugoslavije čije je osnovno obilježje usklađenost njihova sadržaja s tek donesenim ZOO-a 78. Tekst uvjeta dostupan u: Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 107 – 116.

[86] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 479, naglašava kako su kao uzor prvim hrvatskim nacionalnim špediterskim općim uvjetima poslužili nacionalni opći uvjeti Njemačke, Austrije i Švicarske. Detaljnije o Općim uvjetima poslovanja MOH-a iz 1993. Simić, Pavle, *Novi Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske*, Carinski vjesnik, 2(1993),4; str. 31 – 35, Vilibić, Dinko, *Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske*, Hrvatska gospodarska revija, 45(1996), 9; str. 1219 – 1222(35-38).

[87] Schramm, Hans-Joachim, *Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains*, Berlin, Heidelberg, 2012., str. 24. Jednako tako, Romštajn, Ivan, *Osnovni i specijalni poslovi špediterske djelatnosti i odgovornosti za nastale štete*, Sveučilište u Osijeku, Osijek, 1990., str. 17 i 18.

[88] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 17, Zelenika, Ratko, Pupovac, Drago, Rudić, Dušan, *Špediter u funkciji logističkoga operatora*, Pomorski zbornik, knjiga 38, 2000, 1, str. 143 – 157, str. 143.

Rečenica je to koja jednostavno, ali precizno opisuje temeljnu ulogu i značaj (međunarodne) špedicije kao gospodarske djelatnosti. Iz navedene konstatacije proizlazi da je temeljna gospodarska uloga špedicije važna iz najmanje tri razloga.

Prvo, špedicija je potrebna da bi sustavi razmjene i prometa mogli optimalno funkcionirati. Međunarodna robna razmjena i međunarodni promet sasvim bi se sigurno odvijali i bez postojanja špedicije. Smisao djelatnosti špedicije jest kako što bolje iskoristiti postojeće prometne potencijale radi povećanja obujma robne razmjene. Drugim riječima, špediteri kao organizatori prijevoza, pa i u bilo kojem od povijesnih razdoblja razvoja špedicije kao djelatnosti, prije svega služe što bržem povezivanju proizvođača i potrošača, uza što manje troška. Drugo, pojavi i razvoju špedicije snažno pridonosi potreba za robnom razmjenom. Pretpostavka povećanog obujma robne razmjene jest i veća proizvodnja dobara. Stoga se može reći da postoji međuovisnost povećanog opsega proizvodnje dobara, trgovine proizvedenim dobrima i špediterske djelatnosti. Treće, pojava i razvoj špedicije usko su povezani s razvojem prometnih tehnika, prometnih putova i prometnih sustava. Što je veći broj i složenost prometnih tehnika, putova i sustava, veća je i potreba za špedicijom kao gospodarskom djelatnosti. U tom se smislu govori o funkcionalnoj međuovisnosti špedicije i prometa.[89] Pojednostavljeno, povijest razvoja špedicije ide „ruku pod ruku“ s razvojem trgovine i prometa.[90]

Špediteri su u osmišljavanju otpreme robe upućeni ponajprije na prijevoznike. Ispunjavajući svoju poslovnu zadaću, špediteri u osnovi biraju kojim će se prijevoznim sredstvom roba prevoziti kao i koji će prijevoznici unutar jedne ili više grana prijevoza prevesti robu. Samim tim špediteri utječu na cijenu i kvalitetu prijevozničke usluge potičući prijevoznike na daljnja ulaganja i usavršavanja.[91] Ta ekonomska uloga špeditera analogijom se može proširiti i na rad ostalih osoba koje sudjeluju u otpremi robe, kao što su skladištari, osiguravatelji, slagači, lučki operateri, izvršitelji ispitivanja robe i drugi. Analogija vrijedi i za

[89] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 20. Turina naglašava kako razvoj prometa uvjetuje razvoj špedicije, a razvoj špedicije uvjetuje razvoj prometa, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 27. Tako i Kostadinović Svetolik, Stanković Aleksandar, *Transportno pravo*, Varaždin, 1985., str. 162.

[90] Schmidt, Karsten, *Handelsrecht*, 4. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Köln, 1994., § 33, str. 982. Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 27, ističe kako su međunarodna špedicija, vanjska trgovina i međunarodni transport u „odnosu tijesne funkcionalne povezanosti“.

[91] Ta se uloga špedicije u ekonomskoj i pravnoj književnosti naziva špediterskim „kritiziranjem“ prijevoznika. Tako Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 25, Carić, Slavko u: Kapor, Vladimir, Carić, Slavko, *Ugovori robnog prometa*, 6. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Beograd, 1987., str. 247. U tom smislu i Aržek, Zvonimir, Botić, Ante, *Špeditersko poslovanje*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet za vanjsku trgovinu, Zagreb, 1980., str. 8.

same špeditere kad se javljaju u ulozi podšpeditera ili međušpeditera, pa i u onim slučajevima kada se špediteri samostalno i neposredno odlučuju na pružanje usluge prijevoza odnosno druge s prijevozom povezane usluge.

Ulaganje u razvoj prometne infrastrukture većinom je u nadležnosti javnih vlasti (država, regija, pokrajina, nadnacionalne organizacije). Usmjeravanjem roba određenim prijevoznim putovima i određenim prijevoznim sredstvima špediteri mogu utjecati i na smjer razvoja javnih prometnih politika. Za špediciju se kao gospodarsku djelatnost stoga s pravom kaže da je „viša forma prometa".[92]

Djelatnost špedicije definira se kao „specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme robe i drugim poslovima koji su s tim u vezi".[93] Njezina ekonomska svrha ispunjava se u pronalasku i osiguravanju najekonomičnijeg načina otpreme robe.[94] Osnovu špedicije čini potraga za najrentabilnijim, najsigurnijim i najbržim mogućim načinima cirkulacije robe.[95] Također, špediciju valja razumjeti kao specifičnu uslužnu gospodarsku djelatnost. Korisnici špediterskih usluga gospodarski su subjekti u potrazi za prijevozničkim i ostalim uslugama manipulacije robom bez obzira na djelatnost koju ti gospodarski subjekti obavljaju. [96] U tom smislu špedicija jest „pomoćnik trgovine", odnosno jedna od djelatnosti koja se obavlja u vremenu između proizvodnje i potrošnje dobara.[97]

[92] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 29, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 25.

[93] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 25. Definiciji se primjerice priklanjaju Brzak, Stjepan, *Transport, špedicija i osiguranje*, Zagreb, 2007., str. 129 i Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, str. 18, dodajući da drugi poslovi u vezi sa špedicijom mogu biti propisani ili uobičajeni.

[94] Turina, primjerice *op. cit*. u bilj. 1, str. 25, Stakić, Milan, *Međunarodni transport i špedicija*, Beograd, 1990., str. 141.

[95] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 29.

[96] Turina, *op. cit*. u bilj. 1, str. 20. Turina naglašava kako su osnovni korisnici špediterskih usluga industrija i trgovina. Prema suvremenoj domaćoj ekonomskoj i pravnoj terminologiji, korisnici špediterskih usluga bili bi poduzetnici, odnosno trgovci u smislu Zakona o trgovačkim društvima (Narodne novine br. 111/1993, 34/1999, 121/1999, 52/2000, 118/2003, 107/2007, 146/2008, 137/2009, 111/2012, 125/2011, 68/2013, 110/2015, 40/2019, 34/2022, 114/2022, 18/2023, 130/2023, 136/2024, dalje ZTD). Čl. 1. st. ZTD-a propisano je da su trgovci pravne ili fizičke osobe koja samostalno trajno obavljaju gospodarsku djelatnost radi ostvarivanja dobiti proizvodnjom, prometom robe ili pružanjem usluga na tržištu.

[97] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 19.

U relevantnoj ekonomskoj i pravnoj književnosti prevladava raščlamba temeljne uloge špedicije na nekoliko funkcija s obzirom na odnos špedicije s djelatnostima prometa i trgovine.[98]

Prije svih ističe se prostorna funkcija špedicije. Da bi proizvedena roba mogla doći do krajnjeg korisnika, potrebno je savladati određenu zemljopisnu udaljenost. Ta se udaljenost savladava prijevoznim sredstvima i putovima koje bira upravo špediter. I dok su prijevoznici ti koji fizički savladavaju zemljopisnu udaljenost između mjesta proizvodnje i potrošnje robe, špediter je taj koji za vrijeme prijevoza zapravo upravlja robom i brine se o robi vodeći se uvijek interesima nalogodavca.

Vremenska funkcija špedicije odnosi se na savladavanje vremenske razlike između proizvodnje i potrošnje robe. Bez obzira na broj špeditera koji sudjeluju u povezivanju proizvođača i potrošača robe, cilj je špediterske djelatnosti robu prevesti u najkraćem mogućem roku bez štete ili manjka na robi, uzimajući u obzir u svakom slučaju i pitanje troškova otpreme.

S njim povezana kvantitativna funkcija špedicije ponajprije se odnosi na smanjenje troškova otpreme robe (primjerice organiziranjem zbirne otpreme robe). Budući da je trošak prijevoza u pravilu najveći trošak otpreme robe, špediter se u ispunjavanju te funkcije koncentrira prije svega na smanjenje ukupnog troška prijevoza. Špediter to čini na dva povezana načina, zbirnom špedicijom i omasovljavanjem tereta za otpremu.[99] Prikupljanjem tereta od većeg broja nalogodavaca on povećava ukupnu količinu robe za otpremu. Time on osigurava dovoljno tereta da u određenom razdoblju otpremi barem minimalnu količinu robe koja će mu jamčiti povoljniju vozarinu.[100] Pritom se špediter prije svega služi svojim dobrim poznavanjem prednosti i nedostataka različitih tehnika manipuliranja robom kao što su paletizacija, kontejnerizacija i ostale suvremene prijevozne tehnike.[101]

[98] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 19 – 23. Tu raščlambu prihvaćaju i Grubišić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 8, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 45.

[99] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 21.

[100] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 21. Ta funkcija špedicije polazi od pretpostavke da je za prijevoznika najskuplje kad se njegovo prijevozno sredstvo ne rabi.

[101] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 45. Zelenika navodi još RO-RO, LO-LO, RO-LO, FO-FO, LASH, HUCKEPACK I BIMODALNU transportnu tehnologiju.

Kvalitativna funkcija špedicije sastoji se od organizacije otpreme robe na najbolji mogući način.[102] To podrazumijeva potpuni angažman špeditera u izboru najkvalitetnijih dostupnih prijevoznih sredstava, ali i pružanje širokog spektra usluga usmjerenih održavanju ili povećanju vrijednosti robe u otpremi. Ispunjavajući tu funkciju, špediter može organizirati ili samostalno pružiti usluge oplemenjivanja robe (dorada, prerada, obrada robe), poboljšanja vanjskog izgleda robe, pakiranja i prepakiranja robe, sortiranja, slaganja, obilježavanja robe.[103]

Kreditna funkcija špedicije smatra se njezinom sporednom, sekundarnom funkcijom[104] koja s vremenom postaje sve važnija, osobito u vremenima nepovoljnih gospodarskih prilika.[105] Ona ponajprije obuhvaća situacije kad špediter za račun nalogodavca plaća različite troškove povezane s otpremom.[106] Uzevši u obzir činjenicu da otprema robe često traje dulje razdoblje tijekom kojeg dolazi do različitih izdataka povezanih s manipulacijom robom, špediter može te troškove podmiriti ne koristeći se pritom nalogodavčevim financijskim sredstvima, na što bi, po redovnom tijeku stvari, imao pravo.[107] Postanak i razvoj kreditne funkcije špedicije valja dovesti u vezu s trajnijim poslovnim odnosima između pojedinih špeditera i nalogodavaca, špediterove osobine kao osobe od povjerenja i financijskim jačanjem špediterske industrije.[108]

U literaturi se još spominje i propagandna funkcija špedicije koja uključuje promicanje špedicije kao gospodarske djelatnosti, ali i propagiranje pojedinih prijevoznika ili prijevoznih grana.[109] Upravo zbog propagandne funkcije špedicije špediteri mogu utjecati na razvoj pojedinih prometnih politika. Drugim riječima, špediteri kao organizatori prijevoza imaju mogućnost dati prednost određenoj grani prometa ili određenoj transportnoj tehnici u odnosu

[102] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 21.

[103] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 21, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 48.

[104] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 22.

[105] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 48.

[106] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 22, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 49.

[107] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 49.

[108] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 22, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 49.

[109] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 23, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 50. Autori ističu i promicanje vlastitih djelatnosti, no u tom smislu sve gospodarske djelatnosti imaju tu funkciju. Carić ističe zanimljiv slučaj propagiranja djelatnosti pojedinih zrakoplovnih kompanija poslije Drugog svjetskog rata. Takvo propagiranje pridonijelo je povećanju uporabe zrakoplova u robnom prometu.

na konkurirajuće grane prijevoza ili transportne tehnike. Stoga tu funkciju špedicije također valja dovesti u vezu s odnosom povjerenja između špeditera i pojedinog nalogodavca, jer špediteri savjetujući svoje nalogodavce imaju odlučujući utjecaj na odabir prijevoznika, prijevoznog sredstva i prijevozne tehnike.

2.2. Pojam i poslovi klasične (redovite) špedicije

Špediterske poslove koji su se ustalili tijekom XX. stoljeća valja promatrati kao djelatnost tzv. klasične špedicije. Aktivnost klasične (redovite) špedicije može se definirati kao: „skup specifičnih funkcija, poslova, operacija, pravila, vještina (...) koje djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i provoz materijalnih dobara, (tj. stvari, tvari, živih životinja...) svim prijevoznim sredstvima, svim prijevoznim putovima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu odnosno prometu.“[110] Drugačije rečeno, u klasičnu špediciju ulaze svi oni temeljni i specijalni poslovi koje špediteri redovito obavljaju u okviru svoje gospodarske djelatnosti. To su svi oni poslovi koji su se pojavljivali u povijesnom razvoju špedicije kao djelatnosti, a standardizirali se tijekom XX. stoljeća. Pritom središnje mjesto zasigurno zauzima organizacija prijevoza robe. Svakako treba naglasiti da poslovna djelatnost špedicije višestruko nadilazi sam ugovor o špediciji[111] onako kako je definiran odgovarajućim odredbama ZOO-a, što je problem koji s pojavom integracije logističkih usluga postaje sve složeniji, ali je ujedno i jedan od razloga za pojavu ugovora o logistici u poslovnoj praksi.

[110] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 40. Zelenika na istom mjestu pruža i definiciju klasične špedicije kao znanosti kao „skup interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih aktivnosti koje djelotvorno omogućuju otpremu, dopremu i provoz materijalnih dobara, (tj. stvari, tvari, živih životinja...) svim prijevoznim sredstvima, svim prijevoznim putovima, u konvencionalnom, kombiniranom i multimodalnom transportu odnosno prometu“. Detaljno o pojmu klasične špedicije i klasične međunarodne špedicije u Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 40 – 57.

[111] Tako Miladin, Petar, *Izravna komisionarova trgovina s komitentom, zbirna špedicija i špedicija s fiksnom naknadom*, Liber amicorum Mladen Žuvela: život posvećen vladavini prava/urednici Tatjana Josipović, Danko Špoljarić, Zagreb (2022); str. 351 – 387, str. 365.

3. Utjecaj logistike na gospodarsku ulogu špedicije u suvremenom robnom prometu

3.1. Općenito

Iz analize gospodarske uloge špedicije jasno proizlazi njezina uska povezanost s djelatnostima trgovine i prometa. Pritom se špedicija shvaća kao uslužna djelatnost organizacije prijevoza robe koja ima svoje mjesto u lancu koji povezuje proizvodnju i potrošnju dobara. Špedicija kao djelatnost ne može ostati imuna na promjene koje se javljaju u industriji, trgovini i prometu. Djelatnosti proizvodnje, trgovine i prometa nezamislive su bez razumijevanja pojma logistike, odnosno onoga što logistika znači za svaku od navedenih djelatnosti. Iako u svakodnevnom govoru najčešće korišten kao sinonim za neku ili sve aktivnosti povezane s prometom, pojam logistike mnogo je složeniji, zahtjevniji i slojevitiji. Za potrebe ovog rada analizirat će se u mjeri u kojoj utječe na špediciju kao djelatnost, a posljedično i na pravno uređenje ugovora o špediciji.

3.2. Pojam logistike

U domaćoj i poredbenoj ekonomskoj i pravnoj književnosti odnosno literaturi koja se bavi pitanjima transporta dostupno je mnogo različitih objašnjenja pojma i sadržaja logistike. Autori različitih struka, profila i pristupa pri definiranju tog pojma ipak se slažu u jednome: logistiku je kao djelatnost iznimno teško precizno definirati, stoga jedinstvena i općeprihvaćena definicija zapravo i ne postoji.[112] Treba naglasiti kako se izvorno pojam logistike vrlo često

[112] Za pojam logistike vidi primjerice Bloomberg, David J., LeMay, Stephen, Hanna, Joe B., *Logistika*, Prentice Hall, 2002., hrvatsko izdanje Mate d.o.o., 2006., Gass, Wolfram, *Die Bedeutung der Logistik für Speditionunternehmen im Rahmen moderner Hersteller-Zulieferbeziehungen*, Transportrecht 5(2000), str. 203 – 213, Gran, Andreas, *Vertragsgestaltung in Logistikbereich*, Transportrecht 1(2004), str. 1 – 14, Jerman, Boris, *Vprašanje logističnega prava*, Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana, 2009., Joan, Jane; de Ochoa, Alfonso, *The Handbook of Logistics Contracts*, Palgrave Macmillan, New York, 2006., str. 11, Kollatz, Peter, u: Knorre Jürgen; Demuth, Klaus; Schmid Reinhardt, *Handbuch des Transportrechts,* Verlag C.H. Beck, München 2008., str. 12, Lommatzsch, Jutta, *op. cit*. u bilj. 55, str. 1, Müglich, Andreas, *Transport und Logistikrecht*, Verlag Vahlen, München, 2002., str. 165 – 178, Oelfke, Dorit, *Speditionbetriebslehre und Logistik*, 20. izdanje, Gabler, Wiesbaden, 2008., Pokrant, Günther; Gran, Andreas, *Transport und Logistikrecht*, RWS Verlag, Köln, 2009., str. 146, Wieske, Thomas, *Praktische Probleme bei Logistikverträgen*, Transportrecht 5(2002), str. 177 – 181, Zelenika, Ratko, *op. cit.* u bilj. 40, str. 125 – 285, Zelenika, Ratko, *Logistički sustavi*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005.

dovodi u vezu s vojnom terminologijom pri čemu se opisuje kao priprema i provedba aktivnosti potrebnih za razmještaj i opskrbu vojnih jedinica hranom, odjećom, oružjem i streljivom.[113] Čak se i kolokvijalno zna primijetiti kako u vojnim sukobima ne pobjeđuje ona strana na koju pretežu snaga oružja ili brojnost ljudstva, već ona strana koja ima učinkovitije lance opskrbe odnosno, jednom riječju – logistiku.

Brojne i različite definicije pojma logistike neki autori grupiraju u čak tri skupine definicija koje imaju zajednička obilježja.[114] U prvoj skupini u središtu pojma logistike nalaze se tokovi, procesi, stoga logistika obuhvaća „sve djelatnosti kojima se planira, upravlja, ostvaruje i kontrolira prostorno-vremenska transformacija dobara i sve transformacije u vezi s količinom, vrstom i svojstvom dobara, rukovanjem dobrima, kao i logističkim određivanjem dobara".[115] Druga skupina definicija u središte logistike stavlja životni ciklus proizvoda ili usluge podijeljen na faze uvođenja na tržište, tržišnog rasta, tržišne zrelosti i opadanja proizvoda ili usluge na tržištu.[116] Treća skupina u središte pojma logistike stavlja uslugu odnosno „proces koordinacije svih nematerijalnih aktivnosti koje se trebaju ispuniti da bi se jedna usluga ostvarila na efektivan način u pogledu troška i u odnosu na korisnika".[117] Također, čini se da je svim definicijama zajedničko to da uključuju upravljanje tijekom materijalnih dobara od izvora, tijekom različitih faza i stupnjeva proizvodnog procesa do krajnjeg korisnika.[118] Kojoj god skupini neka od definicija logistike pripada, čini se da joj je osnovno obilježje pretjerana širina odnosno nedostatak jasnoće i preciznosti. Posljedica je to velikog broja aktivnosti koje se u suvremenim proizvodno-potrošačkim odnosima smatraju dijelom logistike.

S obzirom na to da je pojam logistike izuzetno širok, ne čudi što se u znanosti koja proučava logistiku kao pojam odnosno fenomen logistički sustav dijeli na više različitih

[113] Jerman, *op. cit*. u bilj. 112, str. 15, Oelfke, *op. cit*. u bilj. 112, str. 6.

[114] Prije svih Pfohl, Hans-Christian, *Logistiksysteme*, 8. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Springer, Berlin-Heidelberg, 2010., str. 12 – 14. Njegovu sistematizaciju različitih i mnogobrojnih definicija logistike kao najprecizniju preuzima i Zelenika.

[115] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 127, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 112, str. 20.

[116] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 128, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 112, str. 21.

[117] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 128, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 112, str. 21.

[118] Jerman, *op. cit*. u bilj. 112, str. 16.

podsustava.[119] Jedan od podsustava jest i sustav tercijarne logistike.[120] Njega čine sve one gospodarske djelatnosti koje se u ekonomskoj teoriji smatraju djelatnostima tercijarnog sektora koji je izuzetno važan za hrvatsko gospodarstvo. Kad se pojam logistike poveže sa specifičnim djelatnostima tercijarnog sektora, svaka od tih djelatnosti predstavlja neki od podsustava u okviru tercijarne logistike.[121]

U njemačkoj pravnoj književnosti koja je komparativno najdetaljnije pristupila analizi pojma logistike, s pravnog aspekta logistika se kao djelatnost, pomalo i cirkularno, definira kao skup aktivnosti povodom kojih se sklapa ugovor o logistici (*Logistikvertrag, Logistics Contract*).[122] U tom se smislu kaže kako je logistika proces isporučivanja točno određene robe, na točno određeno mjesto, u točno određenoj količini, s točno određenim informacijama, u točno određeno vrijeme, točno određene kvalitete uz točno određen trošak.[123]

Stoga se klasičnim (uobičajenim) logističkim uslugama odnosno aktivnostima mogu smatrati usluge prijevoza robe, skladištenja robe, organizacije dobave robe kao i ostale usluge manipulacije robom u robnom prometu. Samim je time jasno da se u središtu pružanja logističkih usluga nalaze poduzetnici koji tradicionalno pružaju usluge povezane s prometom robe odnosno prijevoznici, skladištari ili špediteri koji se u odgovarajućim ugovorima o logistici koje sklapaju, a u kojima se obvezuju na izvršenje različitih logističkih usluga, ali i u predmetnoj branši, najčešće skupno nazivaju logističarima.

[119] O podjeli logističkih sustava detaljno u Zelenika, *op. cit*. u bilj. 112, str. 213 nadalje.

[120] O sustavu tercijarne logistike detaljno Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 178 – 182, Zelenika, Pupovac, Rudić, *op. cit.* u bilj. 88, str. 146. Istaknuto je kako su podsustavi logističkoga sustava megalogistika, globalna logistika, makro-mikro-meta logistika, interlogistika i intralogistika, servisna logistika, informacijska logistika, menadžment logistika, primarna logistika, sekundarna logistika, tercijarna logistika, kvartarna logistika, kvintarna logistika i logistika održivog razvoja.

[121] U tom se smislu govori o trgovinskologističkom sustavu, transportnologističkom sustavu, skladišnologističkom sustavu itd.

[122] Tako, primjerice, Kollatz, *op. cit*. u bilj. 112, str. 12.

[123] Kollatz, *op. cit*. u bilj. 112, str. 12, Lommatzsch, *op. cit*. u bilj. 55, str. 1. Njemačka pravna književnost tu definiciju logistike naziva tzv. 7 R definicijom: *die richtige Ware, am richtigen Ort, in der richtigen Menge, mit der richtigen Information, zum richtigen Zeitpunkt, in der richtigen Qualitat, zu den richtigen Kosten liefern.*

3.3. Preobražaj djelatnosti klasične (redovite) špedicije u djelatnost pružanja logističkih usluga

3.3.1. Gospodarski razlozi preobražaja

U ekonomskoj literaturi koja se bavi tradicionalnim uslugama prijevoza robe i brige o robi kao gospodarskim djelatnostima prepoznata je i dokazana preobrazba klasičnih prijevoznih, skladišnih i špediterskih usluga u logističke usluge.[124] Riječ je o širenju broja i vrste usluga koje se na tržištu nude i obavljaju za nalogodavce uz odgovarajuće gospodarsko objašnjenje i opravdanje.

Naime, pod utjecajem suvremenih kretanja u industriji i trgovini pred špeditere, prijevoznike i skladištare stavljaju se zahtjevi koji nadilaze puki prijevoz robe, njezino čuvanje ili tek organizaciju prijevoza robe, odnosno obavljanje sporednih poslova povezanih s otpremom. Ta suvremena kretanja možemo prepoznati u pojmovima i procesima kao što su *Supply Chain Management, Make-it-or-Buy-it* ili *Just in Time / Just in Sequence*[125] sustavima proizvodnje ili pružanja usluga. Budući da je njihovo osnovno obilježje obavljanje više različitih odnosno raznorodnih aktivnosti istodobno, takvi se procesi nazivaju i integriranim aktivnostima ili integriranom (integralnom) logistikom.[126]

---

[124] Primjerice, o pretvaranju klasične špedicije u tzv. logističku špediciju pišu Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 309 – 431, Zelenika, Pupovac, Rudić, *op. cit*. u bilj. 88, str. 144. O pretvaranju poslova skladištenja u djelatnost pružanja logističkih usluga odnosno skladištenju kao logističkoj usluzi vidi Tunn, Jürgen, *Lagerrecht/Kontraktlogistik*, C.F. Müller Verlag, 2005., str. 10 i dalje.

[125] *Supply Chain Management* ekonomski je termin koji se najšire može definirati kao skup aktivnosti koje stvaraju robu i usluge transformacijom *inputa* u *outpute* upravljanjem lancem opskrbe. Njegov smisao jest što brže, učinkovitije i jeftinije nabavljati potrebne sirovine i usluge za potrebe poduzeća. Tako Bloomberg, LeMay, Hanna, *op. cit.* u bilj. 111, str. 4 i 5.

Just in time / Just in sequence sustavi proizvodnje odnosno nabave termini su koji označavaju tako organiziranu nabavu odnosno proizvodnju pri kojoj se teži pravovremenosti isporuke sirovine odnosno proizvoda uz minimiziranje zaliha. Tako Bloomberg, LeMay, Hanna, op. cit. u bilj. 111, str. 31 – 33. Detaljno o razvoju *Just in time* koncepta koji potječe iz Japana s kraja 1980-ih godina prošlog stoljeća i koji implementira temeljno pravilo logistike, koje zahtijeva da točno određena roba u točno određenoj količini bude dostupna na vrijeme, u industrijskoj proizvodnji v. u Veselko, Gregor, Jakomin, Igor, *Just in time as a logistical supply concept*, Promet – Traffic&Transportation, Vol. 18, 2006, No. 4, str. 279 – 283.

[126] Tako, primjerice, Bloomberg, LeMay, Hanna, *op. cit*. u bilj. 112, str. 6, Sink, Harry L., Langley, John C., *A managerial framework for the acquisition of third-party logistic services*, Journal of Busines Logistics, Vol. 18, No 2., 1997., str. 163 – 189, str. 170. Bloomberg, LeMay, Hanna integralnu logistiku definiraju kao „proces predviđanja potreba i želja kupaca; prikupljanje kapitala, materijala, ljudi, tehnologija i informacija potrebnih za

Suvremene procese proizvodnje i pružanja usluga poduzetnici različitih profila mogu implementirati i primjenjivati samostalno ili ih povjeriti drugim poduzetnicima. Pritom je važno prepoznati koje su aktivnosti njihova temeljna, središnja djelatnost (*core competence*).[127] Stav je suvremenih ekonomskih teorija da poduzetnici trebaju izdvojiti većinu poslovnih aktivnosti koje nisu njihova temeljna gospodarska djelatnost. Taj je proces poznat i pod imenom *outsourcing*.[128]

Poslovna praksa pokazuje da poduzetnici uglavnom iz vlastitih poslovnih sustava izdvajaju aktivnosti prijevoza, skladištenja robe kao i različite logističke aktivnosti povezane s robom.[129] U ekonomskom diskursu te se aktivnosti nazivaju generičkim nazivima kao što su logističke aktivnosti, logističke usluge, odnosno jednom riječju logistikom, stoga se povjeravanje prijevoza, skladištenja te različitih aktivnosti manipulacije robom trećima naziva i *outsourcingom* logistike, tj. logističkih usluga. *Outsourcing* ne treba uvijek razumjeti kao povjeravanje obavljanja dijela vlastitih, sporednih aktivnosti trećima. Ključno je odvajanje temeljne od sporednih poslovnih aktivnosti poduzetnika.[130] *Outsourcing* se, dakle, provodi po objektivnom kriteriju.

---

ispunjenje tih potreba i želja; optimiranje proizvodne mreže roba ili usluga s ciljem ispunjenja kupčevih zahtjeva; korištenje mreže s ciljem ispunjenja kupčevih zahtjeva unutar vremenskog roka."

[127] Ogorelc, Anton, *Outsourcing of Transport and Logistics Services*, Promet – Traffic&Transportation, Vol. 19, 2007, No 6, 371 – 380, str. 373.

[128] Ogorelc, *op. cit*. u bilj. 127, str. 371, Sink, Langley, *op. cit*. u bilj. 126, str. 169.

[129] Navedeno naravno vrijedi za sve osim za poduzetnike kojima su temeljne djelatnosti upravo različite logističke djelatnosti. Da je riječ o aktivnostima prijevoza robe svim prijevoznim sredstvima, uskladištenja robe, carinskim radnjama, pakiranju i prepakiranju robe, manipulaciji robom, brizi o robi i brizi o dokumentaciji povezanoj s robom naglašava i Augello, William, J., *Transportation, Logistics and the Law*, Transportation Consumer Protection Council Inc., Huntington, NY, 2004., str. 231.

[130] Ogorelc, *op. cit*. u bilj. 127, str. 374 – 375, sistematizira razine izdvajanja logističkih usluga od kojih neke, niže, poduzetnici mogu obavljati i samostalno. Ekonomska teorija poznaje ih pet. Prva je *In-house party logistics* (1PL) logistika, odnosno logistika koju poduzetnik obavlja samostalno, u okviru vlastitog poduzeća, a primjerena je manjim poduzetnicima. Sljedeća je razina *Asset-based party logistics* (2 PL) logistika koja se objašnjava kao upravljanje tzv. tradicionalnim logističkim aktivnostima (skladištenje, prijevoz i sl.). *Third party logistics* (3 PL) logistika predstavlja prepuštanje upravljanja svih ili dijela logističkih aktivnosti drugom poduzetniku. *Fourth party logistics* (4 PL) logistika, koja se još zove i *supply chain* logistikom odnosno *lead* logistikom predstavlja složeniju verziju 3 PL logistike, a sastoji se od osmišljavanja i vođenja cjelovitog lanca opskrbe (*supply chain*) za određenog poduzetnika. *Fifth party logistics* (5 PL) logistika najviša je razina izdvajanja logističkih aktivnosti koju mogu provesti bilo 3 PL bilo 4 PL logističari, a sastoji se od upravljanja lancem opskrbe putem suvremenih informatičkih rješenja.

Osim koncentracije na obavljanje temeljnih djelatnosti, u prilog povjeravanju obavljanja logističkih usluga trećima navodi se i nekoliko dodatnih razloga. Prvo, izdvajanjem neke ili svih logističkih aktivnosti poduzetnik smanjuje operativne troškove poslovanja prepuštajući tržišnoj utakmici između logističkih poduzetnika određivanje cijene za logističku uslugu koja će, pretpostavka je, biti niža nego da sam obavlja iste poslove. Drugo, povećava se kvaliteta logističkih aktivnosti nužnih za obavljanje poduzetnikove djelatnosti.[131] Vještine, znanja i iskustva osoba koje se bave isključivo pružanjem logističkih usluga nužno su veća jer je logističkim poduzetnicima pružanje logističkih usluga temeljna djelatnost (*core competence*). Treće, povećava se razina inovativnosti, osmišljavaju se i stvaraju nove logističke usluge.[132] Sve navedeno u konačnici treba rezultirati ostvarenjem boljih poslovnih rezultata poduzetniku koji logističke aktivnosti povjerava trećima.

Razliku u poslovima koje obavljaju suvremeni logističari u odnosu na klasične špeditere, prijevoznike ili skladištare možemo pronaći i u tome što usluga koju logističari pružaju stvara tzv. dodanu vrijednost (*added value*) nalogodavcu za kojeg se otprema ili doprema roba.[133] Nije samo stvar u tome da je logističar obvezan organizirati prijevoz robe od točke A do točke B ili njezino čuvanje u određenom stanju, već on na određeni način ulazi u poslovni proces svojega nalogodavca.[134] Dodana vrijednost očituje se upravo u toj funkcionalnoj povezanosti nalogodavca i logističara po kojoj logističar treba brzo, sigurno i pouzdano pružiti traženu uslugu po potrebi se prilagođavajući specifičnim nalogodavčevim zahtjevima.[135]

Analiza poslova koji se po načelima *outsourcinga* povjeravaju logističarima (logističkim operatorima) otkriva da se najveći broj tzv. logističkih usluga odnosi na radnje i

---

[131] Pretpostavka je da će i poduzetnik koji u vlastitim pogonima izdvoji logističke usluge u posebnu cjelinu ostvariti uštedu i povećati kvalitetu obavljenih aktivnosti. Međutim, nerealno je očekivati da će ušteda i kvaliteta biti jednake kao i pri povjeravanju te usluge trećima. Također, nije vjerojatno stvaranje gospodarski primjenjivih logističkih inovacija unutar poduzetničkih sustava kojima logističke aktivnosti nisu primarna djelatnost.

[132] Ogorelc, *op. cit*. u bilj. 127, str. 373.

[133] Baluch, Issa, *The Changing Role of the Freight Forwarder*, dostupno na http://www.wbe.net/members/pdf/Part4BChangingRoleofFreightForwarder.pdf, str. 1 – 8, str. 3.

[134] Lemoine, W., Dagnaes, Lars, *Globalization and Networking Organisation of European Freight, Forwarding and Logistics Providers,* 2nd International Conference On Co-operation and Competition, Vaxyo University, Sweden, 2002., dostupno na http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/summary?doi=10.1.1.83.2441, str. 1 – 15, str. 4.

[135] *Ibid.*

poslove prijevoza ili skladištenja robe.[136] Dodana vrijednost logističkih usluga očitovat će se tako što će izuzev prijevoza i skladištenja robe logističar pružiti i neke druge logističke usluge vezane uz robu (primjerice pakiranje i označavanje robe, organizacijske usluge i sl.) kao jedinstvenu uslugu, na način koji će za nalogodavca biti vredniji od obavljanja svake od tih radnji pojedinačno, upravo zato što ispunjenje usluge logističara ne znači samo isporuku robe već i dodanu vrijednost za poslovanje njegova poduzeća. Ako se takve logističke usluge integriraju u jedinstvenu cjelinu, govorimo o specifičnoj gospodarskoj djelatnosti odnosno o poslovima pružanja logističkih usluga.[137]

3.3.2. Špediter kao središte preobražaja klasične špedicije u djelatnost pružanja logističkih usluga

Slijedom navedenih gospodarskih razloga preobražaja klasičnih špediterskih usluga u djelatnost pružanja logističkih usluga, nije neuobičajeno ili iznenađujuće što se u gospodarskom pa i u marketinškom smislu na tržištu kao pružatelji logističkih usluga u znatnom broju pozicioniraju prijevoznici odnosno skladištari. Čini se, međutim, da s obzirom na prirodu njihova posla i usluga koje pružaju, priliku pozicionirati se kao uspješni pružatelji logističkih usluga imaju napose špediteri. Špediteri su poduzetnici kojima je temeljna zadaća organizirati prijevoz robe te kao takvi imaju najbolji pregled svih aktivnosti koje su povezane s prijevozom robe, čuvanjem robe u određenom stanju za vrijeme prijevoza i obavljanjem ostalih srodnih aktivnosti. Položaj špeditera u odnosu na konkurenciju ima određenih slabosti. Klasični špediteri u pravilu ne raspolažu vlastitim prijevoznim sredstvima i skladišnim prostorima. Ako njima i raspolažu, uglavnom je riječ o sredstvima za prijevoz robe cestom te

[136] Tako, primjerice, 55 % indijskih kompanija povjerava prijevoz proizvoda 3PL provideru. Vidi u Sahay, B.S., Mohan, Ramneesh, *3PL practices: an Indian Perspective*, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, Vol. 36, No. 9, 2006., str. 666 – 689, str. 676.

[137] Da postoje određene logističke usluge koje se u okviru *outsourcinga* pružaju mnogo češće od drugih, govore i određeni statistički podaci. Primjerice, istraživanje provedeno 2006. godine u Indiji na poduzećima različitih djelatnosti pokazuje da se najveći broj logističkih usluga povjerenih trećima (3PL logističarima) odnosi na djelatnosti prijevoza, skladištenja, carinjenja robe, pakiranja i označavanja robe (30 % do 50 % poduzeća povjerilo je obavljanje tih aktivnosti vanjskim poduzetnicima). Usluge dijela proizvodnje robe trećima povjerilo je 16 % poduzeća, 8.5 % marketinške i promotivne usluge, a 22.9 % distribuciju robe. Prema Sahay/Mohan, *op. cit*. u bilj. 135, str. 676 – 677.

skladištima koja nisu specijalizirana za manipulaciju raznovrsnom robom. Osim toga, procesi globalizacije, brzog i laganog kruženja informacija, olakšavaju potencijalnim nalogodavcima direktan pristup prijevoznicima, skladištarima, logističkim operaterima.

Položaj špeditera u odnosu na konkurenciju na logističkom tržištu ima i određenih prednosti. One ponajprije proizlaze iz sadržaja njihove osnovne djelatnosti. Biti organizator prijevoza robe znači dobro poznavati prilike na tržištima prijevozničkih, skladišnih i općenito trgovačkih usluga. U tom smislu špediteru s pravom pripada naziv sveopćeg poduzetnika prometa robom.[138] Osim toga, u prirodi špediterske djelatnosti nalazi se obavljanje svih poslova povezanih s otpremom robe te klasični špediteri raspolažu s određenim materijalnim resursima i znanjima koja bi bila primjenjiva u pružanju cjelovite logističke usluge.

U smislu svega navedenog potencijal, ali i potrebu preobrazbe špedicije prepoznala je i FIATA koja je s Europskim udruženjem za špediciju, transport, logistiku i carinu (CLECAT)[139] još 2005. usvojila definiciju „špedicije i logističkih usluga". „Špedicijom i logističkim uslugama" smatraju se sve usluge povezane s prijevozom (jednim prijevoznim sredstvom ili multimodalnim prijevozom), konsolidacijom, skladištenjem, manevriranjem, pakiranjem ili distribucijom robe kao i sve dodatne i savjetodavne usluge s tim u vezi, uključujući, ali ne ograničavajući se na carinske radnje, porezne radnje, deklariranje robe, osiguranje robe, kao i naplaćivanje robe te pribavljanje dokumenata povezanih s robom. Špediterskim uslugama smatraju se i logističke usluge povezane sa suvremenom informatičkom i komunikacijskom tehnologijom povezanom s prijevozom robe, manevriranjem i skladištenjem robe, kao i *de facto* kompletno upravljanje opskrbnim lancem (*supply chain management*). Sve su navedene usluge fleksibilne i mogu biti prilagođene konkretnim potrebama.[140]

FIATA je, dakle, kao strukovno međunarodno udruženje špeditera prepoznala potrebu da se špediteri aktivno uključe na tržište logističkih usluga. FIATA veže špediciju i pružanje

[138] Schmidt, *op. cit*. u bilj. 90, str. 984, nazivajući špeditera *Allround Unternehmer des Warenumschlags.* U tom smislu i Schmithoff, Clive M., *The Export Trade*, Stevens, 5. izdanje, London, 1969., str. 150, naglašavajući specijalizirano znanje koje špediteri posjeduju što ih čini nezaobilaznim čimbenikom međunarodne trgovine.

[139] Međunarodni savez špediterskih udruženja (*Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés*) odnosno FIATA nastao je još 1926. godine u Beču. *European Association for Forwarding, Transport, Logistics and Custom Services* (CLECAT) jest europsko strukovno udruženje poduzetnika koji se bave djelatnostima logistike, prijevoza, špedicije i carinjenja robe, čiji su članovi nacionalna špediterska i logistička udruženja.

[140] Izvorni tekst na engleskom jeziku dostupan na https://fiata.org/.

logističkih usluga u jedinstvenu cjelinu otvarajući prostor i za promjene u pravnom položaju špeditera ovisno o vrsti usluge koju on pruža. Opis djelatnosti dovoljno je širok da obuhvaća obavljanje poslova klasične špedicije kao i svih ostalih logističkih poslova i usluga i jedan je od ciljeva tog međunarodnog udruženja pozicionirati špeditere kao pružatelje logističkih usluga te kao strukovno udruženje pratiti i podržati njihovu gospodarsku preobrazbu u logističare.

III. POJAM I PRAVNA PRIRODA UGOVORA O ŠPEDICIJI I UGOVORA O LOGISTICI

1. Pojam ugovora o špediciji

1.1. Općenito

U domaćoj se ekonomskoj i pravnoj književnosti već dugi niz godina vodi rasprava o nazivu tog pravnog posla. Rješenje prihvaćeno u ZOO 78 rezultat je kompromisa između mišljenja većine stručnjaka koji se bave špedicijom kao gospodarskom djelatnošću ili špedicijom kao pravnim poslom i želje da se pronađe odgovarajući naziv na hrvatskom jeziku.[141] Tom pravnom poslu nadjenula su se dva jednako vrijedna naziva, za što nije bilo potrebe.

Prije svega, zakonodavac bi trebao odabrati jedno od dva ponuđena rješenja kako bi dokinuo višegodišnju praksu istodobne, često neselektivne, nekonzistentne upotrebe oba naziva. Odabir između ponuđenih izraza neće rezultirati pojmovno i jezično pogrešnim rješenjem, ali bi se trebao normativno provesti. To prije svega nalažu pravno dogmatski razlozi. Riječ „špedicija" trebalo bi zamijeniti izrazom „ugovor o špediciji" kako bi se taj pravni institut izjednačio s nomotehnikom ostalih, usporedivih ugovora u ZOO-u.[142] Izraz „špedicija" upotrebljava se kao sinonim za djelatnost špeditera te je primjereniji ekonomskom izričaju, dok bi izraz „ugovor o špediciji" bio primjereniji pravnom izričaju.[143]

[141] U ZOO-u 78 institut je bio uređen pod nazivom „otpremanje (špedicija)". U ZOO-u 2005. ugovor je uređen pod nazivom „ugovor o otpremi (špedicija)".

[142] Tako postoje, primjerice, ugovor o kupoprodaji, ugovor o komisiji, ugovor o trgovinskom zastupanju, ugovor o uskladištenju i sl., a ne kupoprodaja, komisija, trgovinsko zastupanje, uskladištenje kao tipične djelatnosti, aktivnosti povezane s prometom roba.

[143] Tako je, primjerice, riječ „špedicija" u *Pravnom leksikonu* izjednačena s pojmom ugovora o špediciji, dok se pojam „otprema" ili „ugovor o otpremi" ne ističe posebno. V. Pezo, Vladimir (gl. urednik), *Pravni leksikon,* Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2007., str. 1586.

Više razloga ide u prilog tomu da se taj pravni posao nazove ugovorom o špediciji.[144] Riječ „špedicija“, naime, potječe od latinskog izraza *expedire* koji se doslovno prevodi kao odriješiti, urediti. Riječ je o internacionaliziranom izrazu koji se udomaćio u mnogim europskim pravnim sustavima. U poslovnom je i pravnom prometu sadržaj odnosa špeditera i nalogodavca poznat te se zna što se može očekivati ako se s nekim sklopi ugovor o špediciji. Izraz „špedicija“, odnosno „ugovor o špediciji“, svojstven je austrijskom, njemačkom i švicarskom pravu s kojima pravno uređenje špedicije u hrvatskom pravu ima mnogo sličnosti, za razliku od engleskog ili francuskog prava gdje taj ugovor ne sadržava riječ „špedicija“, a čija su obilježja različita u odnosu na domaće pravo.[145]

Nadalje, valja raspraviti i pitanje jesu li riječi špedicija i otprema doista sinonimi. Ako otpremu shvatimo kao organizaciju prijevoza, moglo bi se zaključiti da doista i jesu.[146] Međutim, špediteri osim organizacije prijevoza, koja se po definiciji provodi sklapanjem ugovora s prijevoznicima, obavljaju i ostale uobičajene poslove i radnje. Ponekad obavljanje tih ostalih radnji ne stoji u vezi s prijevozom robe već se iscrpljuje u, primjerice, obavljanju složenih carinskih formalnosti prilikom uvoza robe. Tada špediter zapravo i ne obavlja organizaciju prijevoza stvari kao svoju središnju obavezu, pri čemu carinske formalnosti obavlja s osnova sklopljenog ugovora o špediciji. Izraz „špedicija“ u poslovnoj bi praksi, jezično, ali i pravno, sasvim sigurno obuhvaćao sve poslove povezane s organizacijom prijevoza robe, ali i druge sporedne, dodatne poslove. Čak i kad bi se zaključilo da je u jezičnom smislu doista riječ o sinonimima, ne može se poreći da je izraz „špedicija“ raširenija u špediterskoj/otpremničkoj branši. Nema dvojbe da se u poslovnoj praksi hrvatskih špeditera udomaćio i prevladava izraz „špedicija“ nasuprot izrazu „otprema“,[147] unatoč tomu što krovno

[144] Postoje argumenti u prilog izrazu „otprema“. Osnovni je argument načelno ispravna težnja da se, kad je to moguće, upotrebljava izvorno hrvatski izraz. U Hrvatsko-ugarskom trgovačkom zakonu upotrebljavao se izraz „otprema“, stoga se uvijek može braniti teza da su otprema i špedicija u pravnom smislu istoznačnice.

[145] Tako, primjerice, engleski *freight forwarding contract* (analogno *freight forwarderi* ili samo *forwarderi*) ili francuski *commission de transport* (analogno *commissionaire de transport*) imaju ponešto drugačija obilježja od hrvatskog, austrijskog ili njemačkog ugovora o špediciji.

[146] Prema Klaiću riječ „špedicija“ u osnovnom značenju jest otpravljanje, otprema, otpremanje robe. V. Klaić, Bratoljub, *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod Matice hrvatske, Zagreb, 2004., str. 1303.

[147] Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 24, navodeći brojna trgovačka društva u čijim se tvrtkama nalazi riječ špedicija, odnosno neka od izvedenica te riječi, npr. Croatiašped, Omegašped, Zagrebšped i sl.

udruženje domaćih špeditera u svom nazivu i u nazivu općih uvjeta poslovanja rabi riječ „otprema“.

Treba raspraviti i odnos pojma „otprema“ s pojmovima „doprema“ i „provoz“ robe. Ti se izrazi često upotrebljavaju jedni uz druge navodeći na zaključak da je riječ o pojmovno različitim aktivnostima.[148] Takav zaključak ne bi bio sasvim neosnovan. Otprema bi u jezičnom smislu odgovarala odašiljanju robe po nalogu nalogodavca koji bi u tom slučaju u pravilu bio prodavatelj robe.[149] Nema zapreke da nalogodavac bude i kupac robe koji temeljem ugovora o kupoprodaji preuzima obvezu organizirati prijevoz robe, a samim time i sklopiti ugovor o špediciji.[150] U tom bi smislu obveza špeditera bila doprema robe kupcu. Također, špediter može imati ulogu organizatora provoza robe na određenom dijelu njezina putovanja. Primjerice, kad djeluje kao podšpediter ili međušpediter za svojeg nalogodavca špeditera. Ipak, treba zauzeti stav da se izraz „otprema“ upotrebljava kao viši rodni pojam otpreme, dopreme i provoza robe. Uporaba izraza „špedicija“, međutim, ne ostavlja nikakve dvojbe.

1.2. Definicija ugovora o špediciji u hrvatskom i poredbenom pravu

Poredbenopravna analiza razvoja ugovora o špediciji pokazuje da je taj pravni institut različito uređen u pojedinim nacionalnim europskim pravima. [151]

[148] Tako se u čl. 2. Općih uvjeta poslovanja MOH-a navodi da je otpremnik „organizator otpreme i dopreme stvari svim prijevoznim sredstvima i na svim prijevoznim putevima“.

[149] Kod međunarodne špedicije bila bi riječ o izvoznicima.

[150] Kod međunarodne špedicije bila bi riječ o uvoznicima.

[151] Za pojam ugovora o špediciji u domaćem pravu vidi: Bukljaš, Ivan u: Bukljaš, Ivan, Vizner, Boris, *Komentar Zakona o obveznim (obligacionim) odnosima,* Posebni dio, knjiga 4., Zagreb, 1979., str. 2447 – 2481, Carić, Slavko, u Blagojević, Borislav, Krulj, Vrleta, *Komentar Zakona o obligacionim odnosima,* drugo izdanje, Savremena administracija, Beograd, 1983., str. 1796 – 1825, Carić *op. cit*. u bilj. 1, Carić *op. cit*. u bilj. 91, Cigoj, Stojan u: Cigoj, Stojan, *Komentar obligacijskih razmerij*, IV. knjiga, Časopisni zavod uradni list SR Slovenije, Ljubljana, 1986., str. 2283 – 2308, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, Fuchs, *op. cit*. u bilj. 1, Gorenc, Vilim, u Gorenc, Vilim (ured), *Komentar Zakona o obveznim odnosima,* RRiF, Zagreb, 2005., str. 1254 – 1283, Gorenc Vilim u Gorenc, Vilim (ured), *Komentar Zakona o obveznim odnosima,* Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 1255 – 1282, Grabovac, Ivo, *Ugovor o otpremanju*, Pravo i porezi, 8/1997, str. 7 – 10, Grubišić, *op. cit*. u bilj. 1, Kandare *op. cit*. u bilj. 1, Kandare *op. cit*. u bilj. 30, Kandare, Boris, *Pravna priroda ugovora o špediciji*, poseban otisak Zbornika Pravnog fakulteta u Rijeci, Rijeka, 1980., str. 213 – 223, Marušić, Sofija, *Izvori prava i pojam ugovora o špediciji*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, XI/1974., Split, 1974., str. 117 – 125, Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 351 – 387, Momčinović, Hrvoje, *Ugovor o otpremanju (špediciji),* Računovodstvo, revizija i

Ugovor o špediciji u hrvatskom je pravu uređen ZOO-om pod nazivom Ugovor o otpremi (špedicija). Ugovorom o otpremi obvezuje se otpremnik radi prijevoza stvari sklopiti, u svoje ime a za račun nalogodavca, ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje

financije, 8/2000, str. 68 – 71, Rastovčan, Pavao, *Komparativno trgovačko pravo, odabrana poglavlja,* Institut za međunarodno pravo i međunarodne odnose, Zagreb, 1954., Romštajn, Ivan, *Pravna narav ugovora o špediciji s kratkim osvrtom na odgovornost špeditera kod nas i u svijetu*, Godišnjak Pravnog fakulteta u Osijeku, poseban otisak, Osijek, 1980., str. 141 – 149, Trajković, Miodrag, u: Perović, Slobodan, Stojanović, Dragoljub, *Komentar Zakona o obligacionim odnosima*, knjiga druga, Pravni fakultet Kragujevac, Kulturni centar Gornji Milanovac, Kragujevac, 1980., str. 660 – 691, Turina, *op. cit*. u bilj. 1, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 1, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40.

Za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo vidi: Bydlinski, Peter, *op. cit*. u bilj. 50, Bydlinski, Peter, Valder Hubert, u: Drescher, Ingo; Fleischer, Holger, Schmidt, Karsten, (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2023., §§ 453 – 466, Brox, Hans, *Handels-und Wertpapierrecht,* Verlag C.H. Beck, 18. izdanje, § 22, Canaris, Claus Wilhelm, *Handelsrecht,* 24. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 2006., § 31, Hadjiani, Jasmin u: Haag, Oliver; Löffler Joachim, (ured.) *Praxiskommentar zum Handelsrecht*, LexisNexis, Münster, 2010., Helm, Johann Georg, *op. cit*. u bilj. 37, Joachim, Willi, u: Horn, Norbert, (ured.), *Heymann Handelsgesetzbuch*, Band 4, Viertes Buch, 2. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, De Gruyter Recht, Berlin, 2005., Koller, Ingo, *Transportrecht,* 7. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Verlag C.H. Beck, München, 2010., Koller, Ingo, u: Koller, Ingo; Roth, Wulf-Henning; Morck, Winfried, *Handelsgesetzbuch, Kommentar,* Verlag C.H. Beck, München, 2011., Merkt, Hanno, u: Hopt, Klaus J.; Merkt, Hanno; Baumbach, Adolf, *Handelsgesetzbuch*, 34. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Verlag C.H. Beck, München, 2010., Müglich, Andreas, *Das neue Transportrecht – TRG*, Bundesanzeiger Verlag, 1999., Paschke, Marian, u: Oetker, Harmut, *Handelsgesetzbuch, Kommentar*, 8. izdanje, Verlag C.H. Beck, München 2025., Rinkler, Axel, u: Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn, *Handelsgesetzbuch, Kommentar,* Band 2, Transportrecht, Bank und Borsenrecht, 2. izdanje, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009., Schmidt, Karsten, *op. cit*. u bilj. 90, Thume, Karl-Heinz, u: Fremuth, Fritz; Thume, Karl-Heinz, (ured.) *Kommentar zum Transportrecht*, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Heidelberg, 2000., Widmann, Hubert, *Kommentar zum Transportrecht*, 3. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Luchterhand, 1999., Wieske, Thomas, *Transportrecht*, 2. izdanje, Springer, Berlin-Heidelberg, 2008., Wieske, Thomas, u: Heidel, Thomas; Schall, Alexander, (ured.) *Handelsgesetzbuch-Handkommentar*, Nomos Verlag, Baden-Baden, 2011.

Za s hrvatskim pravom usporedivo austrijsko pravo vidi: Krejci, *op. cit*. u bilj. 57, Schauer, Martin, u: Krejci, Hans (ured.), *Kommentar zu den durch das HaRAG 2005 eingefuhrten Neuerungen im Unternehmergesetzbuch und im Allgemeinen burgerlichen Gesetzbuch,* Manzsche Verlags - und Universitatsbuchhandlung, Beč, 2007.

Za s hrvatskim pravom usporedivo slovensko pravo vidi: Jerman, *op. cit*. u bilj. 112, Kranjc, Vesna, *Gospodarsko pogodbeno pravo*, Univerza v Mariboru, Pravna fakulteta, str. 353 – 369.

Za švicarsko pravo vidi: Staehlin, Ernst, *op. cit.* u bilj. 59, Hofstetter, Josef, *op. cit.* u bilj. 58, Pfenninger, Markus, *op. cit.* u bilj. 59.

Za francusko pravo vidi: Sonnenberger, Hans Jurgen, Damman, Reinhard, *Französisches Handels und Wirtschaftsrecht*, drugo izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Heidelberg, 1991.

Za englesko pravo vidi: Glass, David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts,* LLP, London, Singapoure, 2004., Glass, David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts,* 2nd ed., Informa, London, New York, 2012.

prijevoza te obaviti ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavac se obvezuje isplatiti mu određenu naknadu.[152] Ako je ugovorom predviđeno, otpremnik može sklopiti ugovor o prijevozu i poduzimati druge pravne radnje u ime i za račun nalogodavca.[153]

U njemačkom je pravu ugovor o špediciji uređen §§ 453 – 466 HGB-a. U § 453 Abs. 1 i 2 propisano je kako se ugovorom o špediciji špediter obvezuje pošiljatelju pobrinuti se za otpremu robe, a pošiljatelj se špediteru obvezuje platiti ugovorenu naknadu. Tako definiran ugovor o špediciji rezultat je već spomenutog reformskog TRG-a iz 1998. godine. Reformom je napuštena stoljetna definicija ugovora o špediciji iz § 407 HGB-a koja je polazila od definicije špeditera kao osobe koja se obrtimice, u svoje ime a za račun pošiljatelja, brine o otpremi robe putem prijevoznika ili brodara.

U austrijskom je pravu ugovor o špediciji uređen jednako kao što je bio u njemačkom pravu do 1998. godine. Reformom austrijskog trgovačkog prava 2005. godine tek je izbačena riječ „obrtimice" iz definicije. Razlog tomu može se tražiti u pojašnjenju polja primjene UGB-a na trgovce nakon reforme. Ugovorom o špediciji (*eigentlich Speditionsgeschäft*) prije zakonskih promjena smatrao se samo onaj ugovor o špediciji koji je sklapao špediter kojem je špedicija bila gospodarska djelatnost, dok su se na slučajeve sklapanja ugovora o špediciji izvan gospodarske djelatnosti trgovca (*uneigentlich Speditionsgeschäft*) pravila HGB-a primjenjivala na odgovarajući način.[154] Nakon spomenute reforme svi se ugovori koje trgovac/poduzetnik u smislu UGB-a sklapa s nalogodavcem radi organizacije prijevoza robe (u smislu definicije UGB-a) smatraju ugovorima o špediciji bez obzira na to bavi li se takav trgovac/poduzetnik špedicijom kao gospodarskom djelatnošću.[155]

U švicarskom je pravu ugovor o špediciji definiran na temelju subjektivnog kriterija. Po čl. 439. OR-a špediterom se smatra onaj tko u svoje ime, a za račun pošiljatelja preuzima obvezu pobrinuti se za otpremu ili dopremu robe za ugovorenu naknadu. Špediter se po

[152] V. čl. 849. st. 1. ZOO-a.

[153] V. čl. 849. st. 2. ZOO-a.

[154] Helm, *op. cit.* u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 73.

[155] Schauer, *op. cit.* u bilj. 151, str. 630.

švicarskom pravu smatra komisionarom, ali se glede prijevoza robe na njega primjenjuju odredbe ugovora o prijevozu.[156]

U slovenskom *Zakonu o obligacijskih razmerij* ugovor o špediciji definiran je člankom 827. (*špedicija*) na identičan način kao i u ZOO-u. Posljedica je to jedinstvenog pravnog nasljeđa na području obveznih odnosa bivše SFRJ jer je ZOO 78 vrijedio kao savezni zakon.

U francuskom pravu ugovor o špediciji uređen je kao poseban oblik ugovora o komisiji u čl. L. 132-3 do L-132-9 CC-a (*commisionaire de transport*). Na definiciju ugovora primjenjuje se opća definicija ugovora o komisiji iz čl. 132-1 u kojoj stoji da su komisionari one osobe koje prema trećima nastupaju u svoje ime, a za račun nalogodavca.

Za englesko je pravo karakteristično da ne postoji zakonska definicija ugovora o špediciji. Špediteri se smatraju agentima, stoga je ugovor o špediciji zapravo podvrsta *agency* ugovora. Agenti su po engleskom pravu one osobe koje sklapajući pravne poslove s trećim osobama utječu na pravni položaj svojih nalogodavaca. Špediteri u tom smislu kao specijalizirani agenti djeluju za račun svojeg nalogodavca.

1.3. Elementi ugovora o špediciji

1.3.1. Sklapanje ugovora o prijevozu i drugih ugovora potrebnih za izvršenje prijevoza

Jedinstveno je stajalište domaće i strane pravne književnosti kako je organizacija prijevoza robe (otprema robe) temeljna obveza špeditera.[157] U tom smislu ona je utkana u sam pojam ugovora o špediciji. ZOO tu obvezu osobito naglašava, koristeći se riječima „radi prijevoza stvari... sklopiti ugovor o prijevozu“.

[156] V. čl. 439. OR-a.

[157] Tako, primjerice, Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 106, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 507, Carić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 46, Eraković, *op. cit.* u bilj. 1, str. 6, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 3, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 27.

Otpremu robe ne treba shvatiti kao puki prijevoz robe od točke A do točke B, kao što bi se u laičkom poimanju otpreme to možda i moglo učiniti. Temeljna obveza špeditera nije promjena lokacije robe, već organizacija njezina prijevoza.[158] Sklapanje ugovora o prijevozu robe ima obilježje najvažnijeg provedbenog posla koji špediter mora sklopiti da bi ispunio svoju obvezu.[159] ZOO taksativno ne nabraja ostale ugovore koje špediter mora sklopiti kao ni uobičajene poslove i radnje koje špediter mora ispuniti da bi izvršio svoje ugovorne obveze. Iz pojedinih odredbi ZOO-a dalo bi se zaključiti kako je obično riječ o sklapanju ugovora o uskladištenju,[160] ugovora o osiguranju[161] ili obavljanju carinskih radnji.[162] Opći uvjeti poslovanja koji se redovito primjenjuju na ugovor o špediciji u tom su smislu mnogo detaljniji.[163]

S druge strane, HGB, primjerice u § 454 Abs. 1 i 2, preciznije opisuje što se točno smatra brigom za otpremu robe. Tako se u § 454 Abs. 1 izričito navodi kako je temeljna obveza špeditera organizacija prijevoza koja se osobito sastoji u određivanju prijevoznoga sredstva i puta, izboru osoba koje će provesti poslove potrebne za otpremu (prijevoznika, skladištara, drugih špeditera) te u osiguranju nalogodavčevih zahtjeva za naknadu štete prema trećim osobama. Uz temeljne obveze špediter je dužan ispuniti sve dodatne, ugovorene obveze povezane s prijevozom kao što su osiguranje robe, pakiranje, označavanje te carinske radnje vezane uz robu. Špediter je dužan sklopiti ugovore kojima se ispunjavaju ugovorene obveze povezane s prijevozom robe,[164] a ne sam izvršiti pojedine aktivnosti otpreme.

Taksativno nabrajanje svih poslova koje bi špediter trebao obaviti s osnova ugovora o špediciji nemoguće je i neopravdano. U prirodi je ugovora o špediciji poduzeti sve poslove,

[158] Helm, *op. cit.* u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 68, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 28.

[159] Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 27.

[160] V. čl. 856. st. 1. koji primjerice navodi skladištara kao neku od osoba za čiji izbor špediter odgovara.

[161] V. čl. 859. st. 1. u kojem stoji kako je špediter dužan osigurati pošiljku samo ako je to ugovoreno.

[162] V. čl. 857. u kojem stoji da nalog za otpremu stvari obuhvaća i obvezu provođenja potrebnih carinskih radnji, plaćanja pristojbi i troškova, ako nije drugačije ugovoreno.

[163] Tako, primjerice, Opći uvjeti poslovanja MOH-a u čl. 2. sadržavaju čak dvadesetak različitih poslova koje špediteri obavljaju u izvršenju ugovora, ali i oni sadržavaju generalnu klauzulu obavljanja „ostalih poslova uobičajenih u međunarodnom otpremništvu“.

[164] V. § 454 Abs. 2.

ugovorene ili potrebne, da se prijevoz organizira. Ipak, valja pozdraviti pristup njemačkog zakonodavca koji u HGB-u § 454 Abs. 1 izdvaja određene poslove kao bitne za ispunjenje temeljne obveze organizacije prijevoza te bi se takav pristup trebao razmotriti i s pozicija hrvatskog prava *de lege ferenda*.[165] S druge strane, određeni se poslovi smatraju uobičajenima u ispunjenju ugovora o špediciji, no njih špediter mora obaviti tek ako su posebno ugovoreni, što ih čini nuzgrednim sastojcima ugovora o špediciji.[166] Riječ je o osiguranju robe, njezinu pakiranju, obavljanju carinskih poslova, obilježavanju robe.[167] Promotre li se samo rješenja ZOO-a kojima su uređena pitanja carinjenja i osiguranja robe kao tipičnih špediterskih poslova, može se postaviti pitanje nedostaje li takva sustavnost ZOO-u. Ako ugovorom nije drukčije određeno, nalog za otpremu robe preko granice sadržava obvezu špeditera da provede potrebne carinske radnje i plati carinske pristojbe i troškove za račun nalogodavca.[168] Iz odredbe proizlazi da je obavljanje carinskih formalnosti prirodan sastojak ugovora o špediciji. S druge strane, špediter je dužan osigurati robu samo ako je to ugovoreno,[169] što bi osiguranje robe činilo nuzgrednim sastojkom ugovora o špediciji.

Pitanje koje se nameće jest je li riječ o ugovoru o špediciji kad špediter preuzima obvezu sklapanja pojedinih poslova uobičajenih za otpremu robe bez sklapanja ugovora o prijevozu? Valja zauzeti stav da pojedinačno ugovaranje uobičajenih provedbenih poslova (osiguranje, pakiranje, carinske radnje) koji nisu istodobno povezani sa sklapanjem ugovora o prijevozu takvim sporazumima odriče pravnu kvalifikaciju ugovora o špediciji.[170] Stajalište proizlazi i iz definicije ugovora o špediciji po kojoj se svi ugovori sklapaju i poslovi obavljaju „radi

[165] U tom smislu ih Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 4, kao i Joachim, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 3, drže bitnim sastojcima ugovora o špediciji. Bitni sastojci ugovora (*essentialia negotii*) oni su dijelovi ugovora koji ga čine određenim poslom, bez kojih pravni posao ne bi mogao postojati. Tako Barbić, Jakša, *Sklapanje ugovora po Zakonu o obveznim odnosima (suglasnost volja)*, Informator, Zagreb, 1980., str. 59.

[166] Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 21. Nuzgredni sastojci ugovora (*accidentalia negotii*) s prirodnim sastojcima ugovora (*naturalia negotii*) čine nebitne sastojke ugovora. Nebitne sastojke ugovora strane mogu, ali i ne moraju ugovoriti. *Naturalia negotii* tipični su sastojci koji su sadržavani u dispozitivnim odredbama zakona, pa će se smatrati sastavnim dijelom ugovora ako ih strane ne isključe, dok *accidentalia negotii* samo sporazumom strana postaju sadržaj ugovora. Tako Barbić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 60.

[167] V. primjerice § 454 Abs. 2 HGB-a.

[168] V. čl. 857. ZOO-a.

[169] V. čl. 859. st. 1. ZOO-a.

[170] U tom smislu za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 3. Koller u tom smislu izričito navodi § 454 Abs. 2 HGB-a u kojem su nabrojeni osiguranje robe, pakiranje, carinjenje,

prijevoza stvari“. To ne znači da je za postojanje ugovora o špediciji uvijek nužno sklapanje ugovora o prijevozu kao temeljnog špediterskog provedbenog posla. Moguća je situacija da nalogodavac sam organizira prijevoz robe, ali mu je špediter potreban zbog mnogih drugih poslova otpreme robe odnosno povezanih s otpremom robe, primjerice skladištenja.

Kad bi, primjerice, špediter sklopio ugovor o uskladištenju nalogodavčeve robe bez sklapanja ugovora o prijevozu, svejedno bi bila riječ o ugovoru o špediciji u smislu ZOO-a,[171] naravno, pod uvjetom da je konkretan ugovor o uskladištenju sklopljen „radi prijevoza“, odnosno radi „izvršenja prijevoza“. Iz svega zaključujemo kako definicija ugovora o špediciji iz ZOO-a može biti protumačena na dva načina. Uže tumačenje išlo bi za tim da je jedino sklapanje ugovora o prijevozu nužno za postojanje ugovora o špediciji, dok ostali ugovori, poslovi i radnje mogu i ne moraju biti sklopljeni i provedeni. Šire tumačenje, koje možemo smatrati ispravnijim, ali ne posve preciznim, ide za tim da je ugovor o prijevozu najvažniji provedbeni posao koji špediter može sklopiti u izvršenju ugovora o špediciji, ali da njegovo sklapanje samo po sebi nije uvjet za postojanje ugovora o špediciji. Problem je u tome što, za razliku od njemačkog prava, ZOO čini se nije dovoljno precizno definirao od čega se sastoji obveza organiziranja prijevoza robe.[172]

1.3.2. Prijevoz stvari (robe)

Gospodarska svrha ugovora o špediciji jest organizacija prijevoza robe. ZOO umjesto izraza „roba“ rabi izraz „stvari“. Iako to pitanje nije jedno od važnijih prilikom razmatranja pojma ugovora o špediciji, čini se da bi pojam „roba“ bio primjereniji. Tomu u prilog ide nekoliko razloga. Prije svega, izraz „roba“ udomaćio se u poslovnoj praksi i češće se

[171] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 22.

[172] ZOO primjerice, za razliku od HGB-a, nigdje ne spominje ugovor o uskladištenju kao ugovor koji špediter uobičajeno sklapa u ispunjavanju obveze organizacije prijevoza robe, iako je riječ o ugovoru koji se u špediterskoj djelatnosti (djelatnosti organizacije prijevoza) smatra gotovo jednako važnim kao i ugovor o prijevozu, o čemu svjedoči i njegovo posebno uvrštavanje u bitne sastojke organizacije prijevoza po HGB-u nakon velike reforme njemačkog transportnog prava.

upotrebljava.[173] Nadalje, u poredbenom pravu također se uvriježila uporaba izraza „roba“.[174] Također, treba istaknuti da se ugovor o špediciji smatra jednim od ugovora robnog prometa.[175] Valja primijetiti kako analiza zakonskih odredbi pokazuje da ZOO nije posve dosljedan u upotrebi izraza „stvar“ odnosno „roba“. Izraz „roba“ može se pronaći pri uređivanju ugovora o uskladištenju,[176] ugovora o komisiji,[177] ugovora o ispitivanju robe i usluge u samom nazivu ugovora,[178] kao i pri uređenju nekih drugih instituta poput zastare međusobnih tražbina iz trgovačkih ugovora o prometu robe i usluga.[179] „Roba“ je, dakle, većinsko opredjeljenje zakonodavca. Ujedno je riječ i o preciznijem izrazu zato što nema robe koja neće ujedno biti i stvar, ali postoje stvari koje nemaju svojstvo robe, primjerice nekretnine.

Praktično važno pitanje jest što sve ulazi u pojam „robe“ (stvari po ZOO-u).[180] Osnovni je razlog tomu eventualna odgovornost za štetu zbog gubitka ili oštećenja robe. Taj bi se pojam nužno trebao široko tumačiti. Njemačko pravo, primjerice, iz pojma „robe“ isključuje žive osobe i nekretnine[181] kao i prijenos vijesti i informacija.[182] Kao robu (stvari) radi čije se otpreme sklapa ugovor o špediciji treba shvatiti i sve ono u čemu je roba pakirana odnosno u

[173] Carić, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1800. Opći uvjeti poslovanja MOH-a u čl. 2. pri definiranju ugovora o otpremi koriste se izrazom „radi prijevoza robe“. U istom članku, doduše, za otpremnika kažu da je „organizator otpreme i dopreme stvari“. U svakom slučaju, sastavljači općih uvjeta poslovanja trebali bi se odlučiti za jedinstveno rješenje.

[174] Tako, primjerice, § 453 Abs. 1 HGB-a, § 407 Abs. 1 UGB-a, Art. 439. OR-a, čl. L-132-3 CC-a.

[175] Tako, primjerice, ugovor o uskladištenju, ugovor o komisiji, ugovor o ispitivanju robe i usluge.

[176] Čl. 744. st. 1. ZOO-a. „Ugovorom o uskladištenju obvezuje se skladištar da primi i čuva određenu robu...“

[177] Čl. 789. ZOO-a. Naslov članaka glasi „Kad komisionar kupuje robu komitenta ili mu prodaje svoju robu“.

[178] Čl. 869. ZOO-a.

[179] Čl. 228. ZOO-a.

[180] Pojam „stvari“ u hrvatskom je pravu određen Zakonom o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (ZV), Narodne novine, br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 90/2010, 143/2012, 152/2014, 81/2015, 94/2017, u čl. 2. st. 2. u kojem stoji da su stvari tjelesni dijelovi prirode, različiti od ljudi, koji služe ljudima za uporabu, kao i sve drugo što je zakonom u pravnom prometu izjednačeno sa stvarima. Gavella, Nikola, u Gavella, Nikola, (et. al.), *Stvarno pravo*, svezak 1., Narodne novine, Zagreb, 2007., str. 66, zaključuje kako po ZV-u „nema netjelesnih stvari, ali se neki netjelesni entiteti tretiraju kao da su stvari“. Gavella ističe da je pojam „stvari“ po ZV-u određen u skladu s doktrinom tjelesnosti.

[181] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 107.

[182] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 69.

čemu se prevozi.[183] Iznimka su ona sredstva koja je ugradio prijevoznik ili pripadaju prijevozniku.[184] Stoga bi robom (stvarima) koje mogu biti predmet špedicije trebalo smatrati pokretne stvari,[185] kao i entitete koji nisu stvari, ali ih zakon pravno izjednačava sa stvarima.[186] U tom smislu robom bi, primjerice, mogli smatrati životinje, pisma, plinove, tekućine koje treba prenijeti iz jednog mjesta u drugo i sl.[187]

1.3.3. Sklapanje ugovora u svoje ime ili u ime nalogodavca

Pri razmatranju pojma ugovora o špediciji način sklapanja provedbenih pravnih poslova nameće se kao jedno od važnijih pitanja, pogotovo stoga što je u oba slučaja djelovanja špeditera zakonom propisano djelovanje špeditera „za račun" nalogodavca. ZOO kao redoviti način djelovanja špeditera ističe sklapanje ugovora „u svoje ime". Sklapanje ugovora „u ime" nalogodavca nameće se kao sporedna mogućnost. Rezultat je to povijesnog razvoja ugovora o špediciji iz ugovora o komisiji čije je osnovno obilježje djelovanje komisionara u svoje ime. Djelovanje špeditera „u svoje ime" temeljni je način djelovanja i u poredbenom pravu.[188] Iznimka je svakako engleski pravni sustav gdje špediter u osnovi djeluje „u ime" svojeg nalogodavca, iako može ugovoriti djelovanje i „u svoje ime"[189]. Ako iz ugovora o špediciji

[183] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 107, Rinkler *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 29. Primjerice kontejneri i sl.

[184] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Czerwenka, *op. cit*. u bilj. 24, § 407 rbr. 52.

[185] Pokretnina je, prema ZV-u, čl. 2. st. 4., pojedinačno određena stvar koju se može premještati s jednog mjesta na drugo a da joj se ne povrijedi bit (supstanca). Gavella, *op. cit.* u bilj. 180, str. 78, ističe kako je bitno obilježje pokretnine njezina premjestivost.

[186] Gavella, *op. cit.* u bilj. 180, str. 95, ističe kako se entiteti koji nisu stvari, a koji se izjednačavaju sa stvarima, u pravilu tretiraju kao pokretnine ako ne ispunjavaju kriterije koji su postavljeni za nepokretnu stvar. U sumnji je li neka stvar nekretnina ili pokretnina, uzima da je riječ o pokretnini (čl. 2. st. 7. ZV-a). Kao primjer za takve entitete Gavella, *op. cit.* u bilj. 180, str. 96, ističe prirodne snage koje su podložne ljudskoj vlasti, u smislu čl. 2. st. 5. ZV.

[187] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 407 rbr. 14.

[188] Tako osobito francusko i švicarsko pravo gdje je ugovor o špediciji podvrsta ugovora o komisiji. U njemačkom je pravu mogućnost djelovanja špeditera u ime nalogodavca propisana TRG-om 1998. godine, dok u austrijskom pravu takva mogućnost nije propisana.

[189] Tako, primjerice, Eraković, *op. cit.* u bilj. 1, str. 34.

jasno ne proizlazi kako je špediter ovlašten i dužan djelovati, smatra se da je ugovoreno djelovanje „u svoje ime“.[190] Djelovanje u ime nalogodavca mora biti izričito i jasno ugovoreno.

Promatrano s aspekta unutarnjeg odnosa špeditera i nalogodavca, odgovornost špeditera neće biti bitno drugačija ako on djeluje u nalogodavčevo, a ne u svoje ime. Razlika će se očitovati u vanjskom odnosu treće osobe (npr. prijevoznika) i nalogodavca. Tada će nalogodavac biti ugovorna strana provedbenih poslova. No, u unutarnjem odnosu špeditera i nalogodavca špediter će suštinski i dalje imati sve obveze koje ima prema nalogodavcu kao da djeluje u svoje ime.[191] Naime, djelovanje špeditera u ime nalogodavca ne mijenja njegovu osnovnu obvezu organizacije prijevoza i izbora trećih osoba za izvršenje provedbenih poslova. Glede unutarnjeg odnosa nalogodavca i špeditera bilo bi pogrešno reći da špediter nastupa kao komisionar ili nalogoprimac bez obzira na podrednu primjenu pravila ugovora o komisiji ili nalogu. On je uvijek špediter, pri čemu se mijenja samo način njegova djelovanja prema trećima što nema utjecaja na pravnu prirodu ugovora o špediciji.[192]

Špediteri u praksi najčešće djeluju u svoje ime.[193] Povijesno gledano, čini se da se potreba za propisivanjem djelovanja špeditera u ime nalogodavca javila primarno zbog izricanja kazni špediterima zbog pogrešaka pri carinjenju robe.[194] Naime, djelujući u svoje ime špediter preuzima položaj carinskog obveznika stoga će njegovo djelovanje u ime nalogodavca najčešće biti povezano s obavljanjem carinskih formalnosti. Riječ je o tome da je špediter koji djeluje u svoje ime stranka carinskoga postupka, on istupa prema carinskim i drugim upravnim vlastima pri čemu on ne izrađuje dokumentaciju temeljem koje se roba carini te na čiju istinitost

[190] Carić, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1800, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 4, za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo. Jednako tako zaključuje i Privredni sud SRH u presudi Pž 2204/89 od 24. travnja 1990. u kojoj zaključuje: „Pretpostavlja se da otpremnik prema trećim osobama nastupa u svoje ime a za račun nalogodavatelja, ali ugovorom o otpremi može biti predviđeno da nastupa u ime i za račun nalogodavatelja.“ Stajalište suda dostupno u Slakoper, Zvonimir (et. al.), *Sudska praksa 1980. – 2005. i bibliografija radova uz Zakon o obveznim odnosima*, RRIF, Zagreb, 2005., str. 604.

[191] Primjerice, za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo i Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 25, § 453 rbr. 110

[192] U tom smislu njemačka pravna književnost opetovano naglašava kako nastupanje špeditera u svoje ili ime nalogodavca ne utječe na pojam i pravnu prirodu ugovora o špediciji. Primjerice, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 50.

[193] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 73.

[194] Carić, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1800, Trajković, *op. cit.* u bilj. 151, str. 665.

i vjerodostojnost nema utjecaja. Stoga se uvođenje mogućnosti sklapanja provedbenih poslova i djelovanja u ime nalogodavca opravdalo ovim posve praktičnim razlozima.[195]

Slijedom svega navedenog, kao logično se može postaviti pitanje može li se ugovorom o špediciji predvidjeti nastupanje špeditera na oba načina? Polazeći od stajališta da način djelovanja špeditera nije važan za postojanje ugovora o špediciji, nema zapreke da se sporazumom nalogodavca i špeditera ne predvide oba načina djelovanja, odnosno da se ugovorom špediteru prepusti da ga odabere ili odredi. Još jednom treba istaknuti da ako iz okolnosti slučaja nije jasno na koji način špediter nastupa prema trećim osobama, smatrat će se da nastupa u svoje ime.[196]

Djelovanje špeditera u svoje ime ili u ime nalogodavca, osim zbog svega navedenog, valja dovesti u vezu i s primjenom čl. 851. ZOO-a koji govori o podrednoj primjeni ugovora o komisiji i ugovora o trgovinskom zastupanju na ugovor o špediciji.[197] U domaćoj se pravnoj književnosti uvriježilo stajalište da je smisao te odredbe zakona u tome da se na odgovarajući način na ugovor o špediciji primjenjuju pravila ugovora o komisiji ako špediter djeluje u svoje ime, dok se pravila ugovora o trgovinskom zastupanju na odgovarajući način primjenjuju ako špediter djeluje u ime nalogodavca.[198] S druge strane, s obzirom na to da zakonska odredba čl. 851. ZOO-a ne propisuje izrijekom da do primjene pravila ugovora o komisiji i trgovinskom zastupanju dolazi ovisno o tome djeluje li špediter u svoje ili u ime nalogodavca, potrebno je dodatno ispitati zauzeto stajalište i raspraviti koja bi se pravila doista mogla podredno primijeniti.

Prije svega treba naglasiti da su ugovor o špediciji i ugovor o komisiji tradicionalno bliski ugovori, pa se špedicija, kako povijesno tako i poredbeno, može smatrati i posebnom vrstom komisije.[199] S obzirom na to da komisionar u obavljanju svojih poslova djeluje u svoje

[195] Tako Trajković, *op. cit.* u bilj. 151, str. 665.

[196] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 4.

[197] V. čl. 851. ZOO-a. „Na odnose nalogodavca i otpremnika koji nisu uređeni u ovom odsjeku na odgovarajući se način primjenjuju pravila o ugovoru o komisiji i ugovoru o trgovinskom zastupanju."

[198] Tako, primjerice, Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1255, Trajković, *op. cit*. u bilj. 151, str. 668.

[199] Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 351, a u povijesnom kontekstu Stražnicky, Milorad, *Predavanja iz trgovačkog prava*, drugo prerađeno izdanje, Zagreb, 1926., str. 250, Rastovčan, *op. cit*. u bilj. 151, str. 74, Rastovčan, Pavao, *Trgovačko pravo (Obvezni dio)*, Zagreb, 1939., str. 114, Vrbanić, *op. cit*. u bilj. 31, str. 344.

ime, ali za račun komitenta, postoji rezon u tome da se na djelovanje špeditera u svoje ime, a za račun nalogodavca podredno primjenjuju pravila ugovora o komisiji. S druge strane, baš zbog toga što je riječ o bliskim ugovorima, prava i obveze ugovornih strana kod ugovora o špediciji, onako kako su uređene dispozitivnim odredbama ZOO-a, uređene su na sličan način kao prava i obveze ugovornih strana kod ugovora o komisiji te se postavlja pitanje koje bi odredbe uopće i došle u obzir za podrednu primjenu. Bez namjere da se analizira svaka odredba ZOO-a iz ugovora o komisiji i njihova moguća primjena na ugovor o špediciji, treba pokušati prepoznati koji su to slučajevi u kojima odnosi nalogodavca i špeditera nisu uređeni dispozitivnim pravilima ZOO-a o ugovoru o špediciji, a da su uređeni pravilima ugovora o komisiji, što otvara prostor njihovoj primjeni.

Od općih odredbi svakako treba istaknuti čl. 786. ZOO-a koji govori o podrednoj primjeni pravila ugovora o nalogu na ugovor o komisiji.[200] Ta odredba ostavlja prostor za eventualnu primjenu određenih dispozitivnih pravila kojima je u ZOO-u uređen ugovor o nalogu na ugovor o špediciji, i to u slučaju da je riječ o odnosu nalogodavca i špeditera koji nije uređen ni dispozitivnim pravilima ugovora o komisiji.[201] Također, valja komentirati i čl. 787. st. 4. ZOO-a kojim je propisano kako sva postignuta korist koja se ostvari sklapanjem posla pod povoljnijim uvjetima od onih određenih nalogom pripada komitentu. Iako o tome nema izričite odredbe kod ugovora u špediciji, treba uzeti u obzir da bi korist koju bi špediter eventualno ostvario u izvršenju naloga pripala nalogodavcu ako nešto drugačije nije ugovoreno, i to s osnova čl. 787. st. 4. ZOO-a. Razumije se, to neće biti slučaj kod zbirne otpreme s obzirom na to da je u čl. 867. st. 2. ZOO-a izrijekom propisano da špediter ima pravo na posebnu dodatnu naknadu ako postigne razliku u vozarini u korist nalogodavca.

Od odredaba ZOO-a koje uređuju obveze komisionara treba komentirati odredbu po kojoj je komisionar dužan priopćiti komitentu s kojom je osobom obavio posao što mu ga je komitent povjerio.[202] S druge strane, nije izrijekom predviđeno da je špediter dužan priopćiti nalogodavcu s kojim je osobama sklopio ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje naloga. Razlog za to može se pronaći u čl. 856. st. 1. ZOO-a u kojem je propisano da

[200] V. čl. 786. ZOO-a. „Na ugovor o komisiji na odgovarajući se način primjenjuju pravila o nalogu, ako pravilima o komisiji nije drukčije određeno."

[201] Detaljnije o odnosu ugovora o špediciji i ugovora o nalogu v. III/2./2.3./2.3.4.

[202] V. čl. 793. st. 1. ZOO-a.

špediter odgovara za izbor prijevoznika te za izbor drugih osoba s kojima je u izvršenju naloga sklopio ugovor, pri čemu je u skladu s čl. 855. ZOO-a dužan držati se uputa o pravcu puta, sredstvima i načinu prijevoza te ostalih uputa dobivenih od nalogodavca. Dakle, izbor osobe kojom će se špediter poslužiti u ispunjenju naloga i s kojom će sklopiti provedbeni posao jest jedna od temeljnih obveza špeditera. S druge strane, s obzirom na to da špediter djeluje (u svojem klasičnom, redovitom svojstvu) za račun nalogodavca, trebalo bi uzeti u obzir da bi mu, na zahtjev nalogodavca, bio dužan priopćiti imena osoba koje je angažirao za izvršenje provedbenih poslova s osnova čl. 793. st. 1. ZOO-a, osim ako nema opravdanih razloga za uskratiti takvu informaciju.[203]

Obveza špeditera na polaganje računa uređena je čl. 860. ZOO-a, i to vrlo načelno, tako da je špediter dužan nakon završenog posla položiti račun nalogodavcu, a prema zahtjevu nalogodavca to je dužan učiniti i u tijeku izvršavanja naloga.[204] U pogledu iste obveze komisionara iz čl. 794. ZOO-a, treba primijetiti da je u okviru obveze na polaganje računa komisionara prema nalogodavcu komisionar dužan predati komitentu sve što je primio po osnovi posla izvršenog za njegov račun te prenijeti na komitenta tražbine i ostala prava koja je stekao prema trećemu s kojim je obavio posao u svoje ime i za njegov račun.[205] U tom se smislu obveza špeditera na polaganje računa treba promatrati kroz podrednu primjenu čl. 794. ZOO-a, odnosno obveze na predaju svega što je primljeno po osnovi provedbenih poslova potrebnih za otpremu robe uključujući i eventualni prijenos tražbina ili ostalih prava na nalogodavca. Drugim riječima, špediter je dužan ustupiti sve tražbine i prava koje ima prema trećim osobama te je dužan izvijestiti nalogodavca o svemu što je učinjeno tijekom ispunjenja ugovora o špediciji kao i o troškovima učinjenima za račun nalogodavca.[206]

Što se tiče odredaba koje posebno uređuju odnose iz ugovora o komisiji s trećim osobama, napose treba komentirati pravila iz čl. 803. ZOO-a koja uređuju određena prava komitenta u slučaju stečaja komisionara, a prema kojima komitent može zahtijevati izlučenje iz stečajne mase stvari što ih je predao komisionaru radi prodaje za njegov račun, a i stvari što ih je komisionar nabavio za njegov račun te zahtijevati od trećega kome je komisionar prodao

[203] Detaljnije o obvezi špeditera na obavještavanje nalogodavca v. IV/3./3.3.

[204] V. čl. 860. st. 1. i 2. ZOO-a.

[205] V. čl. 794. st. 2. i 3. ZOO-a.

[206] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1272.

stvari da mu isplati njihovu cijenu, odnosno njezin još neisplaćeni dio.[207] Razumljivo je da je bilo potrebno zakonski urediti slučaj stečaja komisionara s obzirom na to da je gospodarski smisao ugovora o komisiji prije svega (iako ne jedino i isključivo) komisiona kupnja ili prodaja robe koja u gospodarskom smislu pripada komitentu stoga komitent mora imati mogućnost takvu robu izlučiti iz režima generalne namire vjerovnika koju podrazumijeva stečajni postupak komisionara.

Valja se zapitati što se događa u slučaju stečaja špeditera kod kojega se u trenutku otvaranja stečajnog postupka nalazi roba koja se otprema ili doprema za račun nalogodavca i koja špediteru ne pripada. U odsjeku ZOO-a koji uređuje ugovor o špediciji ne postoji odredba koja uređuje to pitanje. Čini se, stoga, da nema razloga da se u tom slučaju, s osnova čl. 851. ZOO-a ne primijene pravila čl. 803. ZOO-a odnosno mogućnost da se iz stečajne mase špeditera izluči roba koja pripada nalogodavcu. Nalogodavac doduše predaje robu špediteru radi prijevoza odnosno otpreme robe, a ne radi prodaje trećim osobama, no to ne mijenja činjenicu da ta roba ne ulazi u imovinu špeditera jednako kao što komitentova roba ne ulazi u imovinu komisionara, bez obzira na to što špediter i komisionar nastupaju prema trećima u svoje ime te su oni strane provedbenih poslova s trećima.

U skladu s navedenim, na odgovarajući bi se način na odnose nalogodavca i špeditera mogao primijeniti i čl. 802. ZOO-a koji uređuje mogućnost ograničenja određenih prava komisionarovih vjerovnika.[208] Riječ je o općoj odredbi koja onemogućava naplatu trećih osoba na stvarima i pravima koje se nalaze kod komisionara ili je on njihov nositelj, ali u gospodarskom smislu pripadaju komitentu. Iako se može zaključiti da ta odredba ima smislenu primjenu u odnosima koji nastaju iz komisione kupnje ili prodaje robe, valja je dovesti u vezu s odredbom čl. 854. st. 2. ZOO-a po kojoj je špediter, među ostalim, dužan poduzeti sve potrebne mjere radi očuvanja prava nalogodavaca prema osobama odgovornima za oštećenje nalogodavčeve robe. Stoga, ako špediter, primjerice, postupajući u skladu s predmetnom obvezom, naplati određeni iznos od osobe koja je odgovorna za štetu na robi koja se nalazi u otpremi i nad njim se otvori stečajni postupak ili se pokrene ovrha, treba primijeniti pravilo iz čl. 802. ZOO-a.

[207] V. čl. 803. st. 1. i 2. ZOO-a.

[208] V. čl. 802. ZOO-a. „Vjerovnici komisionara ne mogu radi naplate svojih tražbina, ni u slučaju njegova stečaja, poduzeti mjere ovrhe na pravima i stvarima što ih je komisionar izvršavajući nalog stekao u svoje ime ali za račun komitenta, osim ako je riječ o tražbinama nastalim u vezi sa stjecanjem tih prava i stvari."

I dok odgovarajuća primjena odredaba ugovora o komisiji na odnose iz ugovora o špediciji koji nisu uređeni ZOO-om ima svoje poslovno, pa i povijesno-pravno opravdanje, podredna primjena pravila ugovora o trgovinskom zastupanju otvara određene nejasnoće i dvojbe koje prije svega proizlaze iz različite gospodarske svrhe i podloge nastanka tih ugovora.[209] Slijedom navedenoga, i ne čudi što se u doba stvaranja ZOO-a 78 odredba o podrednoj primjeni pravila ugovora o trgovinskom zastupanju i nije posebno razmatrala i predlagala.[210] Unatoč navedenomu, donošenjem ZOO-a 78 odredba o mogućem sklapanju ugovora o prijevozu i poduzimanju drugih pravnih radnji u ime i za račun nalogodavca ulazi u domaće zakonodavstvo što je, kao što je već i istaknuto, ponajprije posljedica potrebe da se špediteri zaštite od zahtjeva carinskih vlasti pri obavljanju carinskih i drugih administrativnih poslova u svoje ime, a za račun nalogodavca. U tom smislu treba zaključiti da djelovanje špeditera u ime nalogodavca ponajprije dolazi u obzir kod poduzimanja drugih pravnih radnji, a ne sklapanja ugovora o prijevozu ili drugih provedbenih poslova potrebnih za otpremu.

Nadalje, donošenjem ZOO 78 pojam ugovora o trgovinskom zastupanju, slično kao i danas, sadržavao je dvostruku ulogu trgovinskog zastupnika. S jedne strane, i primarno, zastupnik se ugovorom obvezao „da se stalno brine da treće osobe sklapaju ugovore s njegovim nalogodavcem, i da u tom smislu posreduje između njih i nalogodavca“, a potom „da nakon dobivenog ovlaštenja sklapa ugovore s trećim osobama u ime i za račun nalogodavca“.[211] Drugim riječima, zastupnik je tek po dobivenom posebnom ovlaštenju mogao sklapati ugovore

[209] O razgraničenju i razlikama ugovora o špediciji i ugovora o trgovinskom zastupanju v. III/2./2.3./2.3.3. O obilježjima trgovačkog zastupanja kao dijela trgovačkog statusnog i trgovačkog materijalnog prava i pravne prirode odnosa koji nastaju povodom sklapanja tog ugovora vidi detaljno: Miladin, Petar, *Trgovačko zastupanje kao dio trgovačkog statusnog i trgovačkog materijalnog prava*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 72(2022), 1-2; str. 245 – 297, i Miladin, Petar, *Primjena čl. 830 ZOO-a (posebna naknada) analogijom na distributere koji su bliski trgovačkom zastupniku*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 72(2022), 4; str. 971 – 1013.

[210] V. Konstantinović, Mihailo, *Obligacije i ugovori, Skica za zakonik o obligacijama i ugovorima*, Beograd, 1969, str. 242 i 243. U definiciji ugovora o špediciji, pod nazivom *Otpremanje*, čl. 854. stajalo je sljedeće: „Ugovorom o otpremanju obvezuje se otpremnik da, u cilju prevoza određene stvari, zaključi u svoje ime i za račun nalogodavca ugovor o prevozu i obavi i ostale ugovorom određene ili za to potrebne poslove, a nalogodavac se obvezuje da mu za to isplati određenu nagradu.“ Slijedom predviđenog djelovanja špeditera isključivo u svoje ime, a ne i u ime nalogodavca u čl. 856. predviđala se podredna primjena pravila ugovora o komisiji.

[211] V. čl. 790 st. 1. ZOO 78. Stoga u smislu temeljnih obveza trgovačkog zastupnika Miladin, *op. cit*. u bilj. 209, str. 277, zaključuje kako su „obveze trgovačkog zastupnika obilježene pravnom prirodom ugovora o trgovačkom zastupanju koja im je utisnula upečatljive karakterne crte ugovora o nalogu i službi”, što uostalom znači da se na ugovor o trgovačkom zastupanju primjenjuju na odgovarajući način pravila ugovora o nalogu. Tako Miladin, Miladin, *op. cit*. u bilj. 209, str. 265.

s trećim osobama u ime za račun nalogodavca.[212] Slijedom navedenoga, moguće je zaključiti da je zakonodavac, propisujući u ZOO-u 78 mogućnost sklapanja pravnih poslova potrebnih za provedbu otpreme u ime i za račun nalogodavca i podrednu primjenu pravila o trgovinskom zastupanju, imao na umu ulogu zastupnika kao osobe koja sklapa ugovore s trećim osobama u ime i za račun nalogodavca, a ne osobe koja se, u pravilu trajnije i kao poduzetnik, brine o tome da će treće osobe ulaziti u poslovne i pravne odnose s nalogodavcem.

Treba istaknuti kako se u domaćoj pravnoj književnosti ne može pronaći koje bi se konkretne odredbe ugovora o trgovinskom zastupanju i u kojim slučajevima primjenjivale na ugovor o špediciji. Polazeći od konceptualnih razlika ugovora o špediciji i ugovora o trgovinskom zastupanju, treba istaknuti da je riječ o manjem broju odredaba u odnosu na podrednu primjenu ugovora o komisiji kao i da je riječ o odredbama koje se prije svega odnose na mogućnost sklapanja ugovora trgovinskog zastupnika u ime i za račun nalogodavca, odnosno pojedinim odredbama koje imaju mogućnost primjene s obzirom na djelatnost špeditera.

Jedna od takvih odredaba jest pravilo predviđeno čl. 812. st. 1. ZOO-a po kojem je zastupnik dužan davati nalogodavcu sve potrebne obavijesti o stanju na tržištu, poglavito one koje su važne za svaki pojedini posao. Ta se odredba može dovesti u vezu s obvezom špeditera na savjetovanje nalogodavca, a koja suštinski proizlazi iz čl. 854. ZOO-a, odnosno opće obveze na čuvanje interesa nalogodavca. Treba uzeti u obzir da bi špediter, u okviru svoje obveze na savjetovanje nalogodavca, uz podrednu primjenu čl. 812. st. 1. ZOO-a, morao konkretnije izvijestiti svojeg nalogodavca o stanju na tržištu prijevoznih ili skladišnih usluga. Razumije se, intenzitet primjene obveze iz čl. 812. st. 1. ZOO-a ovisit će i o trajnosti odnosa nalogodavca i špeditera (u tom se smislu i primjenjuje na odgovarajući način), ali u svakom slučaju nema zapreke da se odredba primjeni i neovisno o tome nastupa li špediter u svoje ime ili u ime nalogodavca. Jednako tako treba pristupiti i podrednoj primjeni odredbe iz čl. 814. ZOO-a i obvezi na čuvanje poslovne, profesionalne i službene tajne nalogodavca koja se također može smatrati konkretizacijom špediterove obveze na čuvanje nalogodavčevih interesa.[213]

[212] U tom smislu toj odredbi ZOO-a 78 odgovara odredba ZOO-a iz čl. 804. st. 1. po kojoj se ugovorom o trgovinskom zastupanju obvezuje zastupnik da će za trajanja ugovora pregovarati s trećim osobama o sklapanju ugovora u ime i za račun nalogodavca te da će, ako je tako ugovoreno, i sklapati ugovore s trećim osobama u ime i za račun nalogodavca.

[213] V. čl. 814. st. 1. „Zastupnik je dužan čuvati poslovnu, profesionalnu i službenu tajnu svog nalogodavca koju je doznao u vezi s povjerenim poslom.“ Čl. 814. st. 2. određuje da „on odgovara ako ih iskoristi ili drugome otkrije i poslije prestanka ugovora o trgovinskom zastupanju“. U tom smislu i Miladin, *op. cit*. u bilj. 209, str. 277,

Uobičajeno je u poslovnom odnosu špeditera i nalogodavaca da špediteri, bez obzira na to sklapaju li provedbene poslove u svoje ime ili u ime nalogodavca, dolaze u posjed dokumentacije ili informacija koje se smatraju poslovnom tajnom odnosno onih koje su općenito poslovno osjetljive prirode. U tom smislu od špeditera se očekuje zaštita povjerljivosti takvih informacija i dokumenata čije otkrivanje nalogodavcu može uzrokovati štetu.

Nadalje, treba ispitati smislenost podredne primjene odredbe čl. 821. ZOO-a i prava na posebnu proviziju koju zastupnik stječe.[214] Smisao predmetne odredbe kod ugovora o trgovinskom zastupanju jest u tome da nalogodavac može ovlastiti zastupnika na naplatu neke njegove tražbine s obzirom na to da načelno zastupnici nemaju pravo primati plaćanja u ime nalogodavaca, a zauzvrat zastupnik ima posebnu proviziju za obavljenu radnju.[215] U slučaju u kojem je špediter sklopio provedbene poslove u ime nalogodavca, on nije ugovorna strana provedbenog posla i svaki eventualni zahtjev koji bi nalogodavac imao prema trećoj osobi (npr. prijevozniku) može ostvariti samostalno. Moguće je, ipak, da nalogodavac u ovom slučaju posebno ovlasti špeditera na naplatu njegovih tražbina prema osobama koje su izvršavale provedbene poslove (npr. naknadu štete, povrat određenog troška, ugovornu kaznu i sl.) što otvara prostora primjeni prava na posebnu proviziju od naplaćenog iznosa.[216]

S obzirom na gospodarske učinke ugovora o špediciji, treba raspraviti postoji li prostor za primjenu odredaba o posebnoj naknadi s osnova čl. 830. ZOO-a.[217] Gospodarska logika iza

naglašava kako obveza na čuvanje tajne potvrđuje mnogo širu, temeljnu obvezu skrbiti se o interesima nalogodavca.

[214] V. čl. 821. ZOO-a. „Zastupnik koji je po ovlaštenju nalogodavca naplatio neku njegovu tražbinu ima pravo na posebnu proviziju od naplaćenog iznosa."

[215] Tako Vukmir, B., u Gorenc, (et. al.), *op. cit*. u bilj. 151, str. 1211.

[216] Vukmir, B., u Gorenc, (et. al.), *op. cit*. u bilj. 151, str. 1212, navodi da je zapravo riječ o posebnoj usluzi za naplatu tražbine pri čemu se visina provizije posebno ugovara, a ako se ne ugovori, primjenjuju se pravila za određivanje iznosa provizije iz čl. 820. ZOO-a.

[217] V. čl. 830. st. 1. ZOO-a. „Po prestanku ugovora zastupnik stječe pravo na posebnu naknadu ako je nalogodavcu našao nove stranke ili mu je značajno povećao opseg poslovanja s postojećim strankama, a nalogodavac je i po prestanku ugovora imao znatne koristi od tih stranaka, te ako plaćanje te naknade opravdavaju okolnosti slučaja, poglavito gubitak provizije u poslovanju s tim strankama."

O pravnoj kvalifikaciji prava trgovačkog zastupnika na posebnu naknadu vidi detaljno u Miladin, Petar, *Prestanak ugovora o trgovačkom zastupanju i pravo trgovačkog zastupnika na posebnu naknadu*, u: Zbornik 60. susreta pravnika – Opatija 2022., Zagreb, 2022., str. 299 – 330. Miladin sažima različita pravna shvaćanja o smislu i svrsi posebne naknade te zaključuje kako je posebna naknada zapravo „… primanje za činidbe trgovinskog zastupnika

propisivanja prava na posebnu naknadu pokušava se objasniti činjenicom što su zastupnici u odnosima s nalogodavcima često slabija ugovorna strana koja ulaže znatne resurse i vrijeme u stvaranje i razvijanje tržišta od kojeg principali imaju velike koristi i nakon prestanka ugovora.[218] Načelno, logika može biti primjenjiva i na ugovor o špediciji. U tom smjeru ide i shvaćanje njemačke pravne književnosti nakon uvođenja mogućnosti sklapanja ugovora o špediciji u ime nalogodavca po kojem na ugovor o špediciji koji ima obilježje trajnog obveznog odnosa te u kojem špediter sklapa ugovore u ime i za račun nalogodavca treba na odgovarajući način primijeniti odredbe o posebnoj naknadi na koju trgovinski zastupnik ima pravo po prestanku ugovora.[219] Riječ je o tome da nalogodavac može nakon isteka ugovora iskoristiti dobre poslovne veze koje je špediter u ulozi nalik na onu zastupničku uspostavio između nalogodavca i prijevoznika, skladištara odnosno drugih špeditera.[220] Stoga je za podrednu primjenu pravila o posebnoj naknadi ključno da je riječ o dugotrajnijem odnosu nalogodavca i špeditera (koji u pravilu nisu trajni), pri čemu nalogodavac mora steći opipljive gospodarske prednosti djelovanjem špeditera koje mogu biti, primjerice, ostvarivanje povoljnih vozarina i tarifa, povoljnih uvjeta skladištenja, sve u odnosu na uobičajene tržišne uvjete. Pritom bi se moralo uzeti u obzir to da djelovanje špeditera u ime nalogodavca nije važno za primjenu pravila o posebnoj naknadi, već da je uvjete za primjenu tih pravila moguće ostvariti i kad špediter djeluje u svoje ime, sve dok djeluje za račun svojeg nalogodavca.

Slijedom svega navedenog, valja zaključiti sljedeće – nije riječ o tome da odredba čl. 851. ZOO-a znači da se na odgovarajući način na ugovor o špediciji primjenjuju pravila ugovora o komisiji ako špediter djeluje u svoje ime, dok se pravila ugovora o trgovinskom zastupanju na odgovarajući način primjenjuju ako špediter djeluje u ime nalogodavca, iako svakako postoje određene odredbe ZOO-a koje uređuju komisiju i trgovinsko zastupanje čija

koje još nisu podmirene provizijama koje je nalogodavac isplatio trgovinskom zastupniku za vrijeme dok je trajao ugovor", odnosno da „ponajprije služi naknadi koristi koje nalogodavac pribavio trudom trgovinskog zastupnika".

[218] Tako Vukmir, B., u Gorenc, (et. al.), *op. cit*. u bilj. 151, str. 1223. Za pojašnjenje shvaćanja po kojem pravila o posebnoj naknadi suštinski favoriziraju velike poduzetnike, veletrgovce te da posebna naknada ide činjenično više i u većem opsegu u prilog krupnih veletrgovaca nego malih trgovaca kod analogne primjene čl. 830. ZOO-a na posrednike u ugovaranju vidi Miladin, *op. cit*. u bilj. 209, str. 991.

[219] Za to se zalažu Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 508, rbr. 74, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 40.

[220] U tom smislu s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 40. Bila bi riječ o slučaju u kojem je nalogodavac po prestanku ugovora imao „… znatne koristi od tih stranaka…" u smislu čl. 830. st. 1. ZOO-a.

smislena podredna primjena podrazumijeva upravo navedeno pravilo. S druge strane, jasno je da postoje pojedine odredbe ugovora o komisiji i ugovora o trgovinskom zastupanju koje se mogu na odgovarajući način primijeniti bez obzira na to sklapa li špediter provedbene poslove u vlastito ili u ime nalogodavca (poput odredbe o posebnoj naknadi iz čl. 830. ZOO-a). Stoga primjeni pravila iz čl. 851. ZOO-a treba pristupiti oprezno i primjereno, uvijek od slučaja do slučaja, kako i priliči primjeni pravnih pravila drugog pravnog instituta na odgovarajući način.

1.3.4. Sklapanje ugovora za račun nalogodavca ili za svoj račun

Bez obzira na to djeluje li špediter u svoje ime ili u ime nalogodavca, ZOO uvijek propisuje djelovanje špeditera za račun nalogodavca.[221] Djelovanje za račun trećih u osnovi znači obvezu prenijeti na osobu za čiji se račun djeluje sve koristi, ali i troškove koji proizlaze iz izvršenih poslova.[222] Nalogodavac je u tom slučaju u ekonomskom smislu gospodar posla te se gospodarski učinci posla osjećaju ponajprije na njegovoj imovini. Preneseno na ugovor o špediciji, to zapravo znači sljedeće: nalogodavac uživa gospodarske koristi provedbenih poslova, pri čemu u konačnici on plaća trošak prijevoza i sve ostale troškove otpreme robe.[223] Drugim riječima, nalogodavac je gospodar posla, što znači da sve gospodarske koristi pripadaju njemu, kao i da sve obveze u konačnici padaju na teret nalogodavca.

Definicija ugovora o špediciji iz ZOO-a[224] nameće zaključak kako djelovanje špeditera za svoj račun nije predviđeno i pravno je nespojivo s pojmom ugovora o špediciji. Trebalo bi se, međutim, zaključiti drugačije. Ne samo da je djelovanje špeditera za svoj račun moguće i dopušteno, ono je u suvremenom robnom prometu postalo i pravilo.[225] Osnovni je razlog tomu

[221] Usp. čl. 849. st. 1. i 2. ZOO-a.

[222] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 133, Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 5.

[223] Navedeno proizlazi i iz čl. 863. ZOO-a po kojem je nalogodavac dužan špediteru naknaditi potrebne troškove učinjene radi izvršenja naloga, a koje špediter može zahtijevati odmah pošto je troškove učinio (st. 1. i 2.). Štoviše, nalogodavac je dužan na špediterov zahtjev predujmiti iznos potreban za troškove koje zahtijeva izvršenje naloga (st. 3.).

[224] U bitnome ista definicija nalazi se i u općim uvjetima poslovanja MOH-a.

[225] Tako prije svih za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 508.

činjenica da špediteri sve više sklapaju ugovore o špediciji s ukupnom (fiksnom) naknadom čije je obilježje djelovanje špeditera za svoj račun.[226] Sklapanje ugovora s fiksnom naknadom (tzv. fiksna špedicija) u poslovnoj se praksi još naziva i sklapanjem ugovora o špediciji na temelju forfaitnog stava.[227] Forfaitni stav predstavlja ponudu špeditera u obliku jedne ukupne svote za sve poslove otpremanja, koja može sadržavati troškove prijevoza, troškove carinskog zastupanja, troškove skladištenja i druge slične izdatke.[228]

Gospodarska privlačnost špedicije s fiksnom naknadom i djelovanja špeditera za svoj račun jest bjelodana. Ona pruža mogućnost objema ugovornim stranama ostvariti svoje gospodarske interese na optimalan način. Špediter u ovom slučaju djeluje za svoj račun zato što gospodarski učinci sklopljenih provedbenih poslova pogađaju njega, a ne nalogodavca. Ugovaranje jedne ukupne svote za sve poslove otpremanja stavlja špeditera u poziciju da njegova korist iz sklopljenog ugovora bude veća ili manja od koristi koja bi se sastojala od plaćanja naknade za pruženu uslugu. Špediterova korist ovisi o njegovim sposobnostima pronalaska rentabilnijih izvršitelja provedbenih poslova.

S druge strane, nalogodavac odmah zna koliko ga stoji operativni trošak otpreme i dopreme robe i na temelju toga može preciznije izračunati i predvidjeti svoje troškove poslovanja. Ekonomska logika nalaže kako će povećan odabir onih špeditera koji nude uslugu otpreme robe s fiksnom naknadom rezultirati povećanjem broja špeditera koji nude takvu uslugu, a konkurencija među njima posljedično bi trebala smanjiti ukupne troškove špedicije. S druge strane, pozicija u kojoj špediter za svoj račun organizira prijevoz pogoduje angažiranju izvršitelja provedbenih poslova isključivo po kriteriju cijene, a ne i kvalitete pružene usluge. Zbog toga ZOO štiti nalogodavčeve interese propisujući odgovornost špeditera pri špediciji s

[226] Riječ je o jedinstvenom stajalištu suvremene domaće i njemačke pravne književnosti. Tako, primjerice, Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 133, Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 5, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 508, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 35, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 76.

[227] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 76.

[228] Usp. čl. 5. Općih uvjeta poslovanja MOH-a. Čl. 866. st. 1. ZOO-a nudi sličnu definiciju forfaitnog stava: „Kad je ugovorom o otpremi određen ukupan iznos za izvršenje naloga o otpremi stvari, on obuhvaća naknade za otpremu, prijevoz i sve ostale troškove, ako nije što drugo ugovoreno."

fiksnom naknadom za rad prijevoznika i drugih osoba kojima se poslužio na temelju ovlaštenja iz ugovora,[229] nasuprot uobičajene odgovornosti za izbor prijevoznika i drugih osoba.[230]

Izmijenjenu ulogu špeditera prepoznao je i njemački zakonodavac izbacivši iz definicije ugovora o špediciji djelovanje špeditera za račun nalogodavca.[231] Takvo djelovanje više nije potrebno da bi pojedini ugovor bio pravno kvalificiran kao ugovor o špediciji.[232] Za sklapanje ugovora o špediciji ključno je preuzimanje obveze špeditera pobrinuti se za otpremu robe.[233] To, međutim, ne znači kako špediter i dalje u osnovi ne djeluje i ne može djelovati u svoje ime, a za račun nalogodavca. Ako iz ugovora jasno ne proizlazi način špediterova djelovanja prema trećim osobama, odnosno priroda njegova unutarnjeg odnosa i dogovora s nalogodavcem, smatra se da djeluje za račun nalogodavca.[234] Špediter koji djeluje za svoj račun u svakom slučaju ima obvezu i dalje se brinuti o interesima nalogodavca i postupati u skladu s njegovim uputama.[235] Na taj način treba tumačiti i odredbe ZOO-a.

Jasno je, stoga, da je sklapanje ugovora o špediciji s fiksnom naknadom tipičan slučaj djelovanja špeditera za svoj račun. Valja se zapitati: postoje li u hrvatskom pravu još neki slučajevi kad špediter djeluje za svoj račun? Kao jedan takav slučaj u književnosti koja špediciju proučava prije svega kao gospodarsku djelatnost navodi se pojavljivanje špeditera u funkciji operatora multimodalnog transporta.[236] S obzirom na obilježja te špediterove

[229] V. čl. 866. st. 2. ZOO-a.

[230] V. čl. 856. st. 1. ZOO-a.

[231] Usp. § 407 HGB-a prije reforme transportnog zakonodavstva i § 453 HGB-a nakon reforme.

[232] O tome nema spora u njemačkoj pravnoj književnosti. Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 133, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 508, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 5, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 35.

[233] Tako nedvosmisleno Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 5.

[234] Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 133, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 5.

[235] Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 133, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 508.

[236] U tom smislu Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 76, Zelenika, Ratko, Pavlić, Helga, *Statusi špeditera u hrvatskome pravnom sustavu*, Hrvatska pravna revija, 2(2002),4; str. 51 – 59. Autori navode kako se špediter u hrvatskom pravu javlja u tri statusa: 1. u statusu komisionara, kad obavlja špediterske poslove u svoje ime, a za račun nalogodavca; 2. u statusu agenta (zastupnika), kad obavlja špediterske poslove u ime i za račun nalogodavca; 3. u statusu samostalnog gospodarstvenika, kad obavlja špediterske poslove u svoje ime i za svoj račun.

funkcije,[237] s tom se ocjenom valja složiti. Ona proizlazi ponajprije iz odgovornosti operatera multimodalnog transporta za cjelokupni poduhvat prijevoza robe, bez obzira na to prevozi li robu sam ili tu uslugu pruža sklapajući ugovore o prijevozu s različitim prijevoznicima.[238] Ukratko, špediter u ovoj ulozi ima u osnovi položaj prijevoznika, a samim time i nastupa za svoj račun. Analogno, i onaj špediter koji samostalno obavlja, potpuno ili djelomično, prijevoz robe čija mu je otprema povjerena, djeluje za svoj račun.[239] Takav špediter ima prava i obveze prijevoznika.[240]

S obzirom na dikciju čl. 867. ZOO-a sporno je sa stajališta hrvatskog prava djeluje li špediter za svoj račun i u slučaju zbirne špedicije (zbirne otpreme robe). Špediter može organizirati zbirnu otpremu robe više različitih nalogodavaca ako to nije ugovorom isključeno. Ako špediter zbirnom špedicijom postigne razliku u vozarini u korist nalogodavca, ima pravo na dodatnu naknadu.[241] Gospodarski učinak zbirne špedicije stoga djelomično utječe i na ekonomski položaj špeditera, ali pravo na posebnu, dodatnu naknadu nije samo po sebi dovoljno da bi zbirna špedicija po trenutačnom pravnom uređenju pretpostavljala nastupanje špeditera za svoj račun.[242] U tom smislu ništa ne mijenja ni stroža odgovornost špeditera za gubitak ili oštećenje robe do kojeg ne bi došlo da nije bilo zbirne špedicije te treba promisliti o *de lege ferenda* preciznijem rješenju tog pitanja.[243]

U s hrvatskim pravom usporedivom njemačkom pravu situacija je ponešto drugačija. Špediter za svoj račun djeluje u slučajevima samostalnog nastupa[244], špedicije s fiksnom

---

[237] O ulozi operatera multimodalnog transporta opširnije u V/3./3.3.

[238] Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 79, Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 236, str. 55.

[239] Usp. čl. 858. st. 1. ZOO-a. i čl. 16. Općih uvjeta poslovanja MOH-a. Špediter može obaviti potpuno ili djelomično prijevoz stvari, ako nije što drugo ugovoreno. Pravo špeditera da sam obavlja prijevoz propisano je, dakle, kao pravilo. U praksi nije rijedak slučaj da špediteri obavljaju jedan dio prijevoza robe cestom i samostalno.

[240] Usp. čl. 858. st. 2. ZOO-a. i čl. 16. Općih uvjeta poslovanja MOH-a. Detaljno o samostalnom nastupu špeditera u III/4./4.3./4.3.1./4.3.1.2.

[241] Usp. čl. 867. st. 1. i 2. ZOO-a i 28. Općih uvjeta poslovanja MOH-a.

[242] Stoga se u domaćoj pravnoj književnosti rijetko spominje mogućnost da bi pri zbirnoj špediciji špediter djelovao za svoj račun. Primjerice, Grubišić, *op. cit*. u bilj 1, str. 26.

[243] Usp. 867. st. 3. ZOO-a. *De lege ferenda* rješenja čl. 867. ZOO-a predlažu se u zaključku doktorskog rada. Dodatno o čl. 867. i djelovanju za svoj račun u slučaju zbirne špedicije vidi u III/4./4.3./4.3.1./4.3.1.2.

[244] § 458 HGB-a koji ovlašćuje špeditera na samostalno izvršavanje poslova potrebnih za prijevoz robe.

naknadom[245] i zbirne špedicije.[246] U svim navedenim slučajevima propisano je da špediter ima prava i obveze prijevoznika iz ugovora o prijevozu. To ne znači da je ujedno riječ o ugovoru o prijevozu, već o kombinaciji ugovora o špediciji i ugovora o prijevozu.[247]

Djelovanje špeditera za svoj račun i u slučaju zbirne špedicije ima svoje pravno i ekonomsko opravdanje. U gospodarskom je smislu jasno da je zbirna špedicija u pravilu jeftinija od pojedinačne špedicije.[248] Riječ je o tome da će se kapaciteti prijevoznih sredstava koji se angažiraju bolje iskoristiti ako se prikupi roba većeg broja nalogodavaca i poduzme zbirna špedicija.

Iz dikcije čl. 867. ZOO-a proizlazi da zakon uređuje zbirnu špediciju kao pojavni oblik redovne špedicije kod kojeg špediter sklapa ugovore u prijevozu za račun nalogodavca. Suština problema s konceptom zbirne špedicije po čl. 867. ZOO-a krije se u tome da špediter teško može egzaktno razdijeliti prikupljenu robu tako da svakom pojedinom nalogodavcu pripadne dio koji otpada na njega te u skladu s tim zatražiti od svakog pojedinog nalogodavca da mu temeljem čl. 863. ZOO-a naknadi potrebne troškove učinjene radi izvršenja zbirne otpreme robe.[249] Upravo zbog toga hrvatskom pravu bliske poredbenopravne kodifikacije predviđaju da špediter kod zbirne špedicije sklapa ugovore o prijevozu za svoj račun, a jednako tako konceptualno odbacuju špediterovo sklapanje ugovora o prijevozu za račun nalogodavca.[250]

Špediter prije svih ima jasan gospodarski interes prikupiti robu od više različitih nalogodavaca i za svoj račun sklopiti ugovore o prijevozu zbirno prikupljenog tereta pri čemu će računati na svoju dodatnu zaradu na razlici u cijeni između pojedinačne i zbirne špedicije.[251] Ključni je problem, dakle, u određivanju ukupnog troška prijevoza za svakog pojedinog nalogodavca, osobito pri organiziranju prijevoza različitih roba velikog broja nalogodavaca. Sklapanje ugovora o prijevozu za račun svakog pojedinog nalogodavca pretpostavljalo bi

[245] § 459 HGB-a.

[246] § 460 HGB-a.

[247] Tako Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 510.

[248] Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 460 rbr. 5.

[249] Miladin, *op. cit.* u bilj. 111, str. 375.

[250] Tako Miladin, *op. cit.* u bilj. 111, str. 375, s pozivom na usporedive § 460 HGB-a i § 413 UGB-a.

[251] Tako Miladin, *op. cit.* u bilj. 111, str. 376, s pozivom na usporedive § 460 HGB-a i § 413 UGB-a.

sasvim preciznu podjelu troška otpreme na svakog nalogodavca, što je praktično iznimno teško.[252] Razlog su tomu brojne, različite metode podjele ukupnog troška otpreme (primjerice prema broju komada, težini robe, obujmu). Kako će se, primjerice, izračunati precizan trošak otpreme (vozarine i svih ostalih troškova) ako špediter konsolidira sasvim različite terete prema vrsti tereta, obujmu, težini za veći broj nalogodavaca? Preciznost i pravičnost raspodjele troška ovisi o odabranoj metodi obračuna, a različite obračunske metode mogu dovesti do arbitrarnosti i nejednakosti u podjeli troška.[253] Djelovanje špeditera kao prijevoznika, za svoj račun, rješava te probleme.

HGB-om § 460 Abs. 2 propisano je da špediter u slučaju zbirne špedicije može tražiti razumnu naknadu u skladu s okolnostima slučaja, ali ne višu od vozarine uobičajene za prijevoz pojedine robe. Špediter, dakle, uz naknadu za poslove špedicije, naplaćuje naknadu za prijevoz čija se primjerenost, razumnost procjenjuje od slučaja do slučaja, no koja ne smije ni u kom slučaju biti viša od vozarine koju bi nalogodavac platio u slučaju da se prevozi isključivo njegova pošiljka s osnova pojedinačnog ugovora o prijevozu.[254] Ta odredba dodatno štiti interese nalogodavca, ali snažno podupire tezu o djelovanju špeditera za svoj račun u ovom slučaju, zato što špediteru ostavlja prostor za dodatnu zaradu s obzirom na odnos prihoda i rashoda svake pojedine konsolidirane pošiljke. Interesi nalogodavca zaštićeni su povišenom odgovornošću špeditera za uspjeh otpreme nalogodavčeve robe, a ne samo odgovornošću za izbor prijevoznika. Takvim je uređenjem pitanja zbirne otpreme sa stajališta nalogodavca ispunjena ključna zadaća: trošak prijevoza nalogodavcu će biti sasvim sigurno niži od onog koji bi platio da nije bilo zbirne otpreme.[255] U tom se smislu pomalo i naivnim može smatrati rješenje predviđeno čl. 867. st. 2. ZOO-a po kojem špediteru za postizanje razlike u vozarini koju je pribavio nalogodavcu pripada tek posebna dodatna naknada umjesto da mu se prizna pravo na naknadu za prijevoz robe, ali i nametne pojačana odgovornost za rad osoba kojima se služi u provođenju zbirne otpreme te stoga potvrdi njegovo djelovanje za svoj račun.[256]

[252] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 460 rbr. 6 i 26.

[253] Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 460 rbr. 14.

[254] Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 460 rbr. 18.

[255] U tom smislu Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 460 rbr. 30.

[256] U tom smislu Miladin, *op. cit.* u bilj. 111, str. 376. Detaljnije o zbirnoj špediciji u III/4./4.3./4.3.1./4.3.1.2.

Zbirna je špedicija po čl. 867. ZOO-a koncipirana kao pravo koje pripada špediteru, no nema zapreke da se špediter i nalogodavac sporazumiju o tome da će nalogodavčeva pošiljka biti otpremljena u zbirnom tovaru robe s pošiljkama drugih nalogodavaca. Gospodarska logika nalaže da će nalogodavac i špediter u tom slučaju unaprijed dogovoriti naknadu koja će inicijalno reflektirati uštedu koja se ostvaruje zbirnom špedicijom. Bez obzira što se roba otprema zajedno s robom drugih nalogodavaca, uvjeti pod kojima se roba otprema nalogodavcu su unaprijed poznati stoga i ne iznenađuje raširenо korištenje tog načina otpreme u poslovnoj praksi. U tom slučaju se suštinski radi o unaprijed određenoj ukupnoj (fiksnoj) naknadi na koju se ima primijeniti čl. 866. ZOO-a koji nedvojbeno podrazumijeva djelovanje špeditera za svoj račun i odgovornost za rad trećih osoba pa se i s tih osnova postavlja pitanje smislenosti pravila o posebnoj dodatnoj naknadi špeditera s osnova čl. 867. st. 2. ZOO-a. Jednako tako nema zapreke da se špediter u provedbi ugovora odnosno organizaciji zbirne otpreme ne posluži i vlastitim prijevoznim sredstvima koristeći se ovlašću iz čl. 858. ZOO-a. I u tom slučaju zbirne otpreme riječ bi bila o djelovanju špeditera za svoj račun bez obzira na dikciju čl. 867. ZOO-a čije se izmjena *de lege ferenda* predlaže u zaključku.

1.3.5. Plaćanje naknade špediteru za pruženu uslugu

Ugovorom o špediciji nalogodavac se obvezuje špediteru isplatiti određenu naknadu. Plaćanje naknade za pruženu uslugu opće je obilježje ugovora o špediciji svojstveno svim nacionalnim pravnim sustavima.[257] Sklapanjem ugovora o špediciji naknada se duguje čak i kad nije posebno ugovorena.[258] Ne ulazeći na ovom mjestu detaljnije u problematiku špediterove naknade, dva pitanja valja dodatno raspraviti.

[257] Usp. čl. 849. st. 1. ZOO-a, § 453 Abs. 2 HGB-a, § 409 UGB-a, Art. 432. OR-a (odredba o komisionoj proviziji koja se na odgovarajući način primjenjuje na naknadu špeditera).

[258] To proizlazi iz čl. 861. ZOO-a koji uređuje pitanje isplate naknade: „Nalogodavac je dužan isplatiti otpremniku naknadu prema ugovoru, a ako naknada nije ugovorena naknadu određenu tarifom ili drugim općim aktom, a ako ovoga nema naknadu određuje sud."

Prvo pitanje tiče se naziva temeljne nalogodavčeve protučinidbe. U domaćoj se pravnoj i ekonomskoj književnosti rabe različiti izrazi.[259] Čini se da je ipak izraz „naknada“ iz ZOO-a kao i iz Općih uvjeta poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske[260] pravno najispravniji. Izraz „cijena“ snažno je povezan s ugovorom o kupoprodaji čija je gospodarska svrha prijenos vlasništva na određenoj stvari. Kod ugovora kod kojih se obveza jedne strane sastoji od pružanja određenih usluga za protučinidbu takvoj usluzi, u domaćem se pravu uvriježio izraz „naknada“[261] ili „provizija“.[262] Iako se u špediterskoj poslovnoj praksi često rabi izraz „provizija“ umjesto naknada za špediterske usluge, on, iako nije pogrešan, ne odražava najbolje gospodarski smisao ugovora o špediciji. Činidbe špeditera ne iscrpljuju se samo u sklapanju pravnih poslova na temelju naloga već se sastoje i u brojnim faktičnim radnjama koje obavljaju sami špediteri. Za izraz „provizija“ kaže se kako asocira na određivanje visine nalogodavčeve protučinidbe u odnosu na neku drugu vrijednost, što nikako ne mora biti slučaj kod ugovora o špediciji.[263] Zaključno, i najvažnije, „provizija“ nije izraz primjeren za sklapanje ugovora o špediciji s fiksnom naknadom kod koje špediter djeluje za svoj račun i u poziciji je kao da on sam pruža sve usluge potrebne za otpremu robe.[264]

Drugo pitanje odnosi se na sadržaj, strukturu iznosa špediterove naknade i povezano je s prethodno izloženom terminološkom problematikom. Kad špediter istupa isključivo kao organizator prijevoza (klasični špediter), njegova se naknada u osnovi sastoji u onome što mu se duguje za pruženu organizacijsku uslugu. Kad špediter nastupa kao organizator prijevoza uz fiksnu naknadu, njegova se naknada sastoji u onome što mu se duguje za organizaciju prijevoza

[259] Primjerice: Cijena špediterske usluge – Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 91. Provizija, nagrada – Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 147. Naknada, provizija, nagrada – Carić, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1799. Nagrada – Kandare, *op. cit.* u bilj. 1, str. 79.

[260] Usp. čl. 37. Općih uvjeta.

[261] Primjerice, ugovor o djelu, ugovor o nalogu, ugovor o licenciji, ugovor o uskladištenju.

[262] Primjerice, ugovor o komisiji, ugovor o trgovinskom zastupanju, ugovor o posredovanju.

[263] Carić, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1799.

[264] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 25, § 456 rbr. 5, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 31. Autori ističu da je izraz „naknada“ (*Vergütung*) viši rodni pojam za proviziju koju špediter zaračunava kao protučinidbu u slučajevima klasične špedicije tj. puke organizacije prijevoza i za naknadu špeditera pri ugovaranju špedicije uz fiksnu naknadu. Prije zakonskih promjena iz 1998. godine u njemačkom se pravu koristio izraz „provizija“ (*Provision*), § 409 HGB-a. Zbog izloženih argumenata zakonodavac se odlučio na opisanu promjenu.

i zbroja svih izdataka (troškova) koje je uračunao u paušalizirani iznos koji je nalogodavac pristao platiti.[265] Kad špediter samostalno istupa kao prijevoznik ili samostalno pruža dodatne usluge, njegova se naknada sastoji u naknadi za organizaciju prijevoza i naknadi za sve ostale usluge koje je on samostalno pružio.[266] Naknada se, dakle, može sastojati bilo od onog što se špediteru duguje kao naknada za organizaciju prijevoza (naknada u užem smislu), bilo od kombinacije naknade u užem smislu i troškova koji prate otpremu robe, a sastoje se u osnovi od troškova izvršenja provedbenih pravnih poslova (vozarina, naknada za skladištenje, carine i sl.).[267]

Troškovi koje špediter snosi u ispunjavanju naloga ne čine dio špediterove naknade, osim ako nije riječ o špediciji u kojoj špediter djeluje za svoj račun.[268] Razlikovanje špediterove naknade u užem smislu i troška osobito je važno u slučajevima kada ugovorom nije jasno određeno što se smatra troškom, odnosno koji su troškovi pokriveni onim što se špediteru duguje kao naknada za ispunjenje njegove primarne obveze organizacije prijevoza. Naknada u užem smislu bila bi naknada špediteru za njegove temeljne, sporedne i dodatne tipične špediterske činidbe, dok bi trošak činili svi oni izdaci koje špediter učini u ispunjenju pojedinih konkretnih poslova otpreme robe.[269] Tako se troškovi najčešće sastoje od vozarina, troškova uskladištenja, pakiranja, ukrcaja, iskrcaja, prekrcaja, troškova carine, troškova osiguranja i sl.[270] U troškove ne ulaze izdaci za rad špeditera i njegovih zaposlenika, korištenje materijalnih resursa špeditera pri obavljanju poslova kao i špediterovo znanje i iskustvo.[271]

[265] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 456 rbr. 3.

[266] Tako s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 456 rbr. 3. Isto proizlazi i iz čl. 858. st. 1. i 2. ZOO-a.

[267] Prema čl. 863. st. 1. ZOO-a nalogodavac je dužan naknaditi otpremniku potrebne troškove učinjene radi izvršenja naloga o otpremanju stvari.

[268] To primjerice jasno proizlazi iz čl. 866. st. 1. ZOO-a za slučaj špedicije s fiksnom naknadom.

[269] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 456 rbr. 53.

[270] Bukljaš, *op. cit*. u bilj. 151, str. 2473, Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1276, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 130 i str. 161.

[271] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 456 rbr. 57. Zelenika također isključuje iz troška režijske troškove poslovanja špeditera, *op. cit*. u bilj. 40, str. 130.

2. Pravna priroda ugovora o špediciji

2.1. Opća obilježja ugovora o špediciji

Jedinstveno je stajalište domaće i poredbene pravne književnosti da je ugovor o špediciji dvostranoobvezan (sinalagmatičan), konsenzualan i naplatan ugovor. Sklapanjem ugovora o špediciji stvaraju se obveze za obje ugovorne strane. Te obveze ujedno su i prava suugovaratelja.[272]

Ugovor o špediciji nastaje samim sporazumom ugovornih strana.[273] Stoga predaja robe špediteru odnosno prihvat robe od strane špeditera ima učinak ispunjavanja jedne od ugovornih obveza. U tom smislu ugovor o špediciji nema obilježja realnog ugovora.[274]

Ugovor o špediciji prema ZOO-u uređen je kao naplatan pravni posao.[275] Naknada za špediterovu činidbu duguje se uvijek, i kad nije ugovorena.[276] Nema zapreke, međutim, da se špediter izričitom ugovornom odredbom odrekne naknade za otpremu robe. U praksi su takvi slučajevi vrlo rijetki, ali pravnoteoretski mogući. Kad bi došlo do njih, na odnos nalogodavca

[272] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 26, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 20.

[273] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 17, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 20.

[274] *Ibid.*

[275] Bio je naplatan i prije stupanja ZOO 78 na snagu. Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 69, ističući da taj ugovor nikada ne može biti besplatan.

[276] V. 1.3.5.

i špeditera primjenjivala bi se pravila ugovora o nalogu.[277] Nalogodavac bi špediteru dugovao tek naknadu troškova.[278]

Za sklapanje i valjanost ugovora o špediciji ne traži se posebna forma.[279] U tom se smislu na sklapanje ugovora o špediciji primjenjuju opće odredbe o sklapanju ugovora iz ZOO-a. U poslovnoj praksi taj se ugovor sklapa redovito u pisanom obliku.[280] To proizlazi i iz Općih uvjeta poslovanja MOH-a. Špediter poslove iz ugovora o špediciji u pravilu obavlja na temelju naloga (dispozicije) nalogodavca koji mora sadržavati sve potrebne podatke o robi i njezinim svojstvima, točne upute u pogledu njene otpreme i izvršenju poslova u vezi s otpremom te druge podatke potrebne za pravodobno i ispravno izvršavanje naloga.[281] Prema čl. 10. Općih uvjeta MOH-a nalog se u pravilu daje pisano, a nalog dan usmeno ili telefonski u pravilu mora biti potvrđen pisanim putem. U tom smislu tu odredbu Općih uvjeta MOH-a treba dovesti u vezu s raspravom o institutu pisane potvrde usmeno sklopljenog ugovora iz čl. 287. ZOO-a.[282]

---

[277] U tom smislu za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 138, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 6. Jednako bi se moglo zaključiti i za hrvatsko pravo, unatoč prvenstvenoj podrednoj primjeni pravila ugovora o komisiji i ugovora o trgovinskom zastupanju. Oba su ugovora također naplatni pravni poslovi, stoga se primjena pravila ugovora o nalogu čini razumnim rješenjem. Nalog, s druge strane, iako načelno naplatan, može biti i besplatan pravni posao. Još jedan razlog govori u prilog tome. Pitanje troška nije jednako uređeno kod ugovora o komisiji i ugovora o trgovinskom zastupanju. Kod ugovora o komisiji komitent je dužan naknaditi komisionaru troškove koji su bili potrebni za izvršenje naloga, s kamatama, od dana kada su učinjeni (čl. 798. st. 1. ZOO-a). Kod ugovora o trgovinskom zastupanju zastupnik nema pravo na naknadu troškova koji proizlaze iz redovitog obavljanja poslova, osim ako je drukčije ugovoreno. Zastupnik ima pravo na naknadu posebnih troškova koje je učinio u korist nalogodavca ili po njegovu nalogu (čl. 825. st. 1. i 2. ZOO-a). Neopravdanim se čini moguće različito postupanje u rješavanju pitanja špediterova troška u ovom slučaju ovisno o tome djeluje li špediter u svoje ime ili u ime nalogodavca.

[278] V. čl. 773. st. 1. ZOO-a. „Nalogodavac je dužan naknaditi nalogoprimcu, čak i ako njegov trud bez njegove krivnje nije imao uspjeha, sve potrebne troškove što ih je učinio za izvršenje naloga, s kamatama, od dana kada su učinjeni."

[279] Obilježje je to ugovora o špediciji u većini europskih pravnih sustava. Ipak, valja izdvojiti francuski CC, Art. L. 132-8, u kojem se traži pisana forma za ugovor o špediciji s obveznim sadržajem propisanim u Art. L. 132-9.

[280] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 55, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 91.

[281] V. čl. 6. Općih uvjeta MOH-a.

[282] Detaljno o institutu pisane potvrde u Miladin, Petar, *Šutnja i konkludentne radnje u obveznim odnosima*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58(2008),4; str. 923 – 995 i Miladin, Petar, *Institut pisane potvrde u međunarodnom trgovačkom pravu i tzv. "sklapanje" ugovora o arbitraži šutnjom u trgovačkim odnosima prema Zakonu o arbitraži*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 59(2009),2-3; str. 269 – 305. Naglašava se razlika između tzv. deklaratornih ili afirmativnih pisanih potvrda kojima se samo potvrđuje već sklopljeni ugovor i konstitutivnih pisanih potvrda kojima stranke ugovaraju da njihov neformalni dogovor stupa na snagu samo ako ga one potvrde svojim pismenom. Dakle, u prvom slučaju pisana potvrda služi kao dokazno sredstvo, a u drugom slučaju ona služi sklapanju ugovora. Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 282, str. 948 i 949.

Riječ je o tome da su ugovorne strane ugovorile, pristale na primjenu Općih uvjeta MOH-a pa samim time i na primjenu pravila o potrebi potvrde naloga pisanim putem u slučaju da je nalog dan usmeno ili telefonski. Pisani trag o danom nalogu u poslovima otpreme ima prije svega praktični značaj s obzirom na to da špediter u ispunjenju ugovornih obveza mora trećim osobama, svojim ugovornim partnerima, prezentirati određene podatke o robi ili popratnu dokumentaciju povezanu s robom u otpremi. U tom smislu se može reći da je ugovor o špediciji između ugovornih strana već sklopljen, o čemu se traži tek dodatna pisana potvrda nalogodavca, koju stoga treba smatrati za tzv. deklaratornu (afirmativnu) pisanu potvrdu.

Treba stoga zaključiti da izložene odredbe ne čine ugovor o špediciji u autonomnom pravu formalnim ugovorom.[283] Želja sastavljača Općih uvjeta za formaliziranjem ugovora o špediciji očita je. Ona je dodatno osnažena pravilom po kojem špediter nije odgovaran za štetne posljedice ako je nalog dan usmeno ili telefonski, a naknadno nije pisano potvrđen.[284] Navedeno pravilo ne formalizira ugovor o špediciji, već prebacuje štetne posljedice koje mogu proizaći iz nepostojanja pisanog ugovora na nalogodavca. Pravilo treba shvatiti kao svojevrsno isključenje odgovornosti špeditera, i to na način da će bilo koja štetna posljedica koja proizađe iz tako danog naloga pogađati isključivo nalogodavca, pri čemu treba uzeti da neće vrijediti u slučaju da štetna posljedica nastupi namjerom ili grubom nepažnjom špeditera.

Špediter ima prema nalogodavcu obvezu savjetovati ga u pitanjima organizacije prijevoza, te ga je dužan upozoriti na nedostatke naloga neovisno o tome kako je taj nalog dan. Štoviše, treba smatrati da bi savjestan špediter trebao neiskusnog nalogodavca upozoriti i na navedenu odredbu općih uvjeta poslovanja. Treba zauzeti stajalište da će u ovom slučaju štetne posljedice pogađati nalogodavca samo ako štetna posljedica proizlazi iz njegova nepotvrđivanja naloga pisanim putem (ako primjerice dođe do zakašnjenja u isporuci jer carina ili neka druga javna vlast zahtijeva prezentaciju dokaza o angažmanu špeditera od strane

[283] Tako i Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 55, glede iste odredbe koja je bila propisana Općim uvjetima iz 1958. godine.

[284] V. čl. 10. Općih uvjeta MOH-a. Postoji i mišljenje da izložena pravila Općih uvjeta MOH-a čine ugovor o špediciji „u pravilu formalnim ugovorom". Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 95. Iako je mišljenje potaknuto činjenicom da su praktično svi ugovori o špediciji pisanog oblika, ono nije utemeljeno. Ne ulazeći u detalje problema formalnosti ili neformalnosti ugovora, valja naglasiti kako su ugovori u hrvatskom pravu načelno neformalni, osim ako je zakonom drugačije određeno (čl. 286. st. 1. ZOO-a), što kod ugovora o špediciji nije slučaj. Ugovorne se strane mogu sporazumjeti da poseban oblik bude pretpostavka nastanka i valjanosti njihova ugovora (čl. 289. st. 1. ZOO-a). Kad bi se u Općim uvjetima propisivao pisani oblik ugovora kao pretpostavka njegova nastanka i valjanosti, tad bi uz ispunjenje pretpostavki za primjenu općih uvjeta poslovanja iz čl. 295. ZOO-a ugovorne strane ugovorile pisani oblik ugovora o špediciji. Opći uvjeti MOH-a ne propisuju pisani oblik kao uvjet nastanka i valjanosti ugovora o špediciji.

konkretnog nalogodavca ili u pogledu točno određene robe u pisanoj formi i sl.). Naime, da je dan pisani nalog, mogućnost da šteta nastane kao posljedica danog naloga bila bi znatno manja jer bi on sadržavao sve specifičnosti koje se odnose na konkretnu otpremu. Također, ta odredba Općih uvjeta poslovanja MOH u slučaju spora između nalogodavca i špeditera o sadržaju danog naloga prebacila bi teret dokaza na nalogodavca. U svakom slučaju, čak i uz primjenu Općih uvjeta poslovanja MOH posljedica nepostojanja određenog (pisanog) oblika ugovora o špediciji nikako ne može biti odricanje pravnog učinka neformalno sklopljenom ugovoru o špediciji.[285]

2.2. Ugovor o špediciji kao ugovor trgovačkog prava

Ne smije biti spora o tome da je ugovor o špediciji tipičan ugovor trgovačkog prava. Na taj zaključak navode povijesna i poredbenopravna analiza ovog pravnog posla.[286] Suvremeno hrvatsko obvezno pravo sazdano je, međutim, na tzv. monističkom načelu po kojem su obveznopravni odnosi uređeni jednim temeljnim propisom.[287] Ovisno o ugovornim stranama, svaki ugovor obveznog prava može biti građanski, trgovački ili pak potrošački ugovor.[288] Iako pojam trgovačkog ugovora u hrvatskom pravu ima svoju subjektivnu i objektivnu sastavnicu, kvalifikacija nekog ugovora kao trgovačkog praktično ovisi o subjektima ugovora (ugovornim stranama).[289] Za postojanje trgovačkog ugovora o špediciji nužno je da špediter i nalogodavac budu trgovci u smislu ZTD-a, što će oni redovito i biti. To se poglavito odnosi na špeditera koji na tržištu prometa roba pruža složenu i specijaliziranu

[285] Usp. čl. 290. ZOO-a.

[286] Usp. primjerice Hrvatsko-ugarski trgovački zakonik. Odredbe o ugovoru o špediciji nalaze se u trgovačkim zakonicima Njemačke, Austrije, Francuske.

[287] Riječ je o ZOO-u. Isto je i u obveznim pravima Slovenije i Švicarske.

[288] V. čl. 14. st. 2. ZOO-a. „Trgovački ugovori, prema ovom zakonu, jesu ugovor što ih sklapaju trgovci među sobom u obavljanju djelatnosti koje čine predmet poslovanja barem jednoga od njih ili su u vezi s obavljanjem tih djelatnosti."

[289] Subjektivna sastavnica odnosi se na ugovorne strane, a objektivna na predmet ugovora za koji je dovoljno da bude u vezi s obavljanjem djelatnosti koje čine predmet poslovanja jedne ugovorne strane. Objektivna je sastavnica, dakle, prilično široko postavljena.

uslugu.[290] Moguće je, ali ne i vjerojatno da nalogodavci iz ugovora o špediciji ne budu trgovci u smislu ZTD-a, što bi takvom ugovoru o špediciji odreklo svojstvo trgovačkog ugovora. Takav ugovor tada će biti građanski ili potrošački ugovor što će ovisiti o svojstvima nalogodavca. Slučajevi u kojima bi takvo što dolazilo u obzir mogu se hipotetski dovesti u vezu s mogućim prikupljanjem stvari (robe) koje pripadaju većem broju pojedinačnih prodavatelja fizičkih osoba, odnosno organizacije prodaja putem različitih platformi za prodaju robe u kojim transakcijama prodavatelji kao nalogodavci angažiraju špeditere za dostavu robe do krajnjih korisnika. Ne bi, s druge strane, bila riječ o potrošačkom ugovoru o špediciji u kojem potrošači robu kupuju na mrežnim stranicama trgovaca s obzirom na to da nalog za otpremu takve robe špediterima (pa i prijevoznicima ili dostavnim službama) daju trgovci.

U Republici Hrvatskoj prava potrošača štite se Zakonom o zaštiti potrošača (dalje ZZP).[291] ZZP-om se uređuje zaštita osnovnih prava potrošača pri kupnji proizvoda i usluga kao i pri drugim oblicima stjecanja proizvoda i usluga na tržištu.[292] Zakonodavac, međutim, nije prepoznao uslugu otpreme robe kao javnu uslugu koja se pruža potrošačima.[293] Za to u osnovi i nema potrebe. To ne znači da je nemoguća situacija u kojoj se kao nalogodavac javlja osoba koja se može kvalificirati potrošačem.[294] Nalogodavac potrošač uživa zaštitu koju mu ZZP

[290] Može se očekivati da će većina špeditera odabrati pravni oblik nekog od trgovačkih društava ponuđenih ZTD-om. Trgovačka društva uvijek su trgovci, neovisno o tome obavljaju li gospodarsku ili neku drugu djelatnost (čl. 2. st. 5. ZTD-a). Obavljanje špediterske djelatnosti u svojstvu fizičke osobe ili putem pravnog oblika koji nema svojstvo trgovačkog društva ne bi promijenilo svojstvo špeditera kao trgovca. Takvi špediteri uklopili bi se u opću definiciju trgovca iz čl. 1. st. 1. ZTD-a.

[291] Narodne novine, br. 19/2022, 59/2023. Čl. 3. ZZP-a propisano je da će se na obveznopravne odnose između potrošača i trgovca primijeniti odredbe ZOO-a, ako što drugo nije propisano samim ZZP-om. Pojmovi potrošača i trgovca definirani su čl. 4. ZZP-a. Potrošač je svaka fizička osoba koja sklapa pravni posao ili djeluje na tržištu izvan svoje trgovačke, poslovne, obrtničke ili profesionalne djelatnosti. Trgovac je bilo koja osoba koja sklapa pravni posao ili djeluje na tržištu u okviru svoje trgovačke, poslovne, obrtničke ili profesionalne djelatnosti, uključujući i osobu koja nastupa u ime ili za račun trgovca. Špediteri će uvijek biti trgovci i u smislu ZZP-a.

[292] V. čl. 1. ZZP-a.

[293] V. čl. 25. st. 1. ZZP-a. Javnim uslugama smatraju se distribucija električne energije, distribucija prirodnog plina, distribucija toplinske energije, elektroničke komunikacijske usluge, javna vodoopskrba i javna odvodnja, opskrba plinom u javnoj usluzi, obavljanje dimnjačarskih poslova, opskrba električnom energijom u univerzalnoj usluzi, poštanske usluge, prijevoz putnika u javnom prometu, sakupljanje komunalnog otpada, usluge parkiranja na uređenim javnim površinama i u javnim garažama.

[294] Primjerice, sklapanje ugovora o špediciji s ciljem organizacije prijevoza namještaja.

pruža u dijelu Zakona u kojem su uređene nepoštene odredbe u potrošačkim ugovorima odnosno pravilom po kojem se nepoštena odredba potrošačkog ugovora smatra ništetnom.[295]

Zanimljiv primjer zaštite prava potrošača kao nalogodavaca iz ugovora o špediciji nudi njemačko pravo. Promjene su unesene velikom reformom transportnog zakonodavstva 1998. godine. Tako je, primjerice, u § 455 Abs. 3 HGB-a propisano da nalogodavac potrošač mora špediteru naknaditi štetu koja je posljedica neispravnog pakiranja ili ambalaže robe, neobavještavanja špeditera o tome da se otprema potencijalno opasna roba te manjkave, nepotpune i netočne dokumentacije ili podataka o robi potrebnih za uspješnu otpremu robe, samo ako se šteta može pripisati krivnji nalogodavca.[296] Nadalje, zabranjeno je odstupiti od zakonom propisanih pravila koja uređuju odgovornost špeditera za gubitak ili oštećenje na robi koja se nalazi pod špediterovom paskom (§ 461 Abs. 1 HGB-a), odredbi o odgovornosti špeditera za druge osobe (§ 462 HGB-a) i odredbi o zastari (§ 462 HGB-a) na štetu nalogodavca izuzev u slučajevima otpreme pismenih pošiljaka.[297] Nema razloga da se *de lege ferenda* i u hrvatskom pravu na sličan način ne uredi pitanje zaštite potrošača kao nalogodavaca iz ugovora o špediciji.

U svim ostalim slučajevima bit će riječ o građanskom ugovoru o špediciji. Praktično će to biti moguće u slučajevima kad osoba koja nema svojstvo trgovca sklapa ugovor o špediciji kao dio poslovne djelatnosti ili u okviru obavljanja slobodnog zanimanja.[298] Kao mogući primjer može se zamisliti sklapanje ugovora o špediciji radi organizacije prijevoza poljoprivrednih proizvoda. Individualni se poljodjelci u domaćem pravu ne smatraju trgovcima.[299] Posebnosti tog ugovora iscrpile bi se u općim razlikama građanskih i trgovačkih ugovora koje postoje u hrvatskom pravu, a koje vrijede bez obzira na tip sklopljenog ugovora.[300]

---

[295] Usp. čl. 53. – 59. ZZP-a.

[296] Nalogodavac koji nije potrošač u ovim slučajevima nadoknađuje štetu bez obzira na krivnju (§ 455 Abs. 2 HGB-a).

[297] V. § 466 Abs. 1 HGB-a.

[298] Usp. definiciju potrošača iz ZZP-a.

[299] V. izričitu zakonsku odredbu čl. 1. st. 3. ZTD-a. Valja svakako isključiti one poljodjelce koji svoju djelatnost obavljaju putem nekog od trgovačkih društava.

[300] Najvažnija je svakako primjena običaja i prakse iz čl. 12. ZOO-a. Kako je ugovor o špediciji u pravilu trgovački ugovor, a u skladu s tim su, čini se, i pisane odredbe ZOO-a koje ga uređuju, ni u jednoj se odredbi ne propisuje posebno pravilo za trgovački ugovor o špediciji. Za suprotne primjere v. primjerice čl. 500. st. 2. ZOO-a (kamate

2.3. Pravna priroda ugovora o špediciji i razgraničenje sa srodnim ugovorima

2.3.1. Općenito

O pravnoj prirodi ugovora o špediciji mnogo se pisalo u domaćoj i poredbenoj pravnoj književnosti. Budući da je riječ o složenom pravnom poslu koji je na različite načine uređen u poredbenom pravu, ne čude disonantni tonovi o tom pitanju.[301] Prije svega valja istaknuti da se velik broj domaćih autora odlučio odvojeno raspraviti trgovačkopravnu (privrednopravnu) od građanskopravne prirode toga ugovora.[302] Opravdanje za takav pristup moglo bi se pronaći u činjenici da je ugovor o špediciji u domaćem pravu postao imenovani ugovor tek 1978. godine.[303] Prije stupanja ZOO 78 na snagu na ugovor o špediciji, među ostalim, primjenjivala su se pravna pravila trgovačkih zakona donesenih prije 1941. godine. U takvom pravnom okruženju određivanje tzv. građanskopravne prirode u osnovi trgovačkopravnog ugovora nastojalo je utvrditi koja bi se pravila građanskog prava, u nedostatku odgovarajućeg zakona, trebala podredno primijeniti na ugovor o špediciji.[304] Taj se razlog ne čini dovoljnim da bi se opravdao izloženi pristup domaće pravne književnosti.

Ugovor o špediciji nema odvojenu građanskopravnu i trgovačkopravnu prirodu. Riječ je o imenovanom ugovoru obveznog prava koji ima određena obilježja koja određuju njegovu

kod ugovora o zajmu) ili čl. 384. st. 2. ZOO-a (određivanje cijene kod trgovačkog ugovora o kupoprodaji kada cijena nije određena ugovorom).

[301] Pritom se ne misli samo na razlike u gledištima različitih nacionalnih pravnih književnosti, već i na duboke podjele unutar pravne književnosti pojedinih država. U tome prednjači raznolika njemačka pravna književnost, ali ni domaća pravna književnost nije izgradila jedinstveno stajalište o tom pitanju.

[302] Primjerice Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 59 – 64, 68 – 71, Carić, *op. cit*. u bilj. 91, str. 249, Grubišić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 23 – 27, Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 50 – 57, Kandare, *op. cit*. u bilj. 151, str. 219 – 223.

[303] Pritom se misli na suvremeno domaće pravo, jer je ovaj ugovor spadao u red imenovanih ugovora još u Hrvatsko-ugarskom trgovačkom zakonu iz 1875. godine.

[304] Tako Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 53.

jedinstvenu pravnu prirodu.[305] Ta jedinstvena pravna priroda ne mora nužno biti homogena. Ovisno o različitim okolnostima i ugovornim odredbama, moguće je da jedan pravni posao istodobno ima obilježja dva ili više ugovora.[306] Teza o jedinstvenosti (građanske i trgovačke) pravne prirode ugovora o špediciji tim je opravdanija ako se uzme u obzir jedinstveno uređenje domaćeg prava na području obveznih odnosa.[307]

Za određivanje pravne prirode ugovora prije svega je važno ispitati gospodarski smisao ugovora, pri čemu je odlučujući „gospodarski smisao i karakter glavnih činidbi koje služe za postizanje zajedničke ugovorne svrhe."[308] S tih osnova sasvim treba odbaciti zastarjelo shvaćanje po kojem je ugovor o špediciji po pravnoj prirodi ugovor o radu (*locatio conductio operarum*).[309] Ono je samo povijesno zanimljivo, a temelji se na tezi po kojoj špediter svoje zadaće izvršava osobno, „pod rukovodstvom nalogodavca".[310]

[305] U tom smislu iznenađuje ostajanje pri odvojenom razmatranju trgovačkopravne i građanskopravne prirode ugovora o špediciji nakon donošenja ZOO 78 kod nekih autora. Npr. Carić, *op. cit*. u bilj. 91, str. 249, Kandare, *op. cit*. u bilj. 151, str. 219 – 223.

[306] Primjer su svakako tzv. složeni ili kombinirani ugovori u trgovačkom pravu. Tako Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 32, str. 14, Goldštajn, Aleksandar, *Tipologija trgovačkih ugovora*, Ugovori autonomnog privrednog prava, Informator, Zagreb, 1974., str. 10 – 21, str. 18. Za primjer takvog ugovora v. u Barbić, Jakša, *Ugovor o consulting inženjeringu*, doktorska disertacija, Zagreb, 1972. Barbić, str. 69, zaključuje kako je ugovor o *consulting* inženjeringu u osnovi ugovor o djelu, ali da u slučajevima kad *consulting* organizacija zastupa naručitelja ima mješovitu pravnu prirodu. Tad je u pitanju kombinacija ugovora o djelu i ugovora o nalogu (mandatu).

[307] U državama gdje postoji dualizam u uređenju obveznih odnosa, kao što su npr. Austrija, Njemačka, Francuska, rasprava o pravnoj prirodi trgovačkih ugovora u osnovi se svodi na raspravu o podrednoj primjeni pravila pojedinih ugovora iz Građanskih zakonika čije su odredbe općenitijeg karaktera i stoga predstavljaju *lex generalis* za pojedine trgovačke ugovore. U tom smislu za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko trgovačko pravo povodom rasprave o pravnoj prirodi ugovora o špediciji, Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 138.

Za domaće pravo slično Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 69, koji ističe kako je rasprava o pravnoj prirodi ugovora o špediciji važna zbog određivanja koji se propisi i u kojem opsegu mogu analogno i supsidijarno primjenjivati na ugovor o špediciji. U trenutku pisanja rada ZOO 78 još nije donesen stoga je određivanje pravne prirode tog ugovora bilo od prvorazredne praktične važnosti.

[308] Tako Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 63.

[309] Riječ je o promišljanjima autora iz XIX. ili početka XX. stoljeća koja, primjerice, odbacuju Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 62, Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 54.

[310] Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 62, pozivajući se na stajališta dijela njemačke pravne književnosti s kraja XIX. stoljeća.

Sasvim treba odbaciti i tezu po kojoj je ugovor o špediciji ugovor *sui generis*. Ona je postojala u manjem dijelu domaće pravne književnosti polovinom prošlog stoljeća.[311] Ta bi teza značila da je riječ o ugovoru koji se ne može podvesti ni pod jedan poznati tip ugovora.[312] Uvrštenje ugovora o špediciji u ZOO 78 tu tezu ruši u potpunosti jer ugovor o špediciji postaje imenovani ugovor trgovačkog prava, ali ona je potpuno neopravdana i u razdoblju prije donošenja ZOO 78.[313]

2.3.2. Ugovor o špediciji i ugovor o komisiji

Polazeći od povijesnog razvoja tog pravnog posla, valja razmotriti tezu po kojoj je ugovor o špediciji posebna vrsta ugovora o komisiji.[314] Za tu tezu uporište bi se moglo pronaći u definiciji ugovora o špediciji po ZOO-u. Špediter je definiran kao osoba koja ponajprije nastupa u svoje ime, a za račun nalogodavca. Osim toga, odredbe ugovora o komisiji podredno se primjenjuju na ugovor o špediciji. Nadalje, u određenim se pravnim sustavima ugovor o špediciji nije ni formalno odvojio od ugovora o komisiji te je uređen kao podvrsta komisionog posla.[315] Sve navedeno nije dovoljno da se zaključi kako je ugovor o špediciji u domaćem pravu po pravnoj prirodi isključivo ugovor o komisiji.

Prije svega, riječ je o samostalnim, odvojenim ugovorima trgovačkog prava. Oni se prije svega razlikuju po sasvim različitom predmetu ugovora.[316] Predmet ugovora o špediciji jest organizacija prijevoza robe (otprema robe), dok je predmet ugovora o komisiji obavljanje poslova u svoje ime, a za račun komitenta.[317] Iako je predmet ugovora o komisiji postavljen

[311] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 68, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 65, navode autore koji drže da je ugovor o špediciji ugovor *sui generis*, ali opravdano odbacuju te zaključke.

[312] Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 68, povodom rasprave o pravnoj prirodi ugovora o *consulting* inženjeringu.

[313] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 68.

[314] Tako, primjerice, Rastovčan, *op. cit*. u bilj. 151, str. 77. Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, piše o statusu u špeditera kao komisionara u slučajevima kada špediter djeluje u svoje ime, a za račun nalogodavca. Za njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, rbr. 3, str. 979.

[315] Primjerice, u francuskom CC-u, švicarskom OR-u.

[316] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 61, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 66., Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 52.

[317] V. čl. 785. st. 1.

vrlo široko, njegovo polje primjene u najvećem se broju slučajeva praktično ograničava na kupnju i prodaju robe u svoje ime, a za račun komitenta.[318] S druge strane, špediter pri organizaciji prijevoza robe obavlja i čitav niz dodatnih, sporednih poslova potrebnih za uspješnu otpremu robe (carinjenje, slaganje, pakiranje i sl.). Komisionar u ispunjavanju obveza iz ugovora o komisiji uvijek djeluje u svoje ime, a za račun komitenta. Špediteru je komisiono djelovanje tek jedna od opcija. On može u ispunjenju svojih obveza djelovati i u ime nalogodavca, ali i za svoj račun. Dakle, bitno obilježje ugovora o komisiji upravo i jest djelovanje komisionara u svoje ime, a za račun komitenta, dok je bitno obilježje ugovora o špediciji preuzimanje obveze otpreme robe, kako god špediter nastupao u izvršenju svojih obveza.

Kad bi poduzetnik koji se pretežito bavi komisionim poslovima preuzeo obvezu otpreme robe za naknadu, ne bi bila riječ o ugovoru o komisiji, već o ugovoru o špediciji.[319] Ovaj zaključak bitno ne može promijeniti ni podredna primjena odredaba ZOO-a o ugovoru o komisiji na ugovor o špediciji. Njezin je doseg ograničen isključivo u mjeri u kojoj špediter sklapa ugovor o prijevozu ili ostale ugovore u svoje ime, a za račun nalogodavca. Riječ je o primjeni pojedinih odredbi na odgovarajući način radi popunjavanja pravnih praznina koje će se pojaviti kad pojedino pitanje nije uređeno ugovorom (uključujući i opće uvjete koji se redovito primjenjuju), praksom i običajima, i dispozitivnim odredbama ZOO-a o ugovoru o špediciji. Podredna primjena pojedinih pravila na odgovarajući način sama po sebi nije dovoljna da utječe na pravnu prirodu pojedinog ugovora.

U prilog tezi da ugovor o špediciji nema uvijek pravnu prirodu komisionog posla govore i stajališta njemačke pravne književnosti primjenjiva i na domaće pravo. U raspravi o pravnoj prirodi ugovora o špediciji nijedan se relevantan autor ne opredjeljuje za komisioni posao.[320] Nakon zakonodavnih promjena 1998. godine više i ne postoji osnova po kojoj bi se takva teza

[318] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 61, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 67. Na taj zaključak nedvosmisleno upućuju i neke odredbe ZOO-a iz ugovora o komisiji. Primjerice, čl. 788. koji uređuje pitanje komisionarove prodaje robe prezaduženoj osobi, čl. 789. koji uređuje slučaj kada komisionar kupuje robu komitenta ili mu prodaje svoju robu, čitav niz komisionarovih obveza povezanih s komitentovom robom kao što su obveza čuvanja i osiguranje robe (čl. 790.), obavijest komitentu o stanju primljene robe (čl. 791.), obavijest komitentu o promjenama na robi (čl. 792.). Na taj zaključak upućuje i definicija ugovora o komisiji u njemačkom i austrijskom pravu koja kao bitno obilježje ugovora o komisiji ističe kupnju ili prodaju robe ili vrijednosnih papira u svoje ime, a za račun komitenta.

[319] U tom smislu Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 67.

[320] To se može objasniti činjenicom da je komisijski posao u njemačkom pravu nužno vezan uz kupnju i prodaju robe, što ipak nije sprečavalo zakonodavca da glede starih odredbi HGB-a propiše kako se odredbe ugovora o komisiji primjenjuju na ugovor o špediciji (§ 407. Abs. 2 HGB-a).

i mogla uzeti u razmatranje. Način ispunjenja špediterovih činidbi u svoje ime, a za račun nalogodavca, izbačen je iz definicije ugovora o špediciji, kao i upućivanje na podrednu primjenu odredaba ugovora o komisiji.[321] Čak i kada je HGB izravno upućivao na podrednu primjenu odredaba o komisionom poslu, pravna književnost držala je ugovor o špediciji podvrstom naplatnog naloga (*Geschäftsbesorgungsvertrag*) koji ovisno o određenim okolnostima može imati obilježje ugovora o djelu (*Werkvertrag*) ili ugovora o službi (*Dienstvertrag*).[322] Nakon izmjena HGB-a čak se negira i mogućnost podredne primjene odredaba ugovora o komisiji na ugovor o špediciji u popunjavanju pravnih praznina.[323]

Ugovor o špediciji ima pravnu prirodu komisionog posla u švicarskom i francuskom pravu.[324] Posljedica je to zakonodavnog uređenja tog ugovora kao podvrste ugovora o komisiji. U švicarskom pravu špediter ne odgovara za rezultat, uspješan ishod prijevoza robe, već se obvezuje s pozornošću urednog i savjesnog gospodarstvenika organizirati prijevoz i ostale radnje potrebne za otpremu.[325] No, na odnos nalogodavca i komisionara glede prijevoza stvari primjenjuju se pravila ugovora o prijevozu.[326] U francuskom pravu špediter sklapa ugovor o prijevozu u svoje ime, a za račun nalogodavca što ga u osnovi čini komisionarom.[327] No, on odgovara za prispijeće robe i popratnih isprava u ugovorenom roku, izuzev u slučaju više sile.[328] Nadalje, odgovara i za gubitak ili štetu na robi, izuzev u slučaju više sile ili ako je

[321] Usp. § 407 HGB-a prije 1998. i § 453 HGB-a. Treba istaknuti da je § 454 Abs. 3 propisano da špediter poslove potrebne za organizaciju prijevoza sklapa u svoje ime, a kada je na to posebno ovlašten, i u ime nalogodavca.

[322] Tako prije svih Helm, *op. cit*. u bilj. 37, § 407 – 409 rbr. 6 i 7. Zbog činjenice da austrijsko pravo u osnovi uređuje ugovor o špediciji kao njemačko pravo do 1998. godine, iznenađuje stajalište austrijske pravne književnosti koja ugovor o špediciji ponajprije drži podvrstom ugovora o komisiji, a podredno ugovorom o nalogu, ugovorom o djelu ili ugovorom o službi ovisno o okolnostima slučaja. Tako Krejci, *op. cit*. u bilj. 57, str. 371.

[323] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 104. pozivajući se na brisanje odredbe koja je upućivala na podrednu primjenu odredaba o ugovoru o komisiji, kao i Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 37.

[324] Tako za švicarsko pravo Staehlin, Ernst, *op. cit.* u bilj. 59, str. 2625, za francusko pravo Sonnenberger, Dammann, *op. cit.* u bilj. 151, str. 368.

[325] Staehlin, Ernst, *op. cit.* u bilj. 59, str. 2625.

[326] V. Art. 439. OR-a.

[327] Sonnenberger, Dammann, *op. cit.* u bilj. 151, str. 368.

[328] V. Art. 132-4. CC-a.

njegova odgovornost isključena ugovorom.[329] Te odredbe špeditera dovode u položaj vrlo blizak prijevozniku te ga čine odgovornim za rezultat, za uspješan ishod prijevoza robe.[330] U tom smislu ugovor o špediciji u francuskom pravu ima i obilježja ugovora o prijevozu. Iz navedenoga proizlazi da u spomenutim pravnim sustavima ugovor o špediciji nema čistu komisionu prirodu, već da je glede prijevoza robe vrlo blizak ugovoru o prijevozu. Iz usporedbe analiziranih pravnih sustava i hrvatskog prava može se zaključiti kako je ugovor o špediciji upravo po hrvatskom pravu po pravnoj prirodi najbliži ugovoru o komisiji, ali ne uvijek i ne isključivo. Osim toga, ugovor o komisiji po pravnoj je prirodi ugovor o nalogu, što bi moglo uputiti na zaključak da bi i ugovor o špediciji u konačnici mogao imati pravnu prirodu ugovora o nalogu.

2.3.3. Ugovor o špediciji i ugovor o trgovinskom zastupanju

Iako ZOO upućuje na odgovarajuću primjenu odredbi ugovora o trgovinskom zastupanju na ugovor o špediciji, riječ je o slučajevima koji su pravno i praktično iznimka u odnosu na komisiono djelovanje špeditera, izuzev špediterova djelovanja u funkciji carinskog zastupnika.[331] Budući da ugovor o špediciji nema isključivu pravnu prirodu ugovora o komisiji, nije vjerojatno da bi ugovor o špediciji po svojoj pravnoj prirodi mogao biti ugovor o trgovinskom zastupanju. Prema tomu, tezu po kojoj bi ugovor o špediciji imao isključivo pravnu prirodu ugovora o trgovinskom zastupanju u najmanju ruku valja odbaciti s istih osnova kao i tezu o isključivo komisionoj pravnoj prirodi tog ugovora.

Nužno je odgovoriti na pitanje hoće li i kada ugovor o špediciji uopće imati pravnu prirodu ugovora o trgovinskom zastupanju. Je li dovoljno sklapati pravne poslove u ime i za račun nalogodavca da bi se ugovor o špediciji mogao smatrati ugovorom o trgovinskom zastupanju po svojoj pravnoj prirodi? Puko gramatičko tumačenje odgovarajućih odredbi ZOO-a moglo bi dovesti do potvrdnog odgovora. No, za donošenje konačnog zaključka potrebno je ispitati narav odnosa nalogodavca i trgovinskog zastupnika. Ugovorom o trgovinskom zastupanju obvezuje se zastupnik da će za trajanja ugovora pregovarati s trećim

[329] V. Art. 132-5. CC-a.

[330] Sonnenberger, Dammann, *op. cit.* u bilj. 131, str. 370.

[331] V. izlaganje pod III/1./1.3./1.3.3.

osobama o sklapanju ugovora u ime i za račun nalogodavca te da će, ako je tako ugovoreno, i sklapati ugovore s trećim osobama u ime i za račun nalogodavca, a nalogodavac se obvezuje da će za svaki ugovor koji je on sklopio ili koji je sklopljen njegovim djelovanjem platiti određenu proviziju.[332]

Već su na prvi pogled vidljive razlike ugovora o špediciji i ugovora o trgovinskom zastupanju. Špediter se ne obvezuje pregovarati s trećim osobama o sklapanju ugovora, on se u okviru svoje temeljne obveze obvezao ugovor sklopiti. Nadalje, važno obilježje ugovora o trgovinskom zastupanju jest trajnost obveze zastupnika na pregovaranje. Riječ je o ovlaštenju da se stalno pregovara u ime i za račun nalogodavca.[333] Ugovor o špediciji u pravilu nema obilježja trajnog obveznog odnosa. Svaka otprema, pa čak i ako su nalogodavac i špediter u duljem poslovnom odnosu, obavlja se s osnova novog, pojedinačnog ugovora o špediciji. Dokaz znatne konceptualne razlike između ta dva ugovora možemo, primjerice, pronaći i u čl. 805. ZOO-a i zabrani zastupniku da bez pristanka nalogodavca preuzima obvezu da na istom području i za istu vrstu poslova radi za drugog nalogodavca. Ta je odredba suštinski i načelno nespojiva s ugovorom o špediciji i redovitim djelovanjem špeditera. Podrazumijeva se da špediter u okviru svoje redovne poslovne djelatnosti usluge pruža većem broju nalogodavaca. Štoviše, zakonom je predviđeno da, po redovitom toku stvari, špediter može u izvršenju dobivenih naloga organizirati i zbirnu otpremu robe, ako ugovorom to nije isključeno.[334] Dakle, pružanje usluge većem broju nalogodavaca, bez obzira na područje, uspostavljeno je kao pravilo kod ugovora o špediciji, dok je kod ugovora o trgovinskom zastupanju takav način djelovanja zastupnika načelno zabranjen.

Ugovor o trgovinskom zastupanju, za razliku od ugovora o špediciji, mora biti u pisanom obliku.[335] Nadalje, trgovinski zastupnik ima pravo na proviziju za svaki ugovor koji on sklopi, dok špediter ima pravo na naknadu kad se roba otpremi, neovisno o tome koliko je i kakvih ugovora morao sklopiti radi otpreme robe. Trgovinski zastupnik radi osiguranja svojih

[332] V. čl. 804. st. 1. ZOO-a.

[333] Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1189. U tom smislu za pojašnjenje ekonomske i pravne osnove vidi detaljno i Miladin, *op. cit*. u bilj. 209, str. 248 i dalje, iz koje nedvojbeno proizlazi da je trgovački zastupnik samostalni trgovac kojem principal povjerava da trajno i obrtimice posreduje između njega i trećih osoba pri sklapanju ugovora.

[334] V. 867. st. 1. ZOO-a.

[335] V. čl. 806. ZOO-a.

dospjelih tražbina ima pravo zadržanja na nalogodavčevim stvarima, dok špediter ima založno pravo na nalogodavčevoj robi.[336]

U s hrvatskim pravom usporedivom njemačkom pravu mogućnost djelovanja špeditera u ime i za račun nalogodavca uvodi se izmjenama HGB-a 1998. godine. Ističe se kako je riječ o iznimci na koju špediter ima pravo ako je na to posebno ovlašten od strane nalogodavca.[337] Takav je špediter blizak trgovinskom zastupniku samo ako špediterske poslove za svojeg nalogodavca obavlja na trajnoj osnovi, odnosno ako iznimno ugovor o špediciji ima obilježja trajnijeg obveznog odnosa.[338] Slično bi se moglo zaključiti i za ugovor o špediciji koji se po ZOO-u sklapa u ime i za račun nalogodavca. Riječ bi bila o slučaju u kojem špediter sklapa sve potrebne ugovore u ime i za račun nalogodavca u duljem razdoblju, ispunjavajući na taj način svoju temeljnu obvezu organizacije prijevoza robe. Bez obzira na okolnost što bi takav špediter bio blizak položaju trgovinskog zastupnika, zbog izloženih konceptualnih razlika između ugovora o špediciji i ugovora o trgovinskom zastupanju, a s obzirom da takav špediter djeluje za račun nalogodavca, treba naglasiti da bi ipak bila riječ o ugovoru koji ima pravnu prirodu ugovora o nalogu. Polazeći od toga da djelovanje u ime i za račun špeditera u poslovnoj praksi ponajprije dolazi u obzir i primjenjuje se u slučajevima obavljanja carinskih i sličnih poslova, to pitanje i nije od osobite praktične važnosti.

2.3.4. Ugovor o špediciji i ugovor o nalogu

Ugovor o špediciji, ugovor o komisiji i ugovor o trgovinskom zastupanju samostalni su pravni poslovi trgovačkog prava čije je zajedničko obilježje utemeljenost na ugovoru o nalogu.[339] Trebalo bi, stoga, razmotriti tezu kako je ugovor o špediciji po pravnoj prirodi ugovor o nalogu.[340] U prilog tomu govori mnogo okolnosti.

[336] Usp. čl. 826. ZOO-a i 868. ZOO-a.

[337] Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 508, rbr. 72.

[338] Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 508, rbr. 74, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 40, Thume, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 29.

[339] Tako, primjerice, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 69.

[340] Tako, primjerice, Fuchs, *op. cit*. u bilj. 1, str. 24, pišući o ugovoru o špediciji prije donošenja ZOO-a.

Ugovor se u pravilu sklapa na temelju pisanog naloga (dispozicije) nalogodavca.[341] Špediter je dužan upozoriti nalogodavca na nedostatke u njegovu nalogu.[342] Špediter je dužan u izvršenju svojih obveza držati se nalogodavčevih uputa, a ako ne može postupiti u skladu s njima, dužan je zatražiti nove upute.[343] U ZOO-u je predviđeno da špediter u ispunjenju svojih obveza uvijek djeluje za račun nalogodavca što je jedno od temeljnih obilježja ugovora o nalogu.[344] Iz definicije ugovora o nalogu proizlazi njegova općenitija pravna priroda pogodna za podrednu primjenu na ugovore kod kojih se jedna ugovorna strana obvezuje postupati po uputama i za račun druge ugovorne strane. Do podredne primjene ugovora o nalogu došlo bi i u teoretski mogućim slučajevima kad se na pojedino pitanje iz konkretnog ugovora o špediciji ne bi na odgovarajući način mogla, nakon svih viših pravnih izvora, primijeniti pravila ugovora o komisiji i ugovora o trgovinskom zastupanju.[345] Važno obilježje ugovora o nalogu jest djelovanje nalogoprimca u interesu nalogodavca.[346] Špediter je također dužan čuvati nalogodavčeve interese u izvršavanju svojih ugovornih obveza.[347] Štoviše, postupanje u nalogodavčevu interesu jedna je od temeljnih špediterovih obveza koja čini samu suštinu ugovora o špediciji.[348] Pri tome ništa ne mijenja okolnost nastupa li špediter prema trećima u svoje ili nalogodavčevo ime.[349]

---

[341] V. čl. 6. Općih uvjeta MOH-a.

[342] V. čl. 852. ZOO-a i čl. 765. st. 2. ZOO-a.

[343] V. čl. 855. st. 1. i 2. ZOO-a i čl. 765. ZOO-a,

[344] V. čl. 763. st. 1. ZOO-a. „Ugovorom o nalogu obvezuje se i ovlašćuje nalogoprimac poduzimati za račun nalogodavca određene poslove.“ Špediter, međutim, može nastupati i za svoj račun.

[345] V. čl. 786. ZOO-a koji predviđa odgovarajuću primjenu pravila o nalogu na ugovor o komisiji. Treba uzeti da se na ugovor o trgovinskom zastupanju također primjenjuju odredbe ugovora o nalogu iako o tome nema izravne odredbe u ZOO-u.

[346] Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 55. Barbić na temelju poredbene analize mandatnog odnosa zaključuje kako radnje koje nalogoprimac poduzima mogu biti pravne i faktične prirode te kako je upravo djelovanje u interesu nalogodavca bitno obilježje mandata (ugovora o nalogu).

[347] V. 854. st. 1. ZOO-a. „Otpremnik je dužan u svakoj prilici postupiti kako to zahtijevaju interesi nalogodavca i s pažnjom dobrog gospodarstvenika.“ Također v. § 454 Abs. 4 HGB-a.

[348] Tako za domaće pravo Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 100, Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 76, Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 71, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 126; za njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 36, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 507, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 55, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 133.

[349] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 25, § 453 rbr. 36, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 55.

U prilog tezi da je ugovor o špediciji po svojoj pravnoj prirodi ugovor o nalogu govore i stajališta s domaćim pravom usporedivih poredbenih prava. Iako se u austrijskoj pravnoj književnosti ugovor o špediciji drži podvrstom komisionog posla, podredno se na njega primjenjuju i odredbe austrijskog Općeg građanskog zakonika (*Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch*) o nalogu, a špediter u osnovi ima položaj nalogoprimca, što bi ugovor o špediciji po pravnoj prirodi činilo ugovorom o nalogu.[350] U njemačkoj se pravnoj književnosti ugovor o špediciji drži posebnom vrstom naplatnog naloga (*Entgeltliche Geschäftsbesorgung*) iz § 675 njemačkog Građanskog zakonika (*Bürgerliches Gesetzbuch*, dalje BGB).[351] U njemačkom je pravu, za razliku od većine europskih pravnih sustava, ugovor o nalogu besplatan pravni posao.[352] Stoga se na ugovore o djelu (*Werkvertag*) i ugovore o službi (*Dienstvertrag*), kada se predmet i sadržaj tih ugovora u osnovi sastoje od obavljanja poslova po uputama i za račun druge ugovorne strane, primjenjuju gotovo sve odredbe ugovora o nalogu, iako su ugovor o djelu i ugovor o službi naplatni pravni poslovi.[353]

Svrha naplatnog naloga jest primjena općenitijih pravnih pravila iz ugovora o nalogu na pravne odnose čije je obilježje izvršavanje određenih poslova u tuđem interesu.[354] Prvotno zamišljen kao puka nadgradnja besplatnog ugovora o nalogu, taj pravni odnos ima izuzetno značenje za njemačku pravnu praksu, a u dogmatici njemačkog ugovornog prava smatra se

---

[350] Krejci, *op. cit*. u bilj. 57, str. 371. Riječ je o odredbama § 1002 ABGB-a i dalje.

[351] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 18, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 507, Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 6, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 37, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 21, Schmidt, *op. cit*. u bilj. 90, str. 983.

O *Geschäftsbesorgungsvertragu* u njemačkom pravu detaljno Heermann, Peter u: Henssler, Martin (ured), *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 4, Schuldrecht, Besonderer Teil II,* 5. izdanje, Verlag C. H. Beck, München, 2009., § 675, Mansel, Heinz Peter u: Jauernig, Ottmar (ured), *Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar,* 14. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Verlag C. H. Beck, München, 2011., § 675, Martinek, Michael u: *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Buch 2, Abschnitt 8, Titel 12, Untertitel 2*, *Geschäftsbesorgungsvertrag,* 2006., § 675.

[352] Usp. § 662 BGB-a.

[353] Usp. § 675 Abs. 1. BGB-a. Ugovor o nalogu (*Auftrag*) uređen je § 662 – 674 BGB-a. Iz primjene na naplatni nalog isključeni su § 662 koji definira nalog kao besplatan pravni posao, § 664 koji govori o načelnoj neprenosivosti izvršenja naloga na treću osobu i § 671 koji uređuje pitanje opoziva i otkaza naloga izuzev § 671 Abs. 2 koji će se primijeniti ako je ugovor moguće otkazati bez otkaznog roka.

[354] Mansel, *op. cit*. u bilj. 351, rbr. 1.

samostalnim pravnim institutom.[355] Definira se kao pravni odnos nalogodavca i nalogoprimca u kojem nalogoprimac preuzima obvezu samostalno poduzimati pojedine poslove gospodarske naravi u nalogodavčevu imovinskom interesu.[356] Kad ugovor o službi ili ugovor o djelu imaju obilježje naplatnog naloga, oni se pravno suštinski razlikuju od redovitih pojavnih oblika tih ugovora. Posljedica je to temeljne obveze nalogoprimca koja proizlazi iz naplatnog naloga, a koja se sastoji od očuvanja nalogodavčevih interesa i postupanja u skladu s njegovim uputama.[357] Kod redovitih, idealtipskih ugovora o službi i ugovora o djelu nalogodavčevi (naručiteljevi) suugovaratelji djeluju ponajprije u svojem interesu, a o interesu nalogodavca (naručitelja) brinu se u mjeri u kojoj to nalaže načelo savjesnosti i poštenja.[358] Prava i obveze iz ugovora o službi i ugovora o djelu s obilježjima naplatnog naloga i dalje postoje, ne utrnjuju, suštinski se znatno ne mijenjaju već se restrukturiraju, prilagođavaju sad dominantnoj temeljnoj obvezi iz naplatnog naloga.[359]

U njemačkoj pravnoj književnosti nema jedinstvenog stajališta o tome ima li ugovor o špediciji, kao pojavni oblik naplatnog naloga, u konačnici pravnu prirodu ugovora o djelu ili ugovora o službi. Ipak, dominira stajalište po kojem je riječ o ugovoru o djelu.[360] Ono se objašnjava činjenicom da temeljna obveza špeditera, organizacija prijevoza robe, predstavlja postizanje rezultata zbog kojeg je ugovor o špediciji i sklopljen.[361] Ugovor o djelu od ugovora o službi u osnovi se razlikuje po tome što je njegov predmet postizanje određenog rezultata, a ne obavljanje rada odnosno određenih poslova.[362] Smisao ispunjenja špediterovih činidbi nije u pukom provođenju aktivnosti potrebnih za otpremu robe. Špediter ima obvezu, u interesu nalogodavca, odabrati prijevozno sredstvo i prijevozni put kao i izvršitelje provedbenih poslova, davati upute i informirati izvršitelje provedbenih poslova, očuvati nalogodavčeve

[355] Martinek, *op. cit*. u bilj. 351, rbr. A 1.

[356] Heermann, *op. cit*. u bilj. 351, rbr. 3.

[357] Heermann, *op. cit*. u bilj. 351, rbr. 3, Martinek, *op. cit*. u bilj. 351, rbr. A 24.

[358] Martinek, *op. cit*. u bilj. 351, rbr. A 24.

[359] Martinek, *op. cit*. u bilj. 351, rbr. A 26.

[360] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453, rbr. 20, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 507, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453, rbr. 39, Schmidt, *op. cit*. u bilj. 90, str. 987.

[361] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 20.

[362] Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 38, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 507.

zahtjeve za naknadom štete. Ispunjenjem izloženih ugovornih obveza špediter postiže rezultat zbog kojeg je angažiran, pri čemu je ključno da je on u njihovu ispunjavanju samostalan.[363] Važno je naglasiti da se pritom ne misli da je špediter preuzeo obvezu uspješnog prijevoza robe, koja nije prirodan sastojak klasičnog ugovora o špediciji.[364]

U dijelu njemačke pravne književnosti koja ugovor o špediciji drži ugovorom o djelu postoji teza kako se pri trajnijim poslovnim odnosima špeditera i nalogodavca razvijaju odnosi iz ugovora o službi.[365] Tu bi tezu valjalo odbaciti zato što jasno ne obrazlaže kriterije po kojima bi se razgraničio ugovor o špediciji kao ugovor o djelu i ugovor o službi. Osim toga, i u trajnijim poslovnim odnosima špeditera i nalogodavaca svaka se pojedina otprema robe provodi na temelju pojedinačnih nalogodavčevih dispozicija.[366] Odredbe ugovora o službi ili ugovora o djelu primijenile bi se tek kad pojedino pitanje ne bi bilo riješeno konkretnim ugovorom o špediciji, uključujući i opće uvjete poslovanja, odredbama HGB-a o ugovoru o špediciji te odredbama BGB-a o naplatnom nalogu.[367] Primjenjujući izložena stajališta, na ugovor o špediciji prije svega bi se primjenjivala pravila konkretnog ugovora, uključujući opće uvjete poslovanja, praksu između ugovornih strana i trgovačke običaje, potom odredbe ZOO-a kojima je uređen ugovor o špediciji, a podredno pravila ugovora o komisiji, odnosno ugovora o nalogu. Daljnja analiza, međutim, pokazuje da navedeno vrijedi samo kod ugovora o špediciji kod kojih špediter nastupa za račun nalogodavca.

[363] Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 39. Prema Barbiću, *op. cit*. u bilj. 306, str. 37, samostalno djelovanje izvršitelja ugovora o djelu, tj. nepostojanje subordinacije prema naručitelju još je jedna važna razlika u odnosu na ugovor o službi.

[364] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 20.

[365] Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 39.

[366] Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 24.

[367] Stoga Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 21, ističe kako rasprava o ugovoru o špediciji kao ugovoru o djelu ili ugovoru o službi nema osobito praktično značenje.

2.3.5. Ugovor o špediciji i ugovor o djelu

U dijelu domaće pravne književnosti prevladava teza kako je ugovor o špediciji po svojoj pravnoj prirodi ugovor o djelu.[368] Drugi dio domaće pravne književnosti smatra kako je ugovor o špediciji po svojoj pravnoj prirodi ugovor o djelu uz ispunjenje određenih pretpostavki.[369] S tom se konstatacijom valja složiti. S druge strane, treba odbaciti tezu po kojoj ugovor o špediciji uvijek i isključivo ima pravnu prirodu ugovora o djelu. Ona je svakako neprimjenjiva na slučajeve u kojima špediter otprema robu sklapajući ugovor o prijevozu i druge ugovore za račun nalogodavca. Prethodna su izlaganja pokazala da je u tim slučajevima riječ o ugovoru o špediciji koji ima pravnu prirodu ugovora o komisiji, odnosno ugovora o nalogu.

Činjenica da špediter u ispunjavanju svojih obveza većinom obavlja pravne i intelektualne poslove nema utjecaja na odricanje špediciji obilježja ugovora o djelu. Općeprihvaćeno stajalište jest da „podjela na materijalne i nematerijalne činidbe nije od značaja na određivanje predmeta ugovora o djelu“.[370] Ključno je što špediter radi po nalogu (uputama) nalogodavca, dok izvođač iz ugovora o djelu poslove izvodi samostalno, po pravilima struke.[371] Obveza špeditera postupati po uputama nalogodavca mnogo je više

[368] Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 68, Carić, *op. cit*. u bilj. 91, str. 249, Romštajn, *op. cit*. u bilj. 151, str. 145.

[369] Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 63 i 65, drži da je ugovor o špediciji ugovor o djelu samo ako je predmet ugovora izvršenje materijalnih radnji od strane špeditera i ako špediter djeluje za svoj račun, u protivnom ima pravu prirodu naloga. Grubišić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 26 i Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 56, drže da ugovor o špediciji ima elemente ugovora o djelu samo kada špediter djeluje za svoj vlastiti račun, u protivnom ima pravnu prirodu naloga.

[370] Tako Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 38. To proizlazi i iz definicije ugovora o djelu iz čl. 590. ZOO-a. „Ugovorom o djelu izvođač se obvezuje obaviti određeni posao, kao što je izrada ili popravak neke stvari, izvršenje kakvog fizičkog ili umnog rada i sl., a naručitelj se obvezuje platiti mu za to naknadu.“ U tom smislu treba odbaciti stajalište Carića, *op. cit*. u bilj. 1, str. 69, koji ističe kako je ključna razlika ugovora o nalogu (mandatu) i ugovora o djelu u tome što se ugovor o djelu odnosi na obavljanje „faktičnih, a ne pravnih radnji“, i Erakovića, *op. cit*. u bilj. 1, str. 63, koji tvrdi da „ugovor o špediciji čiji je predmet obavljanje kakvog pravnog posla nije po svojoj pravnoj prirodi ugovor o djelu“.

[371] Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 37, ističe kako je bit ugovora o djelu u slobodi izvođača u pogledu načina na koji izvođač treba obaviti određeni posao ili poslove sa svrhom postizanja rezultata iz ugovora o djelu. Ipak, riječ je o načelnoj pravnoj samostalnosti. Barbić naglašava kako ona „ne isključuje mogućnost da naručitelj izradi projekte ili dade suglasnost na njih i daje uputstva za obavljanje posla pazeći da on bude obavljen u skladu s ugovorom“. Načelna samostalnost izvođača radova kao obilježje ugovora o djelu proizlazi i iz čl. 593. ZOO-a. „Naručitelj ima pravo nadzora nad obavljanjem posla i davati upute kad to odgovara naravi posla, a izvođač mu je to dužan omogućiti.“

naglašena u ZOO-u nego u, primjerice, HGB-u.[372] To ne sprečava njemačku pravnu književnost ugovor o špediciji okarakterizirati kao posebnu vrstu naplatnog naloga (*Geschäftsbesorgung*). Tim bi se više zauzeto stajalište moglo primijeniti i na hrvatsko pravo. Ključna razlika u odnosu na ugovor o djelu očituje se i u tome što špediter pri izvršenju obveza iz redovitog (klasičnog) ugovora o špediciji nastupa uvijek za račun nalogodavca. Konačan rizik uspješne otpreme robe stoga snosi nalogodavac. S druge strane, kod ugovora o djelu rizik uspjeha posla koji po ugovoru treba obaviti u osnovi pada na izvođača.[373] U tom smislu može se zaključiti kako izvođač kod ugovora o djelu djeluje za svoj račun.

Razlog zašto dio domaće pravne književnosti piše o pravnoj prirodi ugovora o špediciji kao ugovora o djelu može se pronaći i u izloženoj dvojbi njemačkih teoretičara o konačnoj pravnoj prirodi ugovora o špediciji kao ugovora o službi ili ugovora o djelu, pri čemu prevladava potonje stajalište.[374] Iako su zaključci njemačke pravne književnosti načelno primjenjivi na ugovor o špediciji domaćeg prava, opisanoj dvojbi nema mjesta u hrvatskom pravu. Hrvatsko pravo ne poznaje pravni institut ugovora o službi na normativnoj razini.[375] Stoga se rasprava koja se u njemačkom pravu vodi oko pravne prirode ugovora o špediciji kao ugovora o djelu ili ugovora o službi u hrvatskom pravu može svesti na raspravu ima li ugovor o špediciji pravnu prirodu ugovora o nalogu odnosno ugovora o komisiji ili ugovora o djelu.

Dosadašnji zaključci o pravnoj prirodi ugovora o špediciji vrijede za redoviti, donekle i školski primjer ugovora o špediciji. Kod klasičnog ugovora o špediciji špediter u ispunjavanju svojih činidbi nastupa za račun nalogodavca, bez obzira na to sklapa li provedbene pravne poslove u svoje ili nalogodavčevo ime. Pokazalo se, međutim, da postoje slučajevi kad špediter nastupa za svoj, a ne nalogodavčev račun.[376] Stoga se može zaključiti da je teza po kojoj ugovor

[372] Usp. čl. 855. ZOO-a i § 454 Abs. 4 HGB-a.

[373] Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 37.

[374] U tome prednjači Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 70, koji ističe da se rasprava njemačke pravne književnosti svodi na dvojbu je li riječ o ugovoru o radu (misli se na ugovor o službi) ili ugovoru o djelu.

[375] Ugovor o službi (*Dienstvertrag*) imenovani je ugovor njemačkog prava uređen u BGB-u, § 611 – 630.

[376] V. Izlaganje pod III/1./1.3./1.3.4. Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 76, i Zelenika i Pavlić, *op. cit*. u bilj. 236, str. 53, za špeditera koji nastupa za svoj račun (i u svoje ime) kažu da se nalazi u statusu samostalnoga gospodarstvenika.

o špediciji u kojem špediter djeluje za svoj račun ima pravnu prirodu ugovora o djelu opravdana.[377]

Razmatrajući slučajeve kad špediter u ispunjavanju ugovora o špediciji djeluje za svoj račun, može se zaključiti kako je izvršenje špediterovih obveza usmjereno na postizanje određenog rezultata, što se smatra jednim od temeljnih obilježja ugovora o djelu. Tipičan i uobičajen slučaj djelovanja špeditera za svoj račun jest ugovor o špediciji s fiksnom naknadom. Djelovanje špeditera tad nije usmjereno samo na aktivnosti sklapanja ugovora o prijevozu i ostale aktivnosti manipulacije robom uz naknadu već na cjelovitu, troškovno i kvalitativno najpovoljniju, uslugu otpreme robe. U tom bi se smislu konkretna otprema robe smatrala njegovim djelom.[378] Špediter kod špedicije s fiksnom naknadom po ZOO-u odgovara za rad osoba kojima se služi u ispunjenju ugovora što ga na određeni način stavlja u poziciju kao da sam prevozi robu, pakira robu, skladišti robu itd. Rizik posla koji je preuzeo očito pada na špeditera.

Nadalje, gospodarski smisao ugovora o špediciji s fiksnom naknadom oživotvoruje se u slobodi špeditera u pogledu načina na koji on treba obaviti poslove potrebne za otpremu robe. Pravno i poslovno neopravdano je u tom slučaju tumačiti njegovu obvezu postupanja po uputama nalogodavca na isti način kao i kod klasičnog ugovora o špediciji u kojem špediter djeluje za račun nalogodavca.[379] Ako špediter preuzima gospodarski rizik posla na sebe, on mora imati pravo odabrati osobe i načine provođenja provedbenih poslova.[380] Za razliku od ugovora o djelu, djelovanje za račun nalogodavca jedno je od temeljnih obilježja ugovora o nalogu. Cilj je poslova koje nalogoprimac poduzima, bili oni pravni ili faktični, povećati ili

---

[377] Grubišić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 26, i Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 56, ne obrazlažući detaljno razloge i posljedice zaključka, dijelom i Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 65, ističe da će u slučaju kad špediter „radi za svoj račun vrijediti i osnovna načela ugovora o djelu".

[378] Da bi se određeni rezultat izvođačeve djelatnosti mogao smatrati djelom, nije važno ima li taj rezultat određeni materijalni supstrat. To mogu biti i duhovne, intelektualne tvorevine. Tako Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 38. Navedeno proizlazi i iz definicije ugovora o djelu u kojoj jasno stoji da predmet ugovora o djelu može biti i umni rad. V. čl. 590. ZOO-a.

[379] Usp. čl. 855. ZOO-a.

[380] U praksi će to tako redovito i biti. Proizlazi to iz čl. 5. Općih uvjeta. „Ponuda špeditera u obliku jedne ukupne svote (forfaitni stav) za sve poslove otpremanja, koja može sadržavati troškove prijevoza, troškove carinskog zastupanja, troškove skladištenja i druge slične izdatke vrijedi prema okolnostima koje postoje u trenutku kada je ponuda učinjena." Špediter je taj koji nudi sklapanje ugovora o špediciji s fiksnom naknadom, bez obzira na to što je poticaj za sklapanje ugovora bila nalogodavčeva dispozicija. Prihvatom ponude od strane nalogodavca ugovor je sklopljen.

očuvati nalogodavčevu imovinu uz isplatu naknade nalogoprimcu. U slučaju špedicije s fiksnom naknadom, smisao, težište posla nije na pružanju usluge koja se gospodarski osjeća samo na nalogodavčevoj imovini, već u obavljanju posla koji mora rezultirati ugovorenim djelom, uspješnom otpremom robe.

Tezi po kojoj ugovor o špediciji u kojem nalogodavac djeluje za svoj račun ima pravnu prirodu ugovora o djelu ne može se s uspjehom prigovoriti ni zbog činjenice što se po ZOO-u na ugovor o špediciji podredno primjenjuju pravila ugovora o komisiji i o trgovinskom zastupanju. Riječ je o primjeni pravila tih ugovora na odgovarajući način. Ako je težište špediterova djelovanja pri špediciji s fiksnom naknadom u postizanju rezultata organizacije prijevoza, a ne u sklapanju provedbenih poslova s trećima, upitno je mogu li se i u kojoj mjeri primijeniti pravila spomenutih ugovora. Primjerice, u ovom slučaju nema mjesta primjeni na odgovarajući način pravila o tome da je komisionar dužan priopćiti komitentu s kojom je osobom obavio posao što mu ga je komitent povjerio ili o prijenosu stečenih tražbina ili prava naprosto stoga što špediter djeluje za svoj račun, a ne za račun nalogodavca. Primjerenijim se čini primijeniti pravila ugovora o djelu smislenim tumačenjem djelovanja špeditera za svoj račun.[381] Svakako valja naglasiti da nije riječ ni o kakvoj novaciji ugovora o špediciji u kojem špediter djeluje za svoj račun u ugovor o djelu. Riječ je o pokušaju da se u skladu s gospodarskom svrhom ugovora pronađu primjenjiva podredna pravila koja odgovaraju postizanju svrhe ugovora. Osnovne obveze špeditera iz ugovora o špediciji ostat će iste, osobito ona o čuvanju nalogodavčevih interesa i postupanju s pažnjom dobrog gospodarstvenika.[382] Valjalo bi *de lege ferenda* razmisliti o upućivanju na odgovarajuću primjenu odredbi o ugovoru o djelu na slučajeve kada špediter djeluje za svoj račun.

Kao putokaz mogu poslužiti odredbe HGB-a kojima su uređena pitanja samostalnog nastupa špeditera (*Selbsteintritt*), ugovora o špediciji s fiksnom naknadom (*Spedition zu festen Kosten*) i ugovora o zbirnoj špediciji (*Sammelladung*). Svima njima zajedničko je pravilo po kojem špediter glede prijevoza robe ima prava i obveze prijevoznika iz ugovora o prijevozu.[383]

---

[381] U tom smislu Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 65, ističe da će u slučaju kad špediter „radi za svoj račun vrijediti i osnovna načela ugovora o djelu“, ne pojašnjavajući detaljnije što se pritom misli.

[382] V. Čl. 854. ZOO-a. Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 510, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 459 rbr. 41, naglašavaju kako drugačija pravna priroda ugovora o špediciji s fiksnom naknadom ne utječe na špediterovu obvezu čuvanja nalogodavčevih interesa.

[383] Usp. § 458 – § 460 HGB-a.

Obilježje tih ugovora jest djelovanje špeditera za svoj račun.[384] Ne objašnjavajući ovdje detaljno spomenute podvrste ugovora o špediciji, treba reći kako se izmjenama njemačkog transportnog prava TRG-om 1998. godine promijenila i njegova sistematika. Središnje mjesto u uređenju transportnog prava preuzimaju odredbe ugovora o prijevozu.[385] Kod ugovora o špediciji to bjelodano proizlazi iz dokidanja odgovarajuće primjene odredaba ugovora o komisiji, kao i iz propisivanja odgovarajuće primjene odredaba ugovora o prijevozu u pojedinim pitanjima.[386] Sve navedeno spomenute podvrste, pojavne oblike ugovora o špediciji, čini svojevrsnim mješovitim ugovorima s elementima ugovora o špediciji i ugovora o prijevozu.[387] Špediter glede prijevoza robe ima prava i obveze prijevoznika, a u ostalome se na njega primjenjuju odredbe koje uređuju ugovor o špediciji.[388] Unatoč tomu, stajalište je njemačke prave književnosti da u takvim ugovorima prevladavaju elementi ugovora o prijevozu.[389] U tom se smislu za ugovore u kojima špediter djeluje za svoj račun ne može reći da su iste pravne prirode kao i ugovori redovite špedicije koja se temelji na nalogu (*Geschäftsbesorgung-Spedition*).[390] Stoga, ako se uzme u obzir pravna priroda ugovora o prijevozu kao ugovora o djelu,[391] neće se pogriješiti u zaključku kako ugovori kod kojih špediter nastupa za svoj račun imaju pravnu prirodu ugovora o djelu.

[384] Tako, primjerice, za samostalan nastup špeditera Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 510, za ugovor o špediciji s fiksnom naknadom Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 459 rbr. 24 i Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 459 rbr. 15, za zbirnu špediciju Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 460 rbr. 25 i Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 460 rbr. 14.

[385] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, Vorb. vor § 453, rbr. 2.

[386] Usp. već spomenute § 458 – § 460 HGB-a kao i odredbe § 461 HGB-a koje upućuju na neposrednu primjenu odredaba o odgovornosti prijevoznika na odgovornost špeditera za gubitak ili oštećenje robe pod njegovom paskom.

[387] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 510.

[388] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 459 rbr. 26.

[389] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 510.

[390] U tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 460 rbr. 25, povodom rasprave o elementima zbirne špedicije.

[391] Tako, primjerice, za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Czerwenka, *op. cit*. u bilj. 24, § 407 rbr. 88.

3. Pojam ugovora o logistici

3.1. Općenito

Ugovor o logistici (*Logistikvertrag, Logistics Contract*)[392] pravni je posao koji nije pod tim imenom uređen propisima kako u domaćem, tako i u poredbenom pravu. To dakako ne znači da takav ugovor ne postoji u poslovnoj i pravnoj praksi. Razmatrajući pojam nekog ugovora koji nije uređen propisima, dva su osnovna pitanja na koja valja odgovoriti: je li se takav ugovor u poslovnoj i pravnoj praksi uopće i razvio i pod kojim nazivom, te postoji li njegov ustaljeni sadržaj.[393] Tek ako su odgovori na oba pitanja potvrdni, može se pristupiti raspravi o njegovoj pravnoj prirodi te pravima i obvezama ugovornih strana.

Pojava i postojanje ugovora o logistici proizlazi iz najmanje tri skupine razloga. Prije svega, gospodarska se uloga klasičnih prijevoznika, skladištara i špeditera u suvremenom robnom prometu mijenja. Ti poduzetnici, osim ispunjenja uobičajenih poslova koji proizlaze iz ugovora o prijevozu, uskladištenju ili špediciji, preuzimaju i obvezu izvršenja brojnih dodatnih poslova potrebnih da otpremljena roba u što kraćem vremenu i sa što manje troška ispuni svoju gospodarsku svrhu. U tom se smislu ponajprije u ekonomskoj književnosti s pravom govori o preobražaju špeditera, ali i prijevoznika i skladištara u logističke operatore odnosno logističare.[394]

---

[392] O ugovoru o logistici (logističkom ugovoru) pišu: Czerwenka, *op. cit*. u bilj. 24, § 407 rbr. 82, Gass, *op. cit*. u bilj. 112, Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, Knorre/Demuth/Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, Koller, Ingo, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 25a, § 454 rbr. 37, Krins, Sarah, *Haftung und Versicherung in der Kontraktlogistik: Ein Überblick,* Transportrecht, 7/8(2007), 269 – 279, Lommatsch, *op. cit*. u bilj. 55, Müglich, *op. cit*. u bilj. 112, str. 165 – 178, Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj. 112, str. 146 – 257, Reuschle, u Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn, *Handelsgesetzbuch, Kommentar,* Band 2, Transportrecht, Bank und Borsenrecht, 2. izdanje, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009. Vor § 407 rbr. 139 – 203, Temme, Jürgen, *Rechtliche Handhabung typengemischter Verträge*, Transportrecht 10(2008), str. 374 – 380, Wieske, *op. cit*. u bilj. 112.

[393] Brojni su primjeri nastanka i razvoja pravnih poslova isključivo na području autonomnog trgovačkog prava. Riječ je prije svega o tzv. inominatnim (neimenovanim) ugovorima čije je osnovno obilježje da nisu uređeni zakonom, za razliku od nominatnih (imenovanih) ugovora. Temeljna podjela inominatnih ugovora jest ona na tipične i atipične inominatne ugovore. Tipični inominatni ugovori oni su koji su se proširili u poslovnoj praksi i dobili ime te im se ustalio sadržaj. Atipični ugovori nisu se sadržajno ustalili, prilagođavaju se konkretnim potrebama pa se još nazivaju i *tailor-made* ugovorima. Tipični su inominatni ugovori, primjerice, *joint venture* ugovor, ugovor o *franchisingu*, ugovor o *factoringu* do donošenja Zakona o faktoringu itd. Pravna književnost poznaje još i tzv. mješovite (složene) ugovore i ugovore *sui generis*. Detaljno o tipologiji trgovačkih ugovora, Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 36, str. 12 – 14, Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 306, str. 18.

[394] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 309 – 439, Zelenika, Pupovac, Rudić, *op. cit*. u bilj. 88, str. 143 – 157.

Naime, obavljajući navedene djelatnosti, prijevoznici, skladištari ili špediteri s nalogodavcima sklapaju nominatne, propisom regulirane ugovore čiji sadržaj odražava njihovu gospodarsku svrhu. Primjerice, klasični špediter s nalogodavcem sklapa ugovor o špediciji u kojem se obvezuje u svoje ime, a za račun nalogodavca sklopiti ugovor o prijevozu i ostale ugovore potrebne za otpremu robe. Nalogodavac će platiti, često i predujmom, vozarine i ostale troškove otpreme, a špediter će primiti naknadu za organizaciju posla. Pokazalo se, međutim, da je ovako zamišljen ugovor o špediciji postao stvar prošlosti, poglavito u razvijenim gospodarstvima.[395] U poslovnoj se praksi mahom sklapaju ugovori o špediciji s fiksnom naknadom kao poseban oblik klasičnog ugovora o špediciji kod kojeg špediter djeluje za svoj račun, a sve troškove otpreme, uključujući i svoju naknadu u užem smislu, zaračunava putem jedinstvenog fiksnog iznosa. Jednako bi se moglo zaključiti i za prijevoznike čiji nalogodavci imaju potrebu za dugotrajnijim čuvanjem robe (zaliha) ili za skladištare od kojih nalogodavci traže i organizaciju prijevoza robe od skladišta do proizvodnih pogona, sve radnje potrebne za otpremu ili određene radnje manipulacije robom poput pakiranja, prepakiranja i sl.

S druge strane, prijevoznici, skladištari ili špediteri kao operatori cjelokupnog logističkog pothvata (logističari) s nalogodavcima ne sklapaju ugovore o prijevozu, uskladištenju ili špediciji, već ugovor o logistici. U tom smislu oni se više ni poslovno ni pravno ne mogu nazvati prijevoznicima, skladištarima ili špediterima, već logističarima (logističkim operatorima, logističkim poduzetnicima i sl.). Stoga se, polazeći od širine sadržaja logističkih aktivnosti i složenosti usluge koje logističar mora pružiti svojim nalogodavcima, na tržištu razvijaju poduzetnici kadri samostalno pružiti cjelovitu logističku uslugu.[396]

Drugo, nastanak i razvoj ugovora o logistici ima vrlo jednostavno ekonomsko opravdanje. Naime, nalogodavci (poduzetnici) kojima su potrebne određene logističke usluge u pravilu traže drugog poduzetnika koji će uz točno određeni trošak prijevoza i manipulacije robom preuzeti odgovornost za uspjeh, rezultat izvršenja posla. Kako u uvjetima suvremenog prometa i manipulacije robom treba obaviti čitav niz poslova vezanih uz robu,[397] logičnijim se

[395] Bydlinski, Peter, u: Schmidt, K., *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 10, opisujući pad važnosti klasične špedicije slikovito zaključuje da tzv. obavljanje špediterskih poslova „s pisaćeg stola“ (*Geschäftsbesorgungstätigkeit vom Schreibtisch aus*) danas postoji isključivo u pomorskim lukama.

[396] Pritom se ne smije zaboraviti činjenica da u pružanju cjelovitih logističkih usluga ne sudjeluju samo prijevoznici, skladištari ili špediteri već i veliki distribucijski odnosno drugi poduzetnici.

[397] Još jednom valja naglasiti kako je u suvremenom prometu roba prijevoz robe, odnosno njegova organizacija, tek jedan od poslova koje je nužno obaviti kako bi se zadovoljile potrebe nalogodavaca. Nalogodavci sve češće

čini određeni dio usluga organizirati i pružiti samostalno, nego preuzimati rizik za rad svake pojedine osobe koja sudjeluje u izvršenju dogovorenog posla. Primjerice, ugovor o špediciji s fiksnom naknadom postao je redoviti način sklapanja tog pravnog posla. On za sobom povlači povećanu odgovornost špeditera za rad trećih osoba. Što je veći broj osoba koje izvršavaju provedbene poslove, veći je rizik špeditera odgovarati za njihov rad. Osim toga, pružajući samostalno veći broj usluga manipulacije robom, špediteru postaje mnogo lakše formirati konačnu cijenu usluge. Naime, fiksna naknada obuhvaća sve troškove povezane s otpremom robe, uključujući i špediterovu naknadu za organizaciju.

Drugim riječima, smanjenjem broja osoba koje sudjeluju u pružanju konačne usluge olakšava se postupak kalkulacije troška. Logističar koji samostalno upravlja kapacitetima potrebnim za manipulaciju robom brže će i preciznije izračunati ukupan trošak otpreme, prijevoza, čuvanja i manipulacije robom, a to će ga učiniti konkurentnijim na tržištu logističkih usluga. Na taj se način tradicionalni prijevoznici, skladištari ili pak špediteri pretvaraju u suvremene logističare kadre pružiti jedinstvenu, integriranu uslugu dobave i otpreme robe i brige o robi na troškovno najučinkovitiji način.

Treće, ugovor o logistici tipičan je ugovor poslovne prakse. Ugovore odnosno sporazume u kojima jedna ugovorna strana preuzima obvezu organizacije prijevoza robe, skladištenja odnosno ispunjenja ostalih raznolikih logističkih činidbi odnosno usluga u poslovnoj praksi nalazimo pod različitim imenima. Ugovor o logistici, logistički ugovor(i) (sporazum), ugovor (sporazum) o logističkim uslugama odnosno pružanju logističkih usluga, pa čak i ugovor o poslovnoj odnosno poslovno-tehničkoj suradnji, samo su neki od naziva koji su se za taj ugovor proširili u poslovnom svijetu. Jednako tako, sadržaj ugovora odnosno opseg pružanja usluga nalogodavci i logističari u pravilu prilagođavaju specifičnim nalogodavčevim potrebama koje uvelike ovise o branši u kojoj nalogodavci djeluju te o opsegu usluga koje konkretan logističar može pružiti.

3.2. Ugovor o logistici kao ugovor poslovne prakse

Poslovna se praksa logističara prije svega kodificira u općim uvjetima poslovanja koje sastavljaju sami logističari ili donose različita nacionalna strukovna udruženja. Na području

traže pružanje cjelovite usluge koja uključuje, primjerice, i pakiranje i prepakiranje robe, očuvanje robe u određenom stanju, obogaćivanje robe, njezinu doradu, preradu i sl.

uređivanja otpreme robe poslovna se praksa nalazi u općim uvjetima poslovanja koje donose nacionalna strukovna špediterska udruženja. Danas gotovo i nema ugovora o špediciji koji nema klauzulu o primjeni nekih špediterskih općih uvjeta poslovanja.[398] Ugovaranjem njihove primjene oni postaju dio ugovora i više su pravne snage od dispozitivnih propisa.

Analiza odabranih općih uvjeta poslovanja pokazuje kako ugovori koji danas nose naziv ugovor o špediciji često sadržajno odgovaraju ugovorima o logistici. Naime, ugovaranjem primjene pojedinih općih uvjeta poslovanja špediteri preuzimaju obveze na činidbe koje višestruko nadilaze puku organizaciju prijevoza robe i sklapanje provedbenih poslova s trećim osobama. Gospodarska svrha tih ugovora ispunjena je pružanjem složene i raznolike usluge manipulacije robom koja se sastoji od brojnih različitih aktivnosti koje čine jedinstvenu cjelinu. Pritom činjenica da će u poslovnoj praksi takav ugovor biti tituliran različitim nazivima, pa i kao ugovor o špediciji, ne mijenja puno na stvari. Notorno je da se pojam, smisao i pravna priroda pojedinog ugovora ne određuju njegovim nazivom, već sadržajem.[399]

U Republici Hrvatskoj osobito su važni Opći uvjeti međunarodnih otpremnika Hrvatske koje donosi Udruženje međunarodnih otpremnika Hrvatske pri Hrvatskoj gospodarskoj komori pri čemu se trenutačno primjenjuju opći uvjeti poslovanja iz 2005. godine. Tezu o širokoj primjeni općih uvjeta poslovanja na djelatnosti koje nadilaze definiciju ugovora o špediciji i na njihovu primjenu i na ugovore o logistici potkrepljuju već i uvodne odredbe nacionalnih špediterskih općih uvjeta poslovanja. Tako Opći uvjeti poslovanja MOH-a u čl. 2. pri nabrajanju špediterskih poslova među ostalim navode da su to i „zaključivanje ugovora o utovaru, istovaru… odnosno obavljanju tih i sličnih usluga“, „zaključivanje ugovora o uskladištenju robe odnosno skladištenje robe“ te „organiziranje multimodalnog i integralnog prijevoza robe i fizičke distribucije stvari po sustavu od vrata do vrata.“[400] Iz citiranih odredbi Općih uvjeta proizlazi da špediter navedene poslove može obaviti i sam, što će ovisiti o gospodarskim kapacitetima špeditera, pri čemu u tim slučajevima špediter nastupa za svoj

[398] Valja podsjetiti na podatak koji iznosi Lommatzsch, *op. cit*. u bilj. 55, str. 70, po kojem čak 94 % njemačkih špeditera primjenjuje ADSp u svom poslovanju.

[399] U skladu s općim pravnim načelom *falsa nominatio non nocet*.

[400] Opći uvjeti u čl. 2. nabrajaju ukupno 21 različiti špediterski posao, a završavaju s generalnom klauzulom kojom u špediterske poslove ulaze i „svi ostali poslovi uobičajeni u međunarodnom otpremništvu“.

račun.[401] Ove odredbe potkrepljuju tezu da se u domaćoj poslovnoj praksi sklapaju ugovori koje možemo nazvati klasičnim ugovorima o špediciji i ugovori koji nadilaze poslove klasične, redovite špedicije u kojima poduzetnici pružaju čitav niz usluga povezanih s otpremom robe odnosno logističkih usluga. Ako određeni poduzetnik samostalno pruža navedene usluge, odnosno preuzima odgovornost za rad osoba kojima se u ispunjenju tih usluga služi u skladu s načelima logistike, on će obavljati djelatnost pružanja logističkih usluga, a ugovor koji će sklopiti s nalogodavcem imat će obilježja ugovora o logistici.

U određivanju različitih uloga u kojima se špediteri i slični poduzetnici mogu naći, a posljedično i različitih ugovora koje ovisno o gospodarskoj ulozi sklapaju, još su jasniji švicarski opći uvjeti poslovanja (SPEDLOGSWISS). U Art. 2. SPEDLOGSWISS-a navodi se ukupno pet skupina aktivnosti koje špediteri mogu obavljati u suvremenom prometu roba.[402] Analizirajući različite statuse špeditera, vidljivo je da se razlikuju slučajevi u kojima špediter nastupa za račun nalogodavca (sklapajući pritom klasični ugovor o špediciji) i slučajevi u kojima špediter nastupa za svoj račun (špediter u statusu prijevoznika i u statusu pružatelja ostalih logističkih usluga).[403] Iako SPEDLOGSWISS o tome šuti, nema zapreke da se ugovor o špediciji u švicarskom pravu sklapa i uz fiksnu naknadu, što bi bio još jedan slučaj nastupanja špeditera za svoj račun.[404] Stoga je i po švicarskom pravu vjerojatna mogućnost djelovanja špeditera za svoj račun, uz pružanje cjelovite usluge organizacije prijevoza i logističkih usluga, što bi odgovaralo pojmu ugovora o logistici.

---

[401] Analiza dostupnih ugovora između većih domaćih špeditera i njihovih nalogodavaca pokazuje da je to uobičajena poslovna praksa.

[402] Na prvom se mjestu nalazi tzv. „špediter kao posrednik“ koji za račun nalogodavca zaključuje ugovore s prijevoznicima, drugim špediterima, skladištarima, carinskim zastupnicima i ostalim osobama s kojima je to potrebno. Na drugom mjestu naveden je „špediter kao prijevoznik“ koji taj status ima u slučaju samostalnog nastupa (*Selbsteintritt*), u slučaju izdavanja isprave o prijevozu robe s obvezom isporuke (npr. ispravu o multimodalnom prijevozu) i u slučaju prijevoza robe kopnom u Europi, uz iznimku željezničkog prijevoza i slučaja kad špediter izričito nastupa kao „špediter posrednik“. Na trećem i četvrtom mjestu navode se statusi špeditera koji nastupa isključivo kao skladištar i špeditera koji nastupa isključivo kao pomorski agent u kojim se slučajevima na njegove odnose s nalogodavcem primjenjuju i odgovarajući opći uvjeti poslovanja, SPEDLOGSWISS *Lager* i SPEDLOGSWISS *Reedereiagenten*. Peta kategorija špeditera su špediteri kao pružatelji ostalih usluga, kao što su carinske usluge ili logističke usluge koje mogu, ali i ne moraju biti povezane s prijevozom robe.

[403] Špediter koji isključivo skladišti robu ili špediter koji isključivo nastupa kao pomorski agent zapravo sklapa ugovor o uskladištenju i o pomorskoj agenturi te se u pravnom smislu smatra skladištarem odnosno pomorskim agentom, što proizlazi i iz primjene posebnih općih uvjeta poslovanja na te slučajeve.

[404] Tako Pfenninger, *op. cit*. u bilj. 59, str. 2151, koji kaže da u tom slučaju između špeditera i nalogodavca nastaju odnosi iz ugovora o prijevozu, kao što je to izričito propisano u njemačkom pravu.

Sličnu podjelu prilagođenu engleskoj pravnoj doktrini možemo pronaći i u britanskim špediterskim općim uvjetima poslovanja (BIFA-STC). U čl. 4A BIFA-STC-a jasno stoji kako špediter nalogodavcu može pružiti uslugu u statusu *agenta* ili u statusu *principala*. Špediter koji djeluje kao *principal* ima punu slobodu sve ili neke usluge izvršiti samostalno ili se u izvršenju poslužiti trećim osobama.[405] S druge strane, špediter u statusu *agenta* ovlašćuje se za račun nalogodavca sklopiti sve potrebne ugovore kako bi ispunio nalogodavčevu dispoziciju.[406] Razlika između *agenta* i *principala* očituje se ponajprije u strožoj odgovornosti *principala*. Špediter kao *principal* odgovara za uspješno izvršenje nalogodavčeve dispozicije.[407] Drugim riječima, špediter u statusu *principala* djeluje za svoj račun, dok špediter u statusu *agenta* djeluje za račun nalogodavca, što bi doktrinarno odgovaralo njegovu djelovanju temeljem klasičnog ugovora o špediciji u kojem špediter djeluje za račun nalogodavca. Stoga bi, po engleskom pravu, špediter koji djeluje za svoj račun (*principal*) i pruža cjelovitu uslugu organizacije prijevoza i pružanja nekih logističkih činidbi odgovarao pojmu logističara, a takav bi se ugovor smatrao ugovorom o logistici.

Načini djelovanja poduzetnika koji pružaju uslugu otpreme robe malo su drugačije uređeni francuskim općim uvjetima poslovanja transportnih i logističkih poduzetnika (CGV-TLF). CGV-TLF uvodi jedinstveni pojam „transportnog i/ili logističkog operatora“ (TLO) kojim su obuhvaćeni skladištari, brodarski agenti, posrednici u prometu roba, carinski zastupnici, špediteri, špediteri u zračnom prometu, prijevoznici. Usluge koje oni obavljaju opisane su kao sve aktivnosti povezane s prometom, prijevozom roba i/ili upravljanje prometom roba, pakiranih ili nepakiranih, bez obzira na vrstu, porijeklo i odredište uz naknadu, u domaćem ili međunarodnom prometu.[408] Tako uređen status francuskih špeditera u osnovi se ne razlikuje mnogo od njihova položaja određenog zakonom. Iako se smatraju komisionarima jer djeluju u svoje ime, oni po zakonu u osnovi imaju položaj sličan prijevoznicima. To jasno

[405] *British International Freight Association – Standard Trading Conditions*. Posljednja verzija pravila usvojena je 2021. godine. V. Čl. 5. BIFA-STC-a.

[406] Čl. 6A. BIFA-STC-a.

[407] To jasno proizlazi iz čl. 6B. BIFA-STC-a. U čl. 6B stoji da je špediter u statusu *agenta* dužan na nalogodavčev zahtjev pružiti mu sve dokaze o sklopljenim ugovorima za izvršenje njegova naloga. Ako špediter to ne učini, smatrat će se da ima status *principala* te će biti odgovoran za uspješno izvršenje posla (*... for the performance od Customer's instructions*).

[408] Article 1 CGV-TLF-a.

proizlazi iz njihove odgovornosti za uspjeh otpreme robe.[409] Stoga bi se u francuskom pravu razlika između klasičnog špeditera i logističara određivala isključivo s osnova usluga koje pruža pojedini logističar (odnosno TLO), a ne i s osnova razlike u odgovornosti i djelovanja za svoj ili tuđi račun.

U kontekstu preobrazbe špediterske djelatnosti u djelatnost pružanja logističkih usluga i s tim u vezi sklapanje ugovora o logistici dužnu pažnju valja posvetiti i Model pravilima FIATA-e. FIATA je kao krovna međunarodna špediterska organizacija prepoznala izmijenjenu ulogu u kojoj se špediter nalazi u suvremenom robnom prometu. FIATA-ina definicija špedicije i ostalih logističkih usluga jasno daje do znanja kako su špediteri današnjice mnogo više od arhitekata transporta.[410] Njihova je uloga mnogo šira od organizacije (arhitektonike) prijevoza i pretvara se u ulogu neposrednog pružatelja različitih prijevoznih, špediterskih i logističkih usluga. To je i jasno izraženo u nekim odredbama Model pravila.

Model pravila se kao dio ugovora primjenjuju kad se strane sporazumiju o njihovoj primjeni.[411] Iz toga proizlazi da Model pravila imaju pravnu narav općih uvjeta poslovanja koje je sastavilo krovno svjetsko udruženje špeditera. Ako se dogodi da ugovorne strane uz Model pravila ugovore primjenu još nekih općih uvjeta poslovanja, prednost će u primjeni, u nedostatku drugačijeg ugovornog utanačenja, imati Model pravila.[412] Po Model pravilima špediter može djelovati kao klasični špediter (*freight forwarder*) ili kao špediter koji samostalno pruža uslugu, odnosno preuzima odgovornost za uspjeh otpreme (*principal*).[413] To jasno proizlazi iz odredbi čl. 6. i 7. Model pravila koja uređuju pitanje špediterove odgovornosti. Kad špediter ima status *principala*, on djeluje za svoj račun i odgovara strože.

[409] U tom se smislu francuski sustav uređenja ugovora o špediciji po CC-u naziva i sustavom veće odgovornosti. Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 87.

[410] V. II. 3.4.

[411] V. čl. 1.1. Model pravila. Ugovorne strane to mogu učiniti pisano, usmeno ili na drugi način.

[412] V. čl. 1.2. Model pravila. „Kad je primjena ovih pravila ugovorena, strane su suglasne da će ona imati prednost u primjeni pred ugovornim odredbama koje su u suprotnosti s ovim pravilima, osim u slučaju u kojem ugovorne odredbe pojačavaju špediterovu odgovornost ili mu nameću dodatne obveze." (Prijevod autora).

[413] U domaćoj se literaturi termin *principal* prevodi kao „nalogodavac" (nalogodavatelj), primjerice u prijevodu Model pravila FIATA-e dostupnih u Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 491 – 499. Ovaj prijevod nije odgovarajući, jer izraz „nalogodavac" u kontekstu ugovora o špediciji ima definirano značenje koje se ne može poistovjetiti sa špediterom koji pruža uslugu na određeni način. Dakle, nalogodavac može biti samo osoba u čijem se interesu ugovor izvršava, a nikako osoba koja izvršava ovaj ugovor. Stoga će se dalje u tekstu koristiti isključivo izvorni pojam *principal*.

Špediter tada odgovara kao prijevoznik, bez obzira na to prevozi li doista robu vlastitim prijevoznim sredstvima (kao *performing carrier*) ili izdavanjem vlastitog transportnog dokumenta ili na drugi način, izravno ili prešutno preuzima status i odgovornost prijevoznika (kao *contracting carrier*).[414]

U kontekstu ugovora o logistici osobito su važni čl. 7.2. i 7.3. Model pravila kojima je uređena odgovornost u slučajevima kad špediter pruža druge, dodatne usluge.[415] On će odgovarati kao *principal* ako je dodatne usluge izvršio samostalno, služeći se vlastitim sredstvima i zaposlenicima ili ako je izravno ili prešutno preuzeo odgovornost kao nalogodavac.[416] Špediter kao *principal* odgovarat će za radnje i propuste trećih osoba koje je angažirao za izvršenje prijevoza robe ili izvršenje drugih, dodatnih usluga kao da je te radnje sam izvršio. Pritom će se na njegova prava i obveze primjenjivati pravila mjerodavna za načine prijevoza koje je špediter upotrijebio te pravila mjerodavna za dodatne izvršene usluge, kao i dodatne izravno dogovorene odredbe (uvjeti) ili, u nedostatku njih, običaji (uobičajeni uvjeti) koji vrijede za pojedini način prijevoza ili pruženu uslugu.[417] Može se zaključiti kako FIATA-in status špeditera kao *principala* koji pruža jedinstvenu uslugu otpreme robe i nekih uobičajenih logističkih činidbi zapravo odgovara statusu logističara iz ugovora o logistici.[418]

Raznolikost ugovora koje današnji špediteri i slični poduzetnici sklapaju uz primjenu općih uvjeta poslovanja proizlazi iz proučavanja suvremene njemačke poslovne i pravne prakse kao i pravne književnosti. U poslovnoj praksi njemački špediteri gotovo bez iznimke primjenjuju nacionalne špediterske opće uvjete poslovanja (ADSp).[419] Uz njih se, međutim,

[414] V. čl. 7.1. Model pravila. Špediter neće biti odgovoran kao prijevoznik ako je nalogodavac primio transportni dokument kojeg je izdala druga osoba i ako u razumnom roku iz njegovog ponašanja proizlazi da špediter unatoč tome što je nalogodavac primio transportni dokument od druge osobe odgovara kao prijevoznik.

[415] Dodatne usluge su sve usluge osim prijevoza robe, poput, ali ne isključivo, skladištenje robe, rukovanje robom, pakiranje robe i distribucija robe, kao i sve usluge povezane s navedenim uslugama.

[416] V. čl. 7.2. Model pravila.

[417] V. čl. 7.3. Model pravila. Suprotno tome, klasični špediter ne odgovara za radnje i propuste trećih osoba kojima se služi u ispunjenju ugovora o špediciji ako ih je s dužnom pažnjom izabrao, nadzirao i davao im upute (čl. 6.1.2. Model pravila).

[418] Ramberg, Jan, *The Future Law of Transport Operators and Service Providers*, Scandinavian Studies in Law, 46(2004), 135 – 151, str. 148, dovodi u vezu dvostruki sustav odgovornosti u Model pravilima FIATA-e i utjecaj logistike na poslovanje špeditera koji se pretvaraju u 3PL pružatelje usluga odnosno logističare.

[419] Podsjetimo, istraživanja pokazuju da čak 94 % njemačkih špeditera primjenjuje ADSp u svom poslovanju.

primjenjuju i tzv. logistički opći uvjeti poslovanja (*Logistik* AGB).[420] Već je i samo postojanje posebnih općih uvjeta poslovanja za logističare indicij koji upućuje na postojanje ugovora o logistici kao ugovora koji se razlikuju u odnosu na ugovore o špediciji, prijevozu ili uskladištenju.

ADSp se kao najvažniji opći uvjeti poslovanja za špeditersku praksu primjenjuju na sve ugovore robnog transporta, bila riječ o ugovorima koji za predmet imaju otpremu robe, prijevoz robe, skladištenje robe ili neke druge poslove uobičajene za špeditersku djelatnost. ADSp se primjenjuje i na ugovore čiji su predmet tzv. uobičajene špediterske logističke činidbe povezane s prijevozom ili skladištenjem robe.[421] Nije važno je li u pitanju ugovor o špediciji u smislu definicije ugovora iz § 453 HGB-a, važno je da je nalogodavčev suugovaratelj špediter (u smislu ADSp-a) koji se obvezuje robu otpremiti, skladištiti, prevesti ili učiniti neki drugi od uobičajenih špediterskih poslova.[422] Taj je pristup u potpunosti u skladu sa suvremenim tendencijama pretvaranja špeditera u logističare koji pružaju cjelovitu uslugu manipulacije robom pri čemu se onaj špediter koji obavlja isključivo poslove prijevoza, skladištenja i sl. ne može smatrati špediterom u smislu ADSp-a, već je u tom slučaju isključivo riječ o prijevozniku, skladištaru i sl.[423]

Špediter u smislu ADSp-a obavlja i uobičajene špediterske logističke činidbe. U pravilu će to biti logističke činidbe koje se posebno ugovaraju s obzirom na potrebe pojedinog nalogodavca.[424] U tom slučaju više nije u pitanju klasični ugovor o špediciji, već ugovor kojim se špediter uz obvezu otpreme robe obvezuje i na obavljanje logističkih usluga, odnosno ugovor o logistici. Špediter će biti dužan ispuniti i one logističke činidbe bez kojih neće biti moguće ispuniti temeljnu obvezu organizacije prijevoza, onako kako je ona ugovorena. Ako, primjerice, špediter preuzme obvezu organizacije prijevoza robe i njezine pripreme za prodaju u nalogodavčevim poslovnim prostorijama, uključujući i pravodobno punjenje polica za

[420] Puni naziv logističkih općih uvjeta jest *Allgemeine Geschäftsbedingungen für Logistikleistungen – Logistik – AGB.* Opće uvjete donijelo je njemačko Udruženje za špediciju i logistiku (*Deutsche Speditions und Logistikverband*), a primjenjuju se od 30. lipnja 2006. godine. Trenutačno su na snazi uvjeti iz 2019. godine. Tako Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj. 112, str. 239, rbr. 1118, Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, str. 280, rbr. 55.

[421] V. Ziff 2.1 ADSp-a u vezi s Ziff. 1.14 ADSp-a.

[422] U tom smislu Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 2 rbr. 1, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 3.

[423] Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 3.

[424] Tako Wieske, *op. cit.* u bilj. 151, str. 141.

prodaju, bit će uobičajeno da se u ispunjenju svoje cjelovite obveze pobrine i za isticanje cijena na robi.[425]

Logističkim se činidbama općenito u njemačkom pravu smatraju one radnje usmjerene k određenim promjenama na robi.[426] S druge strane, ne postoji čvrsto stajalište o tome što se smatra uobičajenim špediterskim logističkim činidbama.[427] Tržište logističkih usluga izrazito je dinamično, promjenjivo i u stalnom razvoju što onemogućuje njihovu pouzdanu i trajnu definiciju.[428] Ističe se da to ne bi mogle biti one činidbe, aktivnosti za koje bi špediteru bila potrebna posebna, dodatna edukacija.[429] Pravna književnost tom problemu pristupa većinom kazuistički, nabrajajući što bi se sve moglo, a što ne bi moglo smatrati uobičajenom špediterskom logističkom činidbom.[430] Najopipljiviji kriterij koji bi ih odvajao od ostalih logističkih činidbi jest njihova povezanost s prijevozom ili skladištenjem robe. Riječ je o uslužnim aktivnostima špeditera koje su neodvojivo vremenski, organizacijski i ugovorno povezane s prijevozom ili skladištenjem robe.[431] U sumnji ispunjava li određena aktivnost uvjete da bi je se smatralo uobičajenom špediterskom logističkom činidbom na nekom tržištu, valja konzultirati gospodarske (trgovačke) komore i trgovačke običaje.[432]

Razlikovati uobičajene špediterske logističke činidbe od ostalih logističkih činidbi s pozicija njemačkog pravnog sustava važno je upravo zbog primjene odgovarajućih općih uvjeta poslovanja ako su oba ugovorena. Odnos primjene ADSp-a i *Logistik* AGB-a uređen je u Kl.

---

[425] Isticanje cijena na robi prepoznato je, primjerice, kao uobičajena špediterska logistička činidba.

[426] Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 2 rbr. 6.

[427] To se tumači činjenicom da je riječ o području koje se tek razvija, nastaje. Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 2 rbr. 6.

[428] Tako Bahnsen u: Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn, *Handelsgesetzbuch, Kommentar,* Band 2, Transportrecht, Bank und Borsenrecht, 2. izdanje, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009., ADSp Ziff. 2 rbr. 11.

[429] Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 2 rbr. 6.

[430] Tako se u pravnoj književnosti, Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 2 rbr. 15, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 2 rbr. 6, uobičajenim špediterskim činidbama smatraju isticanje cijene na robi, izdavanje računa u ime nalogodavca, pripremanje robe za prodaju, prilaganje uputstava za uporabu robe, etiketiranje robe. Među primjerima su navedeni i slučajevi jednostavnih montaža dijelova robe. Složenije montaže robe za koje je potrebno dodatno stručno znanje i vještine neće ući u krug uobičajenih špediterskih logističkih činidbi.

[431] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 2 rbr. 14.

[432] Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 2 rbr. 6.

1.1. *Logistik* AGB-a. *Logistik* AGB[433] primjenjuje se na sve logističke usluge (*logistische (Zusatz-) Leistungen*) koje nisu obuhvaćene ugovorom o transportu robe u smislu Ziff. 1.14 ADSp-a ili pojedinačnim ugovorima o špediciji, ugovorima o prijevozu robe ili ugovorima o uskladištenju pod uvjetom da ih obavlja logističar i da su gospodarski povezani s organizacijom prijevoza odnosno skladištenjem robe. Stoga se može reći kako primjena *Logistik* AGB-a u osnovi počinje tamo gdje primjena ADSp-a prestaje.[434] Primjena *Logistik* AGB-a povezana je s primjenom ADSp-a. Njihov smisao i svrha jest nadopunjavanje ADSp-a na one ugovore, odnosno činidbe na koje se ADSp po svom polju primjene ne bi mogao primijeniti.[435] Naime, na ugovor kojem su predmet uobičajene špediterske logističke činidbe povezane s prijevozom ili skladištenjem robe u smislu Ziff. 2.1 i 1.14 ADSp-a nema potrebe za primjenom *Logistik* AGB-a.

No, svojevrsni praktični problem nastaje kad špediteri u organizaciji prijevoza ili skladištenja robe izvršavaju logističke činidbe koje nemaju obilježje uobičajenih špediterskih logističkih činidbi. Do donošenja *Logistik* AGB-a u njemačkom pravu za takve slučajeve *de facto* nisu postojali odgovarajući opći uvjeti poslovanja. Ako su pojedine klauzule *Logistik* AGB-a za takve činidbe u suprotnosti s pojedinim odredbama ADSp-a ili u slučaju da nije jasno koja se odredba ima primijeniti, prednost u primjeni imat će klauzule *Logistik* AGB-a.[436] Logističkim se uslugama u smislu *Logistik* AGB-a smatraju, primjerice: zaprimanje nalogodavčevih naloga i narudžbi ili zaprimanje naloga i narudžbi nalogodavčevih klijenata putem posebno organiziranog pozivnog centra (*Call Center*), upravljanje (manipulacija) robom, ispitivanje robe, adaptacija robe radi zadovoljavanja potreba određenog kupca ili zahtjeva određene državne vlasti, montaža, popravci ili poboljšavanja robe, kontrola kvalitete, isticanje cijene na robi, slaganje robe na police, sastavljanje, slaganje i puštanje u promet roba, dobara i usluga u skladu s nalogodavčevim poslovnim planom, kontrola i upravljanje

[433] Opširnije o *Logistik* AGB v. Gran, Andreas, *Einfluß von „Logistik-AGB" auf Konfliktvermeidung und Unternehmenswert*, Transportrecht 3(2006), str. 91 – 95, Heuer, Klaus, *Brauchen wir Logistik-AGB für die Spedition?,* Transportrecht 3(2006), str. 89 – 91, Müller, Andreas, *Logistik-AGB: Opus Magnum oder Makulatur?,* Transportrecht 6(2006), str. 227 – 228, Valder, Hubert; Wieske, Thomas, *Logistik AGB: Ein neues Klauselwerk*, Transportrecht 6(2006), str. 221 – 226.

[434] Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 201, Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, str. 282, rbr. 65., Valder/Wieske, *op. cit*. u bilj. 433, str. 222.

[435] Gran, *op. cit*. u bilj. 433, str 92, Valder/Wieske, *op. cit*. u bilj. 433, str. 222.

[436] Kl. 1.4. *Logistik* AGB-a.

nalogodavčevim sustavima naručivanja robe, prodaje robe, povrata robe, sustavom zbrinjavanja otpada i recikliranja, kao i cjelokupnim nalogodavčevim informatičkim sustavima.[437] Jasno je da nije riječ o zatvorenom krugu logističkih usluga. Njihovo zajedničko obilježje jest izuzetno široko područje primjene. Ono u potpunosti odgovara poslovnim tendencijama izdvajanja (*outsourscinga*) ne samo djelatnosti prijevoza i skladištenja robe već i djelatnosti nabave, proizvodnje i prodaje robe.[438] Može se zaključiti kako opisane usluge spadaju u djelatnosti koje uobičajeno obavljaju logističari s osnova ispunjavanja obveza iz ugovora o logistici.[439]

U njemačkoj su poslovnoj praksi u širokoj primjeni i Opći uvjeti poslovanja poduzetnika u cestovnom prijevozu robe i logističkih poduzetnika (dalje: VBGL).[440] VGBL i ADSp konkurirajući su opći uvjeti poslovanja. Primjena jednih ili drugih općih uvjeta ovisi o sporazumu ugovornih strana.[441] VBGL je zanimljiv stoga što i on upućuje na više vrsta ugovora koje špediteri mogu sklapati s nalogodavcima u suvremenom robnom prometu. To proizlazi iz njegova polja primjene. Može se primjenjivati na špeditere koji zaključuju ugovore o špediciji po kojima oni samostalno nastupaju (*Selbsteintritt*), ugovore o špediciji s fiksnom naknadom (*Spedition zu festen Kosten*) i ugovore o zbirnoj špediciji (*Sammelladung*).[442] VBGL se ujedno primjenjuje i na logističare (*Logistikunternehmer*) koji pružaju logističke usluge povezane s prijevozom ili skladištenjem robe, pa čak i kad pružene usluge nisu uobičajene za špeditere.[443]

---

[437] Kl. 1.1. *Logistik* AGB-a.

[438] Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, str. 280, rbr. 55.

[439] Tako Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, str. 281, rbr. 57.

[440] Puni je naziv općih uvjeta *Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs- und Logistikunternehmer*. Opće uvjete donijelo je njemačko Udruženje za prijevoz robe, logistiku i zbrinjavanja otpada (*Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung,* BGL), a trenutačno su na snazi opći uvjeti iz 2015. godine. Opširnije o VBGL-u v. Schindler, Alex, *Neue Vetragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL),* Transportrecht 6(2006), str. 194 – 196.

[441] Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, VBGL § 1 rbr. 4.

[442] Podsjetimo, ovo su slučajevi u kojima špediter nastupa za svoj račun, a ugovori koje sklapa smatraju se kombinacijom ugovora o prijevozu i ugovora o špediciji.

[443] Usp. VBGL § 1. VBGL se primjenjuje još i na prijevoznike u cestovnom prijevozu robe, kao i na špeditere iz §§ 458 – 460 HGB-a kad sklapaju pojedinačne ugovore o uskladištenju. Koller, *op. cit.* u bilj. 151, VBGL § 1 rbr. 4.

Kao logističke usluge koje se ne smatraju uobičajenim špediterskim logističkim činidbama primjerice se navode obrada tekstila, usluge montiranja dijelova proizvoda i usluge koje uzrokuju promjene na robi. Iz navedenog možemo zaključiti sljedeće: nije zamišljeno da se VBGL primjenjuje na klasični (redoviti) ugovor o špediciji u kojem špediter nastupa za račun nalogodavca.[444] Činjenica da tvorci VBGL-a nisu smatrali potrebnim širiti primjenu tih općih uvjeta na ugovor o špediciji u smislu § 453 HGB-a ne čudi kad se uzme u obzir stajalište njemačke pravne književnosti o maloj važnosti redovite špedicije za njemačko gospodarstvo.[445] VBGL je sastavljen u skladu s potrebama poslovne prakse i izmijenjenom ulogom špeditera u svakodnevnom poslovanju. Suštinski se primjenjuje na ugovore o logistici kod kojih sve logističke usluge koje pruža logističar čine jedinstvenu cjelinu.[446] Stoga bi u smislu VBGL-a bila riječ o ugovoru koji sklapaju špediteri koji djeluju za svoj račun i koji uz otpremu robe na koju su i inače obvezni pružaju i određene logističke usluge koje s otpremom robe čine jedinstvenu cjelinu.[447]

3.3. Definiranje ugovora o logistici

Iz dosadašnjeg izlaganja proizlazi kako je ugovor o logistici ugovor koji nije definiran propisom, već postoji kao dio autonomnog trgovačkog prava. I na poredbenopravnoj razini on je svojevrsni *novum*. U domaćoj se pravnoj književnosti nije do sada znatnije i sustavno pisalo

[444] Iako se u § 12 VBGL-a navodi da „špediter u ispunjenju špediterskih obveza u smislu §§ 453 – 466 HGB-a duguje nalogodavcu samo sklapanje ugovora potrebnih za izvršenje tih činidbi, ako što drugo nije propisano prisilnim propisima ili predviđeno općim uvjetima poslovanja“, pravna književnost navodi da se ta odredba odnosi na logističke poduzetnike i skladištare koji mogu biti nalogoprimci temeljem VBGL-a, a u ispunjavanju svojih obveza preuzimati i obveze iz ugovora o špediciji. Zaključak proizlazi zbog toga što se riječ „špediter“ (*Spediteuer*) u VBGL-u upotrebljava kao sinonim za osobu koja po VBGL-u sklapa ugovor o špediciji, uskladištenju ili ugovor o logistici. Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, VBGL § 12 rbr. 1. Stoga se odredba neće primijeniti na špeditere koji djeluju za svoj račun, jer se osobe koje izvršavaju tzv. provedbene poslove smatraju njihovim pomoćnicima u ispunjenju.

[445] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 10.

[446] U tom smislu Koller, *op. cit.* u bilj. 151, VBGL § 1 rbr. 5.

[447] Važnost VBGL-a za njemačku poslovnu praksu znatno je manja od važnosti ADSp-a, a u velikom se broju odredbi poklapa s ADSp-om u dijelu koji uređuje ugovore o špediciji, ugovore o logistici i ugovore o uskladištenju u smislu VBGL-a. Riječ je o §§ 11 – 26 VBGL-a. Na sličnost upućuje i Koller, *op. cit.* u bilj. 151, VBGL §§ 11 – 26.

o ugovoru o logistici.[448] U pokušaju njegova tipiziranja i pozicioniranja u sustav trgovačkog prava najdalje je otišla njemačka pravna književnost, stoga se valja posebno posvetiti proučavanju njezinih stajališta koja na odgovarajući način možemo primijeniti i na hrvatsko pravo.[449]

Ne postoji definicija koja istodobno precizno i sveobuhvatno opisuje pojam ugovora o logistici.[450] Među ostalim, to je i prirodna posljedica nepostojanja jasnog definiranja pravnog značenja pojma logistike.[451] Izuzetno velik broj aktivnosti koje se u poslovnoj praksi smatraju logističkim aktivnostima odnosno uslugama onemogućuje, makar i široko, ustavljivanje pravnog pojma logistike u kontekstu ugovora o logistici.[452] U tom smislu ne može se govoriti ni o jedinstvenom pojmu „logističkoga prava" (*Logistikrecht*).[453]

Ugovor o logistici možda najbolje opisuje definicija po kojoj je riječ o ugovoru u kojem se logističar (logistički operator)[454] obvezuje nalogodavcu ispuniti ugovorom određene

[448] Štoviše, gotovo se uopće nije ni pisalo. Naznake o postojanju različitih logističkih ugovora postoje u dijelu ekonomske i transportne literature koja se bavi fenomenom i gospodarskim učincima logistike.

[449] Iz tog razloga u dosadašnjem se izlaganju uz pojam „ugovor o logistici" posebice navodio i njemački pojam *Logistikvertrag*.

[450] Primjera radi, Czerwenka, *op. cit*. u bilj. 24, § 407 rbr. 82, ističe kako je riječ o ugovoru u kojem se jedna ugovorna strana obvezuje drugoj ispuniti obvezu ne samo prijevoza robe već se obvezuje ispuniti i brojne druge činidbe poput pakiranja, montaže prije i nakon prijevoza, razvoja robe, etiketiranja i sl. Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, str. 274, rbr. 24 ističe kako se logističkim ugovorom logistički operator obvezuje ispuniti u njemu dogovorene obveze što je, zapravo, obilježje svakog obveznopravnog ugovora.

[451] Heuer, *op. cit*. u bilj. 433, str. 89, ističe da je ponajprije riječ o „marketinškom pojmu" koji nema osobit pravni značaj.

[452] U tom smislu i Krins, *op. cit*. u bilj. 392, str. 271, naglašavajući besmislenost zakonskog uređivanja ovog ugovora upravo zbog različitosti činidbi koje logistički operator mora ispuniti.

[453] Tako Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj. 112, str. 147, rbr. 631.

[454] Strane logističkog ugovora su nalogodavac i logističar (logistički operator). Naziv ugovornih strana nije se posve ustalio što je u skladu i s različitim nazivima tog ugovora u poslovnoj praksi. Katkad se umjesto izraza nalogodavac upotrebljavaju izrazi „naručitelj" ili „klijent". S druge strane, umjesto izraza logističar rabi se izraz „logistički poduzetnik", „logistički operator", „izvršitelj", „pružatelj (logističkih) usluga" i sl. U domaćoj ekonomskoj književnosti za poduzetnika koji pruža logističke usluge uvriježio se naziv „logističar" odnosno „logistički operator", stoga nema razloga da se jedan od ta dva pojma ne prihvati i u pravnom izričaju, pri čemu se prednost daje nazivu logističar. U njemačkom se pravu ugovorna strana kojoj se pruža usluga naziva nalogodavcem (*Auftraggeber*). Oko naziva ugovorne strane koja temeljem ugovora o logistici pruža uslugu nema jedinstvenog stajališta. Njemačka se pravna književnost uglavnom opredjeljuje za naziv logistički poduzetnik (*Logistikunternehmer*), a neki i za pružatelj logističkih usluga (*Logistikdienstleister, Logistikleister*).

logističke činidbe u vezi s nalogodavčevom robom.[455] Zajedničko obilježje logističkih činidbi jest njihova povezanost s nalogodavčevom robom, njezinim kretanjem, održavanjem, oplemenjivanjem i sl. Logističkim se činidbama u poslovnoj praksi u najširem smislu smatraju prijevoz robe, njezino skladištenje i s čuvanjem robe povezane obveze, sve glavne i sporedne špediterske obveze, uobičajene logističke činidbe i čitav niz ostalih logističkih činidbi koje je najpreciznije opisati kao radnje koje su usmjerene k određenim promjenama u vezi s robom.

4. Pravna priroda ugovora o logistici

4.1. Općenito

Kao osnovu za raspravu o pravnoj prirodi ugovora o logistici treba ponoviti kako ugovor o logistici nije u domaćem i poredbenom pravu uređen propisima. Razvio se prije svega kao odgovor na izmijenjenu ulogu prijevoznika, skladištara i špeditera u prometu roba i postoji na području autonomnog prava. U svakom slučaju, treba poći od gospodarske svrhe tog ugovora koju određuje gospodarski smisao i karakter glavnih činidbi kojima se ispunjava svrha ugovora.[456]

Uzevši sve navedeno u obzir, pri razmatranju pravne prirode tog ugovora treba razmotriti tri teze. Prvu, po kojoj je riječ o novom, samostalnom pravnom poslu koji nije sadržajno ustaljen stoga ga se može smatrati atipičnim inominatnim ugovorom trgovačkog prava. Drugu, da je riječ o ugovoru koji ima obilježja nekog od poznatih, imenovanih pravnih poslova te ga se treba smatrati jednim od njih. Treću, da je riječ o mješovitom ugovoru trgovačkog prava. Također, treba raspraviti je li riječ u ovom slučaju o tzv. ugovoru *sui generis*.

Ugovor o logistici ne može se svrstati u skupinu atipičnih inominatnih ugovora.[457] Atipični inominatni ugovori definiraju se kao ugovorni tipovi koji nisu sadržajno ustaljeni, koji se prilagođavaju konkretnim potrebama slučaja (stoga ih se još naziva i ugovorima po mjeri,

[455] Usp. Kl. 1.3. *Logistik-AGB*-a.

[456] Tako Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 63, pri raspravi o pravnoj prirodi ugovora o *consulting* inženjeringu kao ugovora autonomnog trgovačkog prava.

[457] Mogućnost da je ugovor o logistici tipičan inominatan ugovor ne treba ozbiljno uzeti u razmatranje zato što još uvijek nije riječ o ugovoru koji je u poslovnoj praksi dobio ime pod kojim je poznat, a koje posve jasno upućuje na sadržaj ugovora. Usp. Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 32, str. 13, Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 306, str. 17.

tailor-made ugovorima) i kod kojih se u praksi nije razvio obrazac kojeg se pridržavaju poslovni ljudi u poslovnim transakcijama.[458] Oni još uvijek nemaju svoju fizionomiju kao i jednoobrazan sadržaj te su još u razvoju u poslovnoj praksi.[459]

Ne može se reći da ugovor o logistici sadržajno nije u određenoj mjeri ustaljen. Riječ je o ugovoru koji se sklapa zbog otpreme i dopreme robe odnosno poduzimanja određenih radnji održavanja robe u određenom stanju. Jedinstvo organizacije prijevoza robe i logističkih činidbi uz plaćanje naknade čini suštinski sadržaj ugovora o logistici. Da je tomu tako, svjedoči primjerice i analiza različitih špediterskih općih uvjeta poslovanja koji se primjenjuju u poslovima otpreme robe. Oni jasno upućuju na mogućnost djelovanja poduzetnika različitih profila u svojstvu logističara, a njihovim ugovaranjem i sami opći uvjeti postaju sadržaj sklopljenog ugovora.[460] Uobičajena primjena općih uvjeta poslovanja u poslovima otpreme robe utječe na stvaranje fizionomije tog ugovora kao i na stvaranje obrasca koji poslovni ljudi primjenjuju sklapajući ga.

Moglo bi se raspravljati o prilagodbi ugovora o logistici konkretnim potrebama slučaja. Gotovo i nema ugovora koji se ne mijenja u skladu s okolnostima slučaja i interesima ugovornih strana.[461] Poanta je u tome što prilagodba sadržaja inominatnih atipičnih ugovora željama i potrebama ugovornih strana onemogućava ustaljivanje njegovih bitnih sastojaka. Kod ugovora o logistici to nije slučaj. Njegovi su bitni sastojci poznati, bez obzira na mogućnost ugovaranja različitih logističkih činidbi, koje nisu niti će ikada biti *numerus clausus*.

Ugovor o logistici ne može se smatrati nijednim od poznatih, imenovanih ugovora. Pojam i obilježja tog ugovora mogu upućivati na zaključak da je u pitanju pojavni oblik ugovora o prijevozu, o uskladištenju ili špediciji kao imenovanim ugovorima uređenima ZOO-

[458] Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 32, str. 13 i 14.

[459] Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 32, str. 18.

[460] Odabrani opći uvjeti na pojedini će se ugovor primjenjivati ovisno o tipu ugovora koji su ugovorne strane sklopile. Posljedica je to načina na koji suvremeni opći uvjeti poslovanja pristupaju poslu otpreme robe. Tako, primjerice, švicarski SPEDLOGSWISS razlikuje ukupno pet različitih uloga špeditera od kojih se oni primjenjuju na tri (klasičnog špeditera „kao posrednika“, špeditera kao prijevoznika i špeditera kao pružatelja logističkih i ostalih usluga); njemački ADSp s *Logistik* AGB-om razlikuje klasičnog špeditera i logističara.

[461] Iznimka bi bili adhezijski ugovori koji se sklapaju po *take it or leave it* načelu. Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 32, str. 114.

om.[462] No, kako se logističari obvezuju na različite i raznolike obveze koje u pravilu kombiniraju neke od temeljnih obveza iz tipičnih ugovora transportnog prava u širem smislu, ali i nekih drugih činidaba, takav zaključak valja odbaciti.

Pojam i obilježja tog ugovora mogu upućivati na zaključak da je riječ o pojavnom obliku ugovora o djelu.[463] Iz definicije ugovora o djelu proizlazi da je zakonodavac tek primjerice odredio poslove koje izvođač na temelju ugovora o djelu može obavljati, što znači da djelo kao predmet ugovora o djelu i ne mora nužno obuhvaćati radnje koje su navedene u definiciji ugovora o djelu ili da djelo može biti kombinacija navedenih poslova.[464] Dodatno, treba istaknuti i da je ugovor o djelu temeljni pravni posao za čitav niz imenovanih i neimenovanih ugovora koji se imaju smatrati podvrstama ugovora o djelu s određenim

[462] Ugovor o prijevozu uređen je čl. 661. – 698. ZOO-a, a njime se prijevoznik obvezuje prevesti na određeno mjesto neku osobu ili stvar, a putnik, odnosno pošiljatelj se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu. Ugovor o uskladištenju uređen je čl. 744. – 762. ZOO-a te se njime skladištar obvezuje da primi i čuva određenu robu i da poduzima potrebne ili ugovorene mjere radi njezina očuvanja u određenom stanju te da je preda na zahtjev ostavodavca ili druge ovlaštene osobe, a ostavodavac se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu. Ugovor o otpremi (špedicija) definira se kao ugovor u kojem se otpremnik obvezuje radi prijevoza stvari sklopiti, u svoje ime a za račun nalogodavca, ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prijevoza te obaviti ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavac se obvezuje isplatiti mu određenu naknadu te je uređen čl. 849. – 868. ZOO-a.

U njemačkom su pravu ta tri ugovora, kao tipični ugovori trgovačkog prava, uređeni Trgovačkim zakonom (*Handelsgesetzbuch,* HGB) te se sva tri ugovora zajedno smatraju zajedničkim dijelovima transportnog trgovačkog prava. Na to upućuje i velika reforma njemačkog transportnog prava iz 1998. donošenjem posebnog zakona (*Transportrechtreformgesetz*) kojim su jedinstveno obuhvaćene odredbe HGB-a kojima su uređena ta tri ugovora.

[463] Ugovorom o djelu izvođač se obvezuje obaviti određeni posao, kao što je izrada ili popravak neke stvari, izvršenje kakva fizičkog ili umnog rada i sl., a naručitelj se obvezuje platiti mu za to naknadu. V. čl. 590. ZOO-a.

Za ugovor o djelu sa stajališta domaćeg prava vidi detaljnije u Biro, Zoltan, u Blagojević, Borislav, Krulj, Vrleta, *Komentar Zakona o obligacionim odnosima,* II. knjiga, prvo izdanje, Savremena administracija, Beograd, 1980., str. 76 – 99, Marečić, Antonio, *Odgovornost za nedostatke kod ugovora o djelu*, RRIF, 29(2019),8; str. 171 – 176, Momčinović, Hrvoje, u: Gorenc, Vilim (ured), *Komentar Zakona o obveznim odnosima,* Narodne novine, Zagreb, 2014., str. 941 – 971, Momčinović, Hrvoje, Ugovor o djelu, Hrvatska pravna revija, 4(2004),6; str. 18 – 31, Momčinović, Hrvoje, *Bitne izmjene koje donosi novi ZOO glede ugovora o kupoprodaji, ugovora o posudbi, ugovora o djelu, ugovora o građenju i ugovora o prijevozu*, u: Novi Zakon o obveznim odnosima – najznačajnije izmjene, novi instituti, Inžinjerski biro, Zagreb, 2005., str. 131 – 142, Velaj, Hana, *Ugovor o djelu s osvrtom na sudsku praksu*, RRIF 28(2018),9; str. 162 – 169.

U odnosu na s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo vidi Busche, Jan u: Henssler (et. al.), *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 6,* 9. izdanje, 2023., § 633.

[464] U tom smislu Momčinović, *op. cit*. u bilj. 463, str. 942.

specifičnostima, poput ugovora o građenju, ugovora o prijevozu, ugovora o konzaltingu i sl., pri čemu se pravila ugovora o djelu koja su opće naravi podredno primjenjuju na navedene ugovore.[465]

Logističar se angažira radi postizanja određenog rezultata. Rezultat se sastoji od brze i efikasne otpreme ili dopreme robe i manipuliranja robom kako bi ona uza što manje troškova ispunila svoju gospodarsku svrhu. Uobičajene logističke činidbe same za sebe ponajprije bi odgovarale činidbama na koje se obvezuje izvođač iz ugovora o djelu.[466] Kad logističar povjerava obavljanje pojedinog posla trećemu stoga što nema vlastitih kapaciteta za pružanje određene usluge, treći u osnovi ima pravni položaj sličan položaju podizvođača iz ugovora o djelu. Nadalje, organizacija prijevoza robe uz izvršenje logističkih činidbi povezanih s prijevozom ili skladištenjem međusobno su neraskidivo povezani u jedinstvenu cjelinu. Moglo bi se reći da posao koji logističar obavlja ispunjenjem obveza iz ugovora o ima obilježja djela, jer za postojanje djela nije nužno da ono ima određeni materijalni supstrat. Riječ je o poslu koji se može sastojati i od izvršenja kakva fizičkog ili umnog rada.[467]

Unatoč gore navedenim okolnostima koje upućuju na takav zaključak, ugovor o logistici ipak se ne bi trebalo smatrati ugovorom o djelu te ga treba i razgraničiti u odnosu na ugovor o djelu. Naime, postoje određene uobičajene činidbe logističara koje se ni u kojem slučaju ne mogu podvesti pod ugovor o djelu. Prije svega je riječ o njegovoj obvezi čuvanja robe i održavanja robe u određenom stanju. Ta je činidba karakteristična za ugovor o uskladištenju koji ima pravnu prirodu ugovora o ostavi i smatra se njegovim trgovačkopravnim pojavnim oblikom.[468] Nadalje, njegova se obveza organizacije prijevoza robe ili samostalnog

[465] Tako Momčinović, *op. cit*. u bilj. 463, str. 943, s pozivom na sudsku praksu VSRH u odluci Revt-73/03 od 24. rujna 2004. godine u kojoj je navedeno da „… budući da je ugovor o popravku i preinaci broda posebna vrsta ugovora o djelu na pitanja koja o tom ugovoru nisu uređena Pomorskim zakonikom kao posebnim zakonom primjenjuju se odgovarajuće odredbe Zakona o obveznim odnosima".

[466] Primjerice isticanje cijene, obilježavanje robe, izrada i sravnjivanje uputstava za uporabu robe s robom koja se otprema, slaganje robe, jednostavniji slučajevi montiranja, pakiranje, prepakiranje, održavanje i sl.

[467] V. čl. 590. ZOO-a.

[468] Tako Ceronja, Petar, *Ugovor o uskladištenju u hrvatskom i makedonskom pravu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 2(2011), str. 821 – 847, Heublein, Bettina, u: Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn, *Handelsgesetzbuch, Kommentar,* Band 2, Transportrecht, Bank und Borsenrecht, 2. izdanje, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009. §§ 467 – 475h, Koller § 467 rbr. 3.

prijevoza robe mora ponajprije podvesti pod ugovore o špediciji i prijevozu.[469] Iako ugovor o prijevozu doista jest podvrsta ugovora o djelu, riječ je o imenovanom ugovoru koji je uređen čitavim nizom propisa (kako nacionalnih, tako i međunarodnih konvencija) koji imaju pretežno prisilnopravni karakter. Također, može se pretpostaviti da će logističar, primjerice, u carinskom postupku nastupati kao zastupnik odnosno specifični nalogoprimac svojeg nalogodavca. Sve navedeno upućuje na zaključak da u podlozi ugovora o logistici suštinski stoje tri temeljna, opća, ali posve različita ugovora, i to ugovor o nalogu kao podloga nastanka komisionog posla, a potom i ugovora o špediciji, ugovor o ostavi kao pravi posao na kojem se temelji ugovor o uskladištenju te ugovor o djelu u smislu djelovanja logističara za svoj račun te izvršenja određenih uobičajenih logističkih činidbi.

Stoga, iako sve obveze logističara, koliko god raznorodne bile, u osnovi predstavljaju pravnu i gospodarsku cjelinu koja se hipotetski može smatrati njegovim djelom, u donošenju konačnog zaključka presuđuju razlozi pravne sigurnosti. Osnovna posljedica zauzimanja stajališta o pravnoj prirodi pojedinog ugovora jest određivanje koja se pravila mogu podredno primijeniti na odnose ugovornih strana kad zakažu prisilni propisi i ugovorne odredbe. Analiza činidbi koje logističar ispunjava u izvršenju svojeg djela pokazuje da svaka od njih može opstati kao glavna činidba nekog već poznatog, imenovanog ugovora**.** Stoga bi na ugovor o logistici najispravnije bilo na odgovarajući način primijeniti stajališta pravne književnosti o mješovitim ugovorima.

4.2. Ugovor o logistici kao mješoviti ugovor trgovačkog prava

Mješoviti ugovori jesu ugovori kod kojih se kombiniraju bitni sastojci različitih ugovornih tipova.[470] Karakter glavnih činidbi i gospodarska svrha ugovora o logistici upućuju na zaključak kako taj ugovor ponajprije ima obilježje mješovitog ugovora što suštinski znači da ima obilježja više različitih tipova ugovora. U pravno-dogmatskoj raspravi o mješovitim ugovorima najdalje je otišla njemačka pravna književnost, napose u raspravi o *Logistikvertragu*. Stoga će se ugovor o logistici pokušati svrstati u neku od četiri podskupine

[469] Iako u konačnici ugovor o prijevozu i ugovor o špediciji kod kojeg špediter nastupa za svoj račun imaju pravnu prirodu ugovora o djelu.

[470] Tako Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 32, str. 14.

mješovitih ugovora na temelju stajališta koje njemačka pravna književnost iznosi o njegovoj pravnoj prirodi.

S obzirom na navedeno, valja odgovoriti na pitanje pravila kojih se ugovora i u kojem opsegu na njega primjenjuju. Njemačko pravo za sve mješovite ugovore taj problem pokušava riješiti primjenom teorije apsorpcije (*Absorptionstheorie*) i teorije kombinacije (*Kombinationstheorie*).[471] Po teoriji apsorpcije na čitav se ugovor obvezno primjenjuje pravo koje vrijedi za glavnu činidbu. Po teoriji kombinacije na pojedine ugovorne obveze primjenjuju se pravila onih ugovora kojih te obveze imaju obilježja. Njihova primjena često ostavlja mnoga pitanja otvorenima stoga se u rješavanju svakog pojedinog problema ponajprije mora uzeti u obzir volja ugovornih strana te svrha i smisao ugovora.[472] Kombiniranjem teorija apsorpcije i kombinacije mješoviti se ugovori mogu podijeliti u četiri različite podskupine.[473]

Ugovor o logistici može biti tipičan ugovor s drukčijim sporednim činidbama (*Typischer Vertrag mit andersartiger Nebenleistungen*). Riječ je o sklopljenom tipiziranom ugovoru u kojem jedna ugovorna strana ima obvezu na sporednu činidbu koja je obilježje nekog drugog ugovora. U skladu s teorijom apsorpcije na taj se ugovor primjenjuju pravila ugovora koja vrijede za glavnu činidbu, a pravila ugovora koja vrijede za sporednu činidbu mogu se podredno primijeniti ako nisu protivna cilju i svrsi mješovitog ugovora.[474]

Ugovor o logistici može biti i kombinirani ugovor (*Kombinationsvertrag*). U kombiniranom ugovoru jedna se ugovorna strana obvezuje na više činidbi koje se svaka za sebe smatraju glavnim činidbama nekih drugih ugovora. U skladu s teorijom kombinacije na

---

[471] O podjeli ugovora ovisno o njihovu sadržaju i o problemu mješovitih ugovora opširnije: Gehrlein, Markus; Sutschet, Holger u: Bamberger, Heinz Georg; Roth, Herbert (ured.) *Beck'scher On-Line Kommentar BGB*, Verlag C. H. Beck München, 22. izdanje, 2012., § 311, rbr. 17 – 27., Gehrlein, Markus, u: Hau, Wolfgang, Poseck, Roman (ured.) *BeckOK BGB*, C.H. Beck, München, 74. izdanje, 2025., rbr. 21 – 25, Kindl, Johann, u: Westermann, Harm Peter (ured.), *Erman Bürgerliches Gesetzbuch*, 11. izdanje, 2004., Vor § 311, rbr. 14 – 19.

[472] Tako Gehrlein, Sutschet, *op. cit*. u bilj. 471, rbr. 20., Gehrlein, *op. cit*. u bilj. 471, rbr. 21.

[473] *Ibid.*

[474] Gehrlein, Sutschet, *op. cit*. u bilj. 471, rbr. 21. Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 211, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 189, nude primjer ugovora o logistici kao tipičnog ugovora s drukčijom sporednom činidbom. Logistički operator montira po nalogu proizvođača automobila pojedine elemente koji čine proizvođačevu komponentu za završni proizvod (primjerice, radi izrade automobilskih vrata spaja okvir vrata, podstavu, staklo, retrovizor i kvaku). Logistički operator istodobno preuzima obvezu pakiranja automobilskih vrata kao i obvezu njihova ukrcaja i predaje prijevozniku kojeg je odabrao proizvođač. Montiranje komponente za završni proizvod (automobilskih vrata) jest ugovor o djelu, a dodatne obveze logističkog operatora predstavljaju u osnovi ostale uobičajene poslove i radnje povezane s organizacijom prijevoza robe iz ugovora o špediciji.

svaku se od činidbi primjenjuju pravila onog ugovora kojem ta činidba po svojim obilježjima pripada.[475]

Ugovor o logistici može imati i obilježja spojenog mješovitog ugovora (*Typenverschmelzungsvertrag*). U tom se slučaju u glavnoj obvezi na činidbu jedne ugovorne strane neodvojivo spajaju elementi pojedinih činidbi karakterističnih za neke druge ugovore. Na glavnu obvezu primjenjuju se dispozitivna pravila onih ugovora kojima pripadaju činidbe koje tvore glavnu obvezu jedne ugovorne strane. S obzirom na to da se, za razliku od kombiniranog ugovora, elementi pojedinih činidbi karakterističnih za neke druge ugovore spajaju u jednoj, glavnoj obvezi na činidbu, potencijalna proturječja i suprotnosti otklanjaju se u skladu sa svrhom sklopljenog spojenog mješovitog ugovora.[476]

Ugovor o logistici može imati i obilježja dvostruko kombiniranog ugovora (*Gekoppelter Vertrag*).[477] U dvostruko kombiniranom ugovoru obje se ugovorne strane obvezuju na činidbe koje se svaka za sebe smatraju glavnim činidbama nekih drugih ugovora. Na ugovor se primjenjuju dispozitivna pravila koja vrijede za one ugovore u kojima se preuzete obveze na činidbu smatraju glavnim činidbama. Potencijalna proturječja i suprotnosti u pravilima koja se mogu pojaviti zbog primjene zakonskih odredbi koje uređuju više različitih ugovora otklanjaju se u skladu sa svrhom sklopljenog ugovora kao i zaštitnim *ratiom* odredbi

[475] Gehrlein, Sutschet, *op. cit*. u bilj. 471, rbr. 22. Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 211, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 190, nude primjer ugovora o logistici kao kombiniranog ugovora. Logistički operator montira po nalogu proizvođača automobila pojedine elemente koji čine proizvođačevu komponentu za završni proizvod (primjerice, automobilska vrata) i prevozi ih u skladu s *just-in-time* proizvodnim sustavom proizvođača do pokretne proizvodne trake. Montiranje automobilskih vrata jest glavna činidba iz ugovora o djelu, a prijevoz automobilskih vrata jest glavna činidba iz ugovora o prijevozu. Temme, *op. cit*. u bilj. 392, str. 377, naziva ga *Typenkombinationsvertrag*.

[476] Gehrlein, Sutschet, *op. cit*. u bilj. 471, rbr. 24, Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 211, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 192, nude primjer ugovora o logistici kao spojenog miješanog ugovora. Logistički operator ugovorom preuzima obvezu utovara proizvođačevih proizvoda i skeniranja oznake proizvoda te istodobne izrade tovarnih listova i drugih dokumenata potrebnih za prijevoz robe na poslovnim papirima proizvođača kao predlošku. Isprave se u elektroničkom obliku unose u računalni sustav prijevoznika, a nakon završetka utovara i ispisuju u papirnatom obliku. Utovar proizvođačeva proizvoda kao i skeniranje oznake proizvoda u osnovi predstavljaju sporednu obvezu iz ugovora o prijevozu, dok unošenje u računalni sustav i izrada tovarnog lista i drugih dokumenata za prijevoz robe u osnovi imaju obilježje naplatnog naloga (*Geschäftsbesorgung*). Utovar, skeniranje oznaka proizvoda i izrada potrebnih dokumenata za prijevoz neodvojivo su spojeni u karakterističnu činidbu logističkog operatora.

[477] Ti mješoviti ugovori u njemačkom se pravu nazivaju i ugovori s atipičnim protučinidbama (*Verträge mit atypischer Gegenleistung*). Tako Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 211. Temme, *op. cit*. u bilj. 392, str. 377, naziva ga *Doppeltypische Vertrag*, pri čemu naglašava da je riječ o glavnim činidbama (odnosno protučinidbama) koje ne glase na isplatu novca.

koje uređuju pojedine od tih ugovora (*gesetzliche Schutzzweck*).[478] Slijedom navedenog, ugovor o logistici, ovisno o sadržaju ugovorenih činidbi, može imati obilježja sve četiri podskupine mješovitih ugovora.

Treba ispitati i mogućnost je li ugovor o logistici ugovor *sui generis*.[479] Ugovori *sui generis* potpuno su nove pravne tvorevine čije je obilježje da različito činjenično stanje koje nije zakonom predviđeno čini unutarnje jedinstvo ugovora.[480] Zaključiti da je neki novi pravni posao ugovor *sui generis* opravdano je samo u slučaju ako „temeljita analiza ugovornog odnosa pokazuje odstupanje od poznatih tipova ugovora".[481]

Analiza ugovora o logistici ne daje podlogu za tezu da je isključivo riječ o ugovoru *sui generis*. Na te se ugovore u poslovnoj praksi u pravilu primjenjuju opći uvjeti poslovanja. U nekim poredbenim pravima u pitanju su opći uvjeti poslovanja stvoreni ponajprije za poslovanje špeditera,[482] a katkad se donose i posebni opći uvjeti poslovanja koji se primjenjuju na logističke ugovore.[483] Iz analiziranih općih uvjeta poslovanja proizlazi da se gotovo sve činidbe koje na sebe preuzima logističar mogu same za sebe podvesti pod neki od poznatih tipova ugovora. U njemačkoj pravnoj književnosti glede ugovora o logistici vlada jedinstveno stajalište[484] da taj ugovor po svojem sadržaju ulazi u područje nekolicine ugovora obveznog prava. Tako u obzir dolazi primjena odredbi ugovora o prijevozu (§§ 407 – 452d HGB-a), ugovora o špediciji (§§ 453 – 466 HGB-a), ugovora o uskladištenju (§§ 467 – 475h HGB-a),

[478] Gehrlein, Sutschet, *op. cit*. u bilj. 471, rbr. 23, Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 211, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 191, nude primjer logističkog ugovora kao dvostruko kombiniranog ugovora. Logistički operator koji se ujedno bavi recikliranjem otpada s proizvođačem automobila sklapa okvirni sporazum u kojem se po nalogu proizvođača obvezuje preuzimati od trgovaca automobilima stare proizvođačeve automobile. U tu svrhu logistički operator mora organizirati prijevoz starih automobila od trgovaca do proizvođača. Kao naknadu za obavljeni posao logističar zadržava one automobile koji više nisu u voznom stanju i koje treba zbrinuti kako bi ih pretvorio u korisnu sirovinu. Proizvođač automobila kao nalogodavac obvezuje se na činidbu koja je karakteristična za ugovor o kupoprodaji (prijenos vlasništva, predaja robe), a logističar se obvezuje na činidbu koja je karakteristična za ugovor o prijevozu (prijevoz automobila od trgovaca do proizvođača).

[479] Tako za *Logistikvertrag* Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, str. 274, rbr. 23.

[480] Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 32, str. 14.

[481] Barbić, *op. cit*. u bilj. 306, str. 68.

[482] Primjerice švicarski SPEDLOGSWISS koji je donesen za potreba špeditera, ali kao posebnu kategoriju na koju se primjenjuje navodi špeditere koji se bave pružanjem logističkih usluga.

[483] Primjerice, njemački *Logistik AGB*, ali i opći uvjeti poslovanja koje donose i objavljuju sami logističari.

[484] Pa i u onih autora koji drže da bi logistički ugovor mogao biti ugovor *sui generis*.

ugovora o službi (§§ 611 – 630 BGB-a), ugovora o djelu (§§ 631 – 651 BGB-a), naplatnog naloga (§§ 675 – 676 BGB-a).[485] Ona će ovisiti prije svega o činidbama koje je logističar preuzeo svakim pojedinim ugovorom. Stoga se nikako ne može reći da kod svakog ugovora o logistici postoji činjenično stanje koje nije zakonom predviđeno, a čini njegovo jedinstvo.

Za ugovor o logistici neki autori ističu kako je on prije svega mješoviti ugovor, ali da pod određenim uvjetima može biti i ugovor *sui generis*.[486] To će biti slučaj u situaciji kada pojedini ugovor o logistici predstavlja potpuno novu pravnu tvorevinu koja se ne može podvesti ni pod jednu od četiri podskupine mješovitih ugovora.[487] U tom se slučaju na takav ugovor ne bi mogle podredno primijeniti dispozitivne odredbe nijednog tipiziranog ugovora, a prava i obveze za ugovorne strane proizlazile bi isključivo iz ugovornog sadržaja konkretnog pravnog posla uz primjenu općih pravila ZOO-a o obvezama.[488]

Iako je ugovor o logistici složen obvezni odnos, to stajalište valja uzeti s rezervom. Moguće je hipotetski zamisliti da pojedini ugovor o logistici naizgled ima obilježja više različitih ugovora, ali da se pravila nijednog od njih ne bi mogla na njega primijeniti. No hoće li u tom slučaju uopće biti riječ o logističkom ugovoru? Što bi takav ugovor tada činilo ugovorom o logistici s obzirom na to da je jedno od njegovih temeljnih obilježja mješovitost činidbi karakterističnih za poznate, tipizirane ugovore? Takav bi se ugovor mogao ipak smatrati ugovorom o logistici, ali samo po pružanju logističkih činidbi od strane logističara nalogodavcu kojem je pružanje upravo tih činidbi, koje se kao cjelina ne mogu podvesti ni pod jednu od podskupina mješovitih ugovora, potrebno kako bi ostvario određenu gospodarsku prednost.

---

[485] Tako Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 209 – 211, Kollatz, *op. cit*. u bilj. 112, str. 12, rbr. 50, Müglich, *op. cit*. u bilj. 112, str. 165 – 178, Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj. 112, str. 147, rbr. 631, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407, rbr. 187, Wieske, *op. cit*. u bilj. 151, str. 178.

[486] Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 212, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 194.

[487] Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 212, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 194, pozivajući se na stajalište njemačke pravne književnosti o odnosu mješovitih ugovora i ugovora *sui generis*. Stajalište je u skladu sa stajalištem domaće pravne književnosti o ugovoru *sui generis* kao novoj pravnoj tvorevini.

[488] Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 212, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 194, Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, str. 274, rbr. 23. Autori ističu kako takav logistički ugovor „proizlazi sam iz sebe“. Gass i Reuschle pokušavaju objasniti taj slučaj i primjerom. Logistički operator i proizvođač sklope logistički ugovor o upravljanju proizvođačevom poslovnom dokumentacijom kao i o njezinu arhiviranju. Taj ugovor ima elemenata koji nalikuju na ugovor o službi, elemenata koje nalikuju na ugovor o djelu, kao i neka obilježja naplatnog naloga. Težište, smisao ugovora ne može se povezati ni s jednim od spomenutih pravnih poslova, stoga se prava i obveze ugovornih strana uređuju samo ugovornim sadržajem.

Iako sve upućuje za zaključak da je sklapanje ugovora o logistici kao ugovora *sui generis* moguće, razlozi pravne sigurnosti nalažu da se to stajalište primjenjuje restriktivno. Neopravdano bi bilo ugovorne strane ostaviti na svojevrsnom brisanom prostoru nakon primjene ugovornih odredbi ako postoji mogućnost ususstavljivanja ugovora koji se naizgled doima ugovorom *sui generis*.

Iz poslovne prakse logističara i primjenjive odgovarajuće literature o ugovoru o logistici može se zaključiti kako je složenost i raznorodnost činidbi koje pruža logističar važno obilježje tog ugovora.[489] Ta složenost upućuje na opravdanost zaključka o tom ugovoru kao mješovitom. Zauzimanje takvog stajališta pridonijet će rješavanju jednog od središnjih pitanja vezanih uz ugovor o logistici. Riječ je o otklanjanju mogućih antinomija u primjeni pojedinih dispozitivnih zakonskih odredbi ili općih uvjeta poslovanja koji se mogu primijeniti na njega. Stoga bi bilo poželjno svaki pojedini ugovor o logistici svrstati u neku od postojećih podskupina mješovitih ugovora. U koju god ga podskupinu svrstali, u otklanjaju antinomija, nejasnoća i praznina trebat će proniknuti u svrhu i smisao sklopljenog ugovora koja se krije u gospodarskim razlozima njegova sklapanja.[490]

Zaključno, analizirajući obveze koje na sebe preuzima logističar, kao i gospodarsku svrhu tog ugovora, te izložena shvaćanja njemačke pravne književnosti, može se zaključiti kako bi se na ugovor o logistici podredno primjenjivale dispozitivne odredbe koje uređuju ugovor o špediciji, ugovor o prijevozu, ugovor o uskladištenju i ugovor o djelu.[491]

4.3. Razgraničenje ugovora o logistici i srodnih ugovora

Određivanje pojma ugovora o logistici kao mješovitog ugovora autonomnog trgovačkog prava svoj puni smisao dobiva ako ga se jasnim i pravno održivim kriterijima može razgraničiti od srodnih ugovora. Odabir ugovora koje treba usporediti s tim ugovorom

[489] Tako, primjerice, Schmid, *op. cit*. u bilj. 112, str. 274, rbr. 24, ističe kako je svrha sklapanja ugovora o logistici ispunjavanje složenih, brojnih, multifunkcionalnih činidaba.

[490] Tako Gass, *op. cit*. u bilj. 112, str. 211, Reuschle, *op. cit*. u bilj. 392, Vor § 407 rbr. 193. Za mješovite ugovore općenito Gehrlein, Sutschet, *op. cit*. u bilj. 471, rbr. 21 – rbr. 24.

[491] Czerwenka, *op. cit*. u bilj. 24, § 407 rbr. 82, Krins, *op. cit*. u bilj. 392, str. 271, za ugovore o logistici zaključuju kako se na činidbe koje iz njega proizlaze primjenjuju dispozitivna pravila onih ugovora kojima te činidbe po svojim obilježjima pripadaju, a suštinski je riječ o nabrojenim ugovorima. U tom smislu i Jerman, *op. cit*. u bilj. 112, str. 39 – 65.

uvjetovan je glavnim činidbama koje je logističar dužan izvršiti. Stoga se ugovor o logistici mora prije svega razlučiti od (klasičnog) ugovora o špediciji i pojavnih oblika ugovora o špediciji i ugovora o djelu te ga treba staviti u odnos s ugovorom o prijevozu robe kao i s ugovorom o uskladištenju.

4.3.1. Ugovor o logistici i ugovor o špediciji

4.3.1.1. Općenito

Iz dosadašnje analize proizlazi da su ugovor o špediciji[492] i ugovor o logistici poslovno i pravno usko povezani. Ipak, riječ je o dva različita pravna posla. Klasični (redoviti) ugovor o špediciji zamišljen je kao pravni posao organizacije prijevoza robe. Glavna obveza špeditera jest sklapanje ugovora o prijevozu i provedbenih pravnih poslova za račun nalogodavca. Špediter je dužan odabrati osobe s kojima će sklopiti provedbene ugovore pažnjom urednog i savjesnog gospodarstvenika, a nalogodavcu je u pravilu odgovoran za njihov izbor.

Logističar, s druge strane, izvršava obveze iz ugovora za svoj račun. On samostalno pruža sve ili većinu usluga potrebnih za otpremu robe kao preuzetih logističkih usluga ili odgovara za njihovo ispunjenje. Sve činidbe koje pruža temeljem ugovora čine jedinstvenu cjelinu bez obzira na njihovu raznorodnost. Ako ne može obaviti neki od poslova potrebnih za otpremu robe, logističar može povjeriti obavljanje tog posla trećoj osobi. Razlika je u tome što logističar u tom slučaju odgovara za rad trećih.[493] Treća osoba kojoj se povjeri određeni posao ima status svojevrsnog podizvođača za pruženu uslugu. Dakle, osobe kojima logističar povjerava obavljanje pojedinog posla koji je potreban za pružanje cjelovite usluge njegovi su pomoćnici u ispunjenju.[494] Imajući na umu činjenicu kako ugovor o logistici sklapaju oni špediteri koji su započeli preobražaj u logističare i koji raspolažu s kapacitetima za samostalno

[492] Za pojam ugovora o špediciji v. detaljno III/1.

[493] Treba napomenuti da špediter i kod redovite špedicije odgovara za rad drugog špeditera kao podizvođača (podšpeditera) temeljem odredbe čl. 856. st. 2.

[494] Njem. *Erfüllungshilfer.* Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 68. Treba podsjetiti kako onaj špediter koji sklapa ugovor o špediciji za svoj račun, a to su slučajevi samostalnog nastupa špeditera, špedicije s fiksnom naknadom i zbirne špedicije odgovara za ispunjenje obveze trećih osoba s kojima je sklopio posao. Takve se osobe smatraju njegovim „pomoćnicima u ispunjenju".

pružanje usluga otpreme robe, brige o robi i manipulacije robom, angažiranje trećih radi ispunjenja obveza iz ugovora neće biti pravilo, osim u onim granama prometa u kojima nije uobičajeno da špediteri, bez obzira na veličinu, razvijaju vlastite prijevozne kapacitete poput prijevoza robe morem ili zračnog prijevoza. Odraz je to jedne od temeljnih razlika ugovora o špediciji i ugovora o logistici. Naime, klasični špediter prije svega pruža uslugu organizacije prijevoza robe, a logističar preuzima obvezu izvođenja cjelovite usluge otpreme robe, brige o robi i manipulacije robom.

4.3.1.2. Razgraničenje s ugovorom o špediciji u kojem špediter djeluje za svoj račun

Pokazuje se kako razgraničenje klasičnog (redovitog) ugovora o špediciji koji suštinski ima pravnu prirodu naloga (*Geschäftsbesorgung-Spedition*) i ugovora o logistici nije osobito težak zadatak. Mnogo je teže ugovore o špediciji u kojima špediter nastupa za svoj račun razgraničiti od ugovora o logistici. Ti ugovori imaju mnogo toga zajedničkog, a ponajviše odgovornost za uspjeh otpreme. Ugovor o logistici na određen način i nastaje na osnovi pravne figure ugovora o špediciji u kojem špediter djeluje za svoj račun, a koji se znatno razlikuju od klasičnog (redovitog) ugovora o špediciji. Kriterij razgraničenja tih pravnih poslova valja tražiti ponajprije u usluzi koju pružaju špediteri odnosno logističari. Prijevoz robe i dalje je središte djelovanja špeditera koji djeluju za svoj račun. Oni su i dalje arhitekti, organizatori transporta, ali s drugačijim pravnim učincima u odnosu na špeditere koji nastupaju za račun nalogodavca, pri čemu odgovaraju za uspjeh provedbenog posla, ali svoju temeljnu obvezu organizacije prijevoza izvršavaju često posredovanjem trećih osoba.

S druge strane, središte djelovanja logističara jest integracija usluga otpreme robe i logističkih usluga u jedinstvenu cjelinu. Organizacija prijevoza robe samo je jedna, jednako vrijedna obveza koju logističar preuzima u pružanju cjelovite usluge svojem nalogodavcu. Logističar se uz organizaciju prijevoza obvezuje i na ispunjenje uobičajenih ili ugovorenih logističkih činidbi. To su obveze koje, u gospodarskom smislu, ne pogađaju klasične špeditere koji nastupaju za svoj račun. Kad bi klasični špediteri koji nastupaju za svoj račun uz usluge koje i inače pružaju svojim nalogodavcima nudili i različite logističke činidbe karakteristične za špeditere, oni bi se u pravnom i gospodarskom smislu preobrazili u logističare. O kojim će činidbama konkretno biti riječ, stvar je svakog pojedinog ugovora koji logističar sklapa i u širini usluga koje pruža. Suština je u tome što logističara angažira određeni nalogodavac upravo

zbog pružanja integrirane usluge otpreme robe i konkretnih logističkih usluga radi zadovoljavanja nalogodavčevih poslovnih potreba.

U smislu svega navedenog, treba pokušati pojasniti odnos ugovora o logistici u odnosu na posebne vrste ugovora o špediciji (posebne slučajeve otpremanja) u kojima špediter nastupa za svoj račun, počevši od ugovora o špediciji s ukupnom (fiksnom) naknadom.

(a) Špedicija s ukupnom (fiksnom) naknadom – čl. 866. ZOO-a

Ugovorom o špediciji s ukupnom (fiksnom) naknadom (fiksna špedicija) špediter se obvezuje izvršiti nalog o otpremi robe uz isplatu ukupnog iznosa koji obuhvaća naknade za otpremu, prijevoz i sve ostale troškove, ako nije što drugo ugovoreno. Špediter u tom slučaju odgovara i za rad prijevoznika i drugih osoba kojima se poslužio na temelju ovlaštenja iz ugovora.[495] Može se, dakle, reći da u tom slučaju špediter na određen način ima prava i obveze prijevoznika ili skladištara odnosno osoba čije je usluge koristio u ispunjenju preuzetih obveza.[496] Fiksno dogovorena naknada obuhvaća i sve troškove koje špediter snosi, stoga bi eventualna naknada troškova mogla doći u obzir samo ako je posebno ugovorena.[497] Naknada troška može biti dogovorena posebnom pogodbom s nalogodavcem, ali i putem općih uvjeta poslovanja odnosno tarifa ili ako to proizlazi iz ustaljene poslovne prakse ugovornih strana, pri čemu bi trebala biti riječ o uobičajenim špediterovim troškovima.[498]

Jasne su gospodarske prednosti koje nalogodavac ostvaruje tim ugovorom. Prije svega, on može točno izračunati koliko će ga stajati otprema robe i njezina isporuka naručitelju (primjerice kupcu iz ugovora o kupoprodaji). Iako se i kod klasične (redovite) špedicije može izračunati trošak prijevoza robe, smisao njegova fiksiranja, osim očite gospodarske prednosti, jest u odgovornosti špeditera za dogovorenu naknadu. Ta naknada neće biti veća od one koja je ugovorena, što automatski znači olakšanu kalkulaciju ukupnih nalogodavčevih poslovnih troškova. Gospodarska važnost fiksiranja naknade manje je važna u sporadičnim, povremenim otpremama robe. Njezina puna svrha ispunjava se u potencijalnom trajnijem obveznom odnosu

[495] V. čl. 866. st. 1. i 2. ZOO-a.

[496] Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 373.

[497] Usp. čl. 866. st. 1. ZOO-a.

[498] Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 373.

sa špediterima koji je posljedica trajnijih poslovnih odnosa nalogodavaca s kupcima ili prodavateljima iz ugovora o kupoprodaji. Kad, primjerice, nalogodavac kao prodavatelj iz ugovora o kupoprodaji šalje svoju robu na određeno tržište jednom ili većem broju kupaca (distributera), njemu će osobito važna biti efikasna, sigurna i jeftina otprema robe.[499] Ako nalogodavac kao prodavatelj shvati da mu špediter, koji mu je dotad samo organizirao prijevoz robe, uz fiksnu naknadu može obrtimice i trajnije pružiti i neke druge usluge, nastaje gospodarska podloga za sklapanje ugovora o logistici, pri čemu su u pravnom smislu ti ugovori izuzetno bliski. Pritom je ključna odgovornost logističara za rad osoba kojima se služi u izvršavanju naloga te okolnost da logističar djeluje za svoj račun jednako kao i špediter koji preuzima odgovornost za rad prijevoznika i ostalih kojima se služi u ispunjenju svojih obveza.

Ono što ta dva ugovora razlikuje jest opseg i raznorodnost obveza koje logističar na sebe preuzima, odnosno ona obilježja koja ugovor o logistici čine mješovitim ugovorom trgovačkog prava, a što možda najbolje dolazi do izražaja kad se ugovaraju obveze logističara koje imaju pravnu prirodu ugovora o djelu. Naime, ako se takve usluge pružaju kao sporedne činidbe špeditera koje proizlaze iz otpreme robe, pa i uz fiksnu naknadu, na odgovornost se špeditera za njihovo ispunjenje prije svega primjenjuju pravila i standardi koji proizlaze iz ugovora o špediciji, a ako se ugovaraju kao zasebne činidbe koje čine jedinstvo s uslugama organizacije prijevoza i/ili skladištenja robe, tada se trebaju primijeniti standardi i pravila koja vrijede za izvođača iz ugovora o djelu.[500] Drugim riječima, kod fiksne špedicije prevladava špediterska komponenta odnosa, dok kod ugovora o logistici do izražaja dolazi njegova mješovita pravna priroda i primjena pravila različitih ugovora na ugovorene obveze logističara.

(b) Zbirna špedicija – čl. 867. ZOO-a

Zbirna špedicija podrazumijeva organizaciju prijevoza robe tako da špediter prikuplja veći broj pošiljki odnosno robu koja pripada različitim nalogodavcima, te ne šalje pošiljke

[499] Moguć je i primjer kad nalogodavac djeluje kao kupac iz ugovora o kupoprodaji. On, primjerice, može proizvoditi određene proizvode za koje je važna brza i pravovremena isporuka sirovina iz inozemstva. Tu mu uslugu može pružati špediter koji će se promjenom, širenjem djelatnosti pretvoriti u logističara te djelovati kao integrirani dio nalogodavčeva poduzeća zadužen za dopremu ključnih sirovina.

[500] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo zaključuje BGH u odluci I ZR 207/04 od 13. rujna 2007. godine, NJW, Heft 15, str. 1072 – 1076.

pojedinačno, nego ih predaje prijevozniku zajedno.[501] Špediter može u izvršenju dobivenih naloga uvijek organizirati zbirnu otpremu, osim ako je to ugovorom isključeno.[502] Ako zbirnom špedicijom špediter postigne razliku u vozarini u korist nalogodavca, tada ima pravo na posebnu dodatnu naknadu.[503]

Jasne su gospodarske prednosti zbirne špedicije. Nalogodavcu zbirna špedicija snižava troškove prijevoza robe. Nije potrebno za jednu ili manji broj njegovih pošiljki angažirati čitav prijevozni kapacitet određenog prijevoznog sredstva, već se naknada koju bi trebao sam platiti za prijevoz dijeli na veći broj nalogodavaca. Špediteri zapravo prijevoznicima omogućavaju ekonomičnije iskorištavanje prijevoznih kapaciteta, a zauzvrat im prijevoznici daju određene povlastice za prijevoz robe.[504] S druge strane, špediter ima pravo na posebnu naknadu ako postigne povoljniju vozarinu, a u slučaju uspješno organizirane zbirne otpreme, to će redovito i biti slučaj. Prava nalogodavca domaće pravo štiti tako da špediter odgovara za gubitak ili oštećenje robe nastale za vrijeme prijevoza do kojih ne bi došlo da nije bilo zbirne otpreme.[505] Dakle, nije ustanovljena obveza špeditera da odgovara za rad prijevoznika, već poseban slučaj odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe uslijed zbirne špedicije.[506]

Kao što je u dijelu u kojem se pojašnjava djelovanje špeditera za svoj račun već i pojašnjeno, dikcija čl. 867. ZOO-a dovodi u pitanje djeluje li špediter pri organizaciji zbirne otpreme za svoj račun.[507] To je suprotno vladajućem stajalištu inozemne pravne književnosti koja drži da špediter koji djeluje kao tzv. *cargo consolidator* ima položaj nalogodavca

[501] O značenju pojma nema nikakve dvojbe. Tako, primjerice, Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1281.

[502] Usp. čl. 867. st. 1. ZOO-a.

[503] Usp. čl. 867. st. 2.

[504] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1281.

[505] Usp. čl. 867. st. 3.

[506] Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1281, tvrdi da je u osnovi riječ o odgovornosti za rad prijevoznika što je suštinski dvojbeno iz dva razloga. Prvo, takvo što nije izričito propisano za takav slučaj, a jest za neke druge slučajeve stoga namjera zakonodavca bjelodano nije bila ustanoviti odgovornost za rad treće osobe, a što je pitanje koje treba *de lege ferenda* riješiti na odgovarajući način. Drugo, odgovornost za rad podrazumijevala bi da prijevoznik u takvu slučaju ima položaj špediterova pomoćnika u ispunjenju, što je nemoguće zbog izričito propisane odgovornosti špeditera za štetu. Da do oštećenja robe dođe iz nekih drugih razloga, a ne zbog zbirne otpreme, nalogodavac ne bi mogao tražiti naknadu štete od špeditera, ali bi mogao od prijevoznika, što nije slučaj kad špediter odgovara za rad treće osobe. U tom smislu jasna je i potreba za intervencijom u zakonski tekst i nedovoljno promišljeno uređenje zbirne špedicije u ZOO-u kako bi se u praksi izbjegla dvojbena tumačenja.

[507] V. detaljnije III/1./1.3./1.3.4.

(*principal, carrier*) i djeluje za svoj račun.[508] U tom smjeru valja promisliti o odgovarajućem rješenju *de lege ferenda* koje bi sadržavalo odgovornost špeditera i za rad prijevoznika, a ne kao dosad samo za izbor i za slučaj kauzaliteta štete i zbirne otpreme, pri čemu se prijedlog izmjene odredbe predlaže u zaključku rada. Kritika usmjerena na trenutačno uređenje zbirne špedicije u čl. 867. ZOO-a prije svega polazi od toga što ZOO uređuje zbirnu špediciju kao pojavni oblik redovne špedicije kod kojeg špediter sklapa ugovore u prijevozu za račun nalogodavca što proizlazi iz pravila čl. 867. st. 2. ZOO-a po kojem postignuta korist u vozarini pripada nalogodavcu, dok špediteru pripada pravo tek na posebnu naknadu.[509] U tom se smislu postavlja pitanje čemu uređenje zbirne špedicije kao posebnog slučaja otpremanja s obzirom na to da ZOO polazi od toga da je *de facto* riječ o redovnoj špediciji kod koje špediter nastupa za račun nalogodavca, i to s fiksnom špedicijom za koju je jasno da je, poslovno i pravno, bitno različita od redovne špedicije.[510] Štoviše, nomotehnički bi bilo razumnije i logičnije kao poseban slučaj otpremanja urediti slučaj samostalnog nastupa špeditera iz čl. 858. ZOO-a s obzirom na to da u tom slučaju špediter nedvojbeno nastupa za svoj račun i da ima prava i obveze prijevoznika, skladištara i sl.[511]

Osim što se zbirna otprema može organizirati i uz dogovaranje ukupne (fiksne) naknade, nema zapreke da se špediter u provedbi ugovora ne posluži i vlastitim prijevoznim sredstvima koristeći se ovlašću iz čl. 858. ZOO-a. U tom slučaju govorimo o tzv. pravoj zbirnoj špediciji kod koje je djelovanje špeditera za svoj račun neupitno. U tom smislu neprava zbirna špedicija, onako kako je uređena čl. 867. ZOO-a, ne bi smjela trpjeti situaciju u kojoj bi se špediter pozivao na to da ugovor o prijevozu nije obavio za svoj račun nego za račun nalogodavca djelujući isključivo kao špediter, a ne istodobno kao njegov suugovaratelj

[508] Primjerice, Ramberg, Jan, The *Law of Transport Operators in International Trade*, Nortsteds Juridik, Stockholm, 2005., str. 29, Ramberg, Jan u: Faber, Diane, (et. al.), *Multimodal Transport - Avoiding Legal Problems*, LLP, London/Hong Kong, 1997., str. 24, ili svi njemački autori koji to zaključuju s obzirom na odgovarajuću odredbu HGB-a.

[509] Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 378 i dalje. Ističe se da je to pravilo dodatno osnaženo čl. 867. st. 3. ZOO-a po kojem špediter odgovara za gubitak ili oštećenje stvari nastalo za vrijeme prijevoza do kojeg ne bi došlo da nije bilo zbirne otpreme, pri čemu se zanemaruje da bi se to pravilo u konkretnom slučaju ionako trebalo primijeniti na odgovarajući način i da nije propisano, i to s osnova čl. 854. ZOO-a, odnosno obveze špeditera da čuva interese nalogodavca.

[510] U tom smislu Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 379, s pozivom na njemački *Transportreformgesetz* i utvrđenje da se u poslovnoj praksi roba ionako često zbirno tovari uz ugovaranje ukupne, fiksne naknade.

[511] V. čl. 858. st. 2. i 3. ZOO-a.

prijevoznik, s pojačanom odgovornošću.[512] Prevozi li, naime, špediter robu kod zbirne špedicije za svoj vlastiti račun, otpast će njegova obveza da nalogodavcu položi račun s osnova čl. 860. ZOO-a te će moći sakriti od nalogodavca koliko je zaradio zato što je sam prevezao robu, i to stoga što zauzvrat odgovara temeljem pojačane odgovornosti, za rezultat obavljenog posla, a ako bi špediter kod zbirne špedicije djelovao za račun nalogodavca, bilo bi praktično nemoguće da svakom pojedinom nalogodavcu položi račun u skladu s obvezama iz čl. 860. ZOO-a.[513]

S obzirom na sve navedeno, treba reći kako u gospodarskom smislu nema zapreke da se temeljem ugovora o logistici ne organizira i zbirna otprema. Hipotetski je zamislivo da logističar, primjerice, preuzima robu s proizvodne trake različitih proizvođača, pakira je, označava i organizira prijevoz u okviru zbirne otpreme. Logističar će tada djelovati za svoj račun i odgovarati za rad prijevoznika i trećih osoba. Logističar bi u svakom slučaju tu odgovornost mogao preuzeti i kroz odredbu o fiksnoj naknadi za zbirnu otpremu ili kroz izdavanje određenih isprava iz kojih proizlazi njegova odgovornost za izvršenje prijevoza, odnosno za rad trećih osoba.[514] Ipak, treba uzeti u obzir da organizacija zbirne otpreme nije suština gospodarskog djelovanja logističara koji s nalogodavcima sklapaju ugovore o logistici u kojima dogovaraju otpremu i dopremu robe uz pružanje drugih logističkih usluga kako bi odgovorili na njihove specifične potrebe. U tom smislu teško je zamisliti da bi nalogodavac koji povjerava logističaru, i to na trajnijoj osnovi, otpremu ili dopremu proizvoda ili sirovina ozbiljno računao na uštede koje bi logističar eventualno mogao ostvariti kroz zbirnu otpremu odnosno konsolidaciju tereta, tim više što je cijena njegove usluge u pravilu fiksirana odnosno obuhvaća ukupan trošak za složenu, cjelovitu uslugu.

Nadalje, treba istaknuti da isključivo špediter ima pravo, ali ne i obvezu organizirati zbirnu otpremu, pri čemu puki zajednički prijevoz robe različitih špediterovih nalogodavaca

[512] Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 380 kao i sa stajališta s čl. 867. ZOO-a usporedivog § 460 HGB-a Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 460 rbr. 14.

[513] Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 380. V. i raspravu o sklapanju provedbenih poslova špeditera za račun nalogodavca ili za svoj račun, III/1./1.3./1.3.4.

[514] Prema Rambergu, *op. cit*. u bilj. 509, str. 29, špediter, osim u zbirnoj otpremi preuzima ulogu i odgovornost prijevoznika (*carrier, principal*) kad izdaje ispravu koja takvo što podrazumijeva ili kad organizira prijevoz uz fiksnu naknadu.

ne znači automatizmom i organizaciju zbirne otpreme.[515] Jasno je, dakle, da će se špediter odvažiti na zbirnu otpremu robe jer je to prije svega njegov poslovni interes, a tek podredno interes nalogodavca.[516] Osim toga, nije dovoljno da nalogodavac dâ jednostranu uputu o tome da želi organizaciju zbirne špedicije, već je ključno da špediter iskoristi svoje zakonom propisano ovlaštenje na organizaciju zbirne otpreme, i to tako što će roba doista biti zbirno ukrcana na prijevoz, uza sljedeće pravilo – ako nema provedene zbirne špedicije, nema ni odgovornosti koja se veže uz takvu špediciju.[517] Logika ugovora o logistici drugačija je. Riječ je o tome da logističar temeljem posebnog dogovora s nalogodavcem integrira logističke usluge koje specifično trebaju tom konkretnom nalogodavcu. Stoga se načelno može zaključiti da je utjecaj zbirne špedicije u hrvatskom pravu i poslovnoj praksi na pojavu i razvoj ugovora o logistici manji nego utjecaj ugovora o špediciji s fiksnom naknadom.

(c) Samostalni nastup špeditera – čl. 858. ZOO-a

Špediter može potpuno ili djelomično obaviti prijevoz stvari čija mu je otprema povjerena te u tom slučaju govorimo o tzv. samostalnom nastupu špeditera.[518] Tada špediter ima prava i obveze prijevoznika te mu pripada i odgovarajuća naknada za prijevoz pored naknade za otpremu i naknade troškova u vezi s otpremom, a isto vrijedi i za druge poslove obuhvaćene nalogom, običajima ili općim uvjetima.[519] Drugim riječima, špediter je slobodan samostalno robu prevoziti, skladištiti i pakirati, tj. samostalno obaviti sve usluge koje su povezane s otpremom robe, ako mu to nije zabranjeno, za što može potraživati posebnu naknadu, pri čemu mu za to i ne treba posebno dopuštenje nalogodavca. Protuteža tom pravu

[515] Usp. čl. 867. st. 1. ZOO. Tako i Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 460 rbr. 11, sa stajališta s čl. 867. usporedivog § 460 HGB-a.

[516] Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 381.

[517] Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 382. S obzirom na to da špediter neće odgovarati za izvršenje provedbenih poslova (prijevoza) ako je očitovao svoju volju o tome da će robu različitih nalogodavaca zbirno ukrcati i otpremiti, a to se naknadno nije ostvarilo kao i to da nema govora o zbirnoj špediciji glede onog dijela robe koji je ostao kod špeditera i nije zbirno utovaren jer se npr. prije toga oštetio ili pokvario, Miladin naglašava da bi se, *de lege ferenda*, valjalo koristiti preciznijim izrazom „špedicija zbirnog tovara“ umjesto ne dokraja definiranim izrazom „zbirna špedicija“.

[518] Usp. čl. 858. st. 1. ZOO-a.

[519] Usp. čl. 858. st. 2. i 3. ZOO-a.

špeditera jest njegova stroža odgovornost.[520] S obzirom na to da je jedna od temeljnih špediterovih obveza čuvanje interesa nalogodavca, treba uzeti u obzir da špediter ne može iskoristiti mogućnost predviđenu čl. 858. ZOO-a ako to ne bi bilo u skladu s nalogodavčevim interesima, primjerice ako bi to poskupilo otpremu robe za nalogodavca.[521]

Špediterovo pravo da sam, za svoj račun, preveze nalogodavčevu robu odnosno da sam obavi odnosno sklopi neki od provedbenih poslova s nalogodavcem često je u poslovnoj praksi s obzirom na to da špediteri, poglavito u suvremenom robnom prometu, doista djeluju kao sveopći poduzetnici prometa robom odnosno *allround* transportna poduzeća.[522] Pritom špediter ne mora samostalno obaviti čitav prijevozno-otpremni poduhvat, već svoje pravo može iskoristiti i samo djelomično, za neku dionicu puta ili određeno prijevozno sredstvo.[523] Ako špediter iskoristi svoje pravo da sam preveze robu obuhvaćenu dispozicijom nalogodavca, on će istodobno, uz već postojeće obveze i prava špeditera, preuzeti glede prijevoza robe prava i obveze prijevoznika pri čemu špediteru pripada i odgovarajuća naknada za prijevoz pored naknade za otpremu i s otpremom povezanih troškova.[524] Pravna književnost stoga zaključuje da je u tom slučaju riječ o mješovitom ugovoru s komponentama ugovora o špediciji i ugovora o prijevozu te, s osnova čl. 858. st. 3. ZOO-a i drugih ugovora koji imaju ulogu provedbenih pravnih poslova (npr. uskladištenje).[525] Nije riječ, dakle, o pretvaranju ugovora o špediciji u ugovor o prijevozu s obzirom na to da je pravo iz čl. 858. st. 1. ZOO-a sastavni dio ugovora o špediciji koji, sa svim špediterskim komponentama, opstaje i nakon što špediter iskoristi to svoje pravo.[526]

[520] Usp. čl. 858. st. 2. i 3. ZOO-a. Špediter u tom slučaju ima prava i obveze prijevoznika ili skladištara ako robu skladišti.

[521] Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 368.

[522] U tom smislu Schmidt, *op. cit*. u bilj. 90, str. 984, nazivajući špeditera *Allround Unternehmer des Warenumschlags.*

[523] Usp. čl. 858. st. 1. „… može obaviti potpuno ili djelomično prijevoz…“

[524] Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 369, koji naglašava da tada „… jedna uz druge stoje prava i obveze špeditera i prava i obveze prijevoznika“.

[525] Tako, primjerice, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 510, rbr. 82 i 84. Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 458 rbr. 26.

[526] Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 368, koji stoga i zaključuje da pitanje preobrazbe u mješoviti ugovor nema posebnu praktičnu težinu. Stajalište jest točno s obzirom na praktične implikacije primjene čl. 858. ZOO-a, no

Poslovna i pravna praksa razlikuju tzv. pravi i nepravi špediterov samostalni nastup. Pravi samostalni nastup špeditera (*echter Selbsteintritt*) jest slučaj u kojem špediter prevozi robu vlastitim prijevoznim sredstvima odnosno sredstvima kojima se sam služi u obavljanju svoje gospodarske djelatnosti, pri čemu nije nužno da su ta prijevozna sredstva u njegovu vlasništvu, već to može biti, primjerice, *leasing* vozila.[527] S druge strane, o nepravom je samostalnom nastupu špeditera (*unechter Selbsteintritt*) riječ ako se špediter koji je sam nastupio kao prijevoznik u ispunjenju obveze poslužio drugim prijevoznicima. Iako strogo gramatičko, nesmisleno tumačenje čl. 858. st. 1. može uputiti na zaključak da nepravi samostalni nastup špeditera nije moguć, takvo tumačenje valja odbaciti. Osnova za razgraničenje špediterova samostalnog nastupa može se pronaći u izričaju odredbe čl. 858. st. 2. koji govori o mogućnosti obavljanja „prijevoza ili dijela prijevoza" kao i odredba čl. 866. ZOO-a koja govori o prijevozniku kojim se špediter poslužio na temelju ovlaštenja iz ugovora.[528] Riječ je o tome da špediter ostvaruje svoje pravo s osnova čl. 858. ZOO-a tako da u svoje ime i za svoj račun angažira određenog prijevoznika koji se u pravnom smislu ima smatrati njegovim pomoćnikom u ispunjenju. Iako u praksi može doći do poteškoća u razgraničenju pravog i nepravog samostalnog nastupa špeditera, ponajprije zbog suprotstavljenih ekonomskih interesa ugovornih strana,[529] treba uzeti u obzir da nema zapreke da se špediter posluži i nepravim samostalnim istupom u ispunjenju svojih obveza bez potrebe da mu se nametne vlasništvo odnosno neki drugi oblik prava (*leasing, charter*) nad prijevoznim sredstvom, ponajprije zbog toga što špediter odgovara za rad tih osoba te su prava nalogodavaca na taj način primjereno zaštićena.[530] Špediter u tom slučaju djeluje za svoj račun, kao i u slučaju fiksne špedicije, i ne može mu se uskratiti pravo na gospodarske koristi takvog nastupa, osim u slučaju da mu sam nalogodavac takvo što ugovorno ne uskrati ili ako se takvo postupanje očigledno kosi s interesima nalogodavca.

---

treba primijetiti da tako preobražen ugovor o špediciji kao pravna figura predstavlja savršenu pravnu figuru odnosno podlogu za pojašnjenje odnosa koji nastaju temeljem sklopljenog ugovora o logistici.

[527] Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 371.

[528] U tom smislu Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 371.

[529] Za detaljno obrazloženje vidi Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 371 i 372.

[530] Usp. i čl. 688. ZOO-a po kojem prijevoznik odgovara za rad za osobe koje su po njegovu nalogu radile na izvršenju prijevoza.

Slijedom svega navedenog, treba zaključiti kako je u gospodarskom smislu taj pojavni oblik ugovora o špediciji izuzetno blizak ugovoru o logistici. Nadalje, može se čak zaključiti da je riječ o ključnoj normi ZOO-a koja špediterima omogućava da se brzo i lagano preobraze u logističare putem pružanja i integracije svih ili nekih usluga koje su u svakom slučaju ovlašteni samostalno pružiti. U pravnom se smislu može reći da je u slučaju kad špediter pruža neku od usluga samostalno zapravo riječ o mješovitom ugovoru, što taj pojavni oblik ugovora o špediciji čini ne samo izuzetno bliskim ugovoru o logistici već na određeni način daje i podlogu za pojavu ugovora o logistici u poslovnoj praksi.[531]

S druge strane, razlikovanje ugovora o logistici i samostalnog nastupa špeditera ponajprije se treba tražiti u gospodarskim razlozima za sklapanje ugovora kao i u okolnosti da je samostalni nastup špeditera s osnova čl. 858. ZOO-a prije svega pravo špeditera koje on, po redovitom toku stvari može iskoristiti ako što drugo nije ugovoreno ili se ne kosi s interesima nalogodavca. Teško je zamisliti sklapanje i izvršenje ugovora o logistici koji bi počivao na premisi čl. 858. ZOO-a bez detaljnog dogovora o specifičnim potrebama nalogodavca i unaprijed utvrđenog načina izvršenja provedbenih poslova, ne ograničavajući pritom pravo logističara da se u ispunjenju obveza iz ugovora posluži i trećim osobama.

4.3.1.3. Razgraničenje s obzirom na obilježje trajnosti odnosa

Važno je istaknuti kako ugovor o špediciji u poslovnoj praksi u pravilu nije trajan obvezni odnos stoga što nalogodavac i špediter o svakoj pojedinoj otpremi robe redovito sklapaju poseban ugovor o špediciji.[532] Kad nalogodavac i špediter stoje u dužoj poslovnoj vezi, oni mogu trajno urediti pojedina pitanja glede otpreme sve ili samo neke nalogodavčeve robe. To se u praksi najčešće provodi tzv. okvirnim sporazumima.[533] To ne znači da je svaka pojedina otprema nalogodavčeve robe uređena okvirnim sporazumom. Postupajući samo po

[531] Stajalište o mješovitoj pravnoj prirodi ugovora o špediciji u kojem špediter samostalno obavlja prijevoz robe (samostalno nastupa) ustalilo se u za s hrvatskim pravom usporedivom njemačkom pravu. Tako, primjerice, Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 65, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22.

[532] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 23, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 25.

[533] Njem. *Rahmenvertrag*. Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 23, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 25. Okvirnim sporazumima rješavaju se pitanja kao što su primjena pojedinih općih uvjeta poslovanja, način obavljanja pojedine usluge, polaganje računa i sl.

njemu, špediter ne može provesti svaku pojedinu otpremu nalogodavčeve robe. Pravni učinak okvirnih sporazuma jest u tome što pitanja koja su njime uređena postaju dijelom svakog pojedinog ugovora o špediciji.[534]

Ugovor o špediciji iznimno može imati obilježja trajnog obveznog odnosa. Riječ je o slučajevima kada ugovorne strane za određeno dulje buduće vrijeme ugovaraju otpremu određene robe.[535] Posebnost tih ugovora jest u tome što neka od ugovornih strana ne može za njihova trajanja jednostrano odustati od ugovorom određene otpreme robe. Takvo postupanje bilo bi kršenje ugovornih odredbi.[536] Osim toga, ugovor o špediciji u svojem je redovitom obliku složen pravni odnos koji špediteru katkad nameće i sklapanje čitavog niza provedbenih poslova. Angažiranje većeg broja trećih osoba putem kojih špediter ispunjava svoje obveze na dulje vrijeme špediteru predstavlja izuzetan poslovni rizik

S druge strane, ugovor o logistici u pravilu ima obilježja trajnijeg obveznog odnosa. To proizlazi iz prirode logističkih činidbi koje logističari ispunjavaju. Logističari kroz manipulaciju nalogodavčevom robom u pravilu postaju dio njegova poslovnog procesa, oni je redovito skladište, etiketiraju, prilažu upute za uporabu, organiziraju pozivnu službu za primanje nalogodavčevih narudžbi i sl. Nadalje, logističari počesto ne sklapaju provedbene poslove s trećim osobama kako bi ispunili svoje ugovorne obveze. Oni se i angažiraju upravo zbog toga što neposredno pružaju ugovorene usluge, a ako ih i moraju sklopiti, izravno odgovaraju za uspjeh provedbenog posla. Njima je stoga lakše, za razliku od klasičnog špeditera, preuzeti rizik trajnosti ugovora.

---

[534] Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 23. Ako je neka odredba u sklopljenom pojedinačnom ugovoru o špediciji suprotna odredbi okvirnog sporazuma, ona će svakako imati prednost u primjeni. U tom smislu i Goldštajn, *op. cit*. u bilj. 32, str. 15, ističe kako „okvirni ugovori mogu, ali ne moraju, predvidjeti pojedine određene obveze, ali je moguće da okvirni uvjeti budu primijenjeni samo ako je sklopljen ugovor o konkretnom poslu".

[535] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 24. Bydlinski pritom pruža i konkretan primjer. Špediter se, primjerice, obveže otpremiti jedan vagon konzerviranog povrća tjedno, od točke A do točke B, tijekom 12 mjeseci. Iz tog primjera najbolje možemo spoznati razliku između okvirnog sporazuma i konkretnog ugovora o špediciji na temelju kojeg se određena roba doista i može otpremiti. Konkretan ugovor mora sadržavati precizne podatke o robi i upute u pogledu prijevoza robe.

[536] U poslovnoj će praksi u pravilu nalogodavcu biti važnije hoće li mu se roba otpremiti onako kako je ugovoreno jer je vjerojatno da je nalogodavac trećemu obvezan tu robu isporučiti temeljem obveznog odnosa koji je i povod za sklapanje ugovora o špediciji (npr. kupoprodaje). Međutim, i špediter ima pravo očekivati ispunjenje nalogodavčevih obveza iz trajnog ugovora o špediciji s naglaskom na isplatu naknade. Špediter je na dulje vrijeme rezervirao svoje kapacitete, sklopio ugovore ili predugovore s izvršiteljima provedbenih poslova, uračunao naplatu ugovorene naknade u svoj poslovni plan i sl.

Trajnost tog obveznog odnosa proizlazi i iz obilježja logistike kao gospodarske djelatnosti i utjecaja logistike na gospodarske djelatnosti špedicije, skladištenja i prijevoza robe. Ona je nastala kao posljedica izdvajanja (*outsourcinga*) raznovrsnih usluga u proizvodnji, prometu roba ili pružanju usluga. Poduzetnici koji se odlučuju na izdvajanje usluga ključnih za njihovu temeljnu djelatnost nužno žele sigurnost u ispunjenju obveza. Logističari u tom smislu često prilagođavaju svoje usluge određenom nalogodavcu. U toj prilagodbi oni uređuju skladišne prostore i prostore za manipulaciju robom tako da zadovolje specifične potrebe konkretnog nalogodavca, nabavljaju potrebnu opremu, strojeve, dodatno obrazuju radnike. Stoga trajnost kao sastojak ugovora o logistici koristi i nalogodavcu i logističaru.

Proizlazi da se za cjelovito i učinkovito uređenje odnosa logističara i nalogodavca dobrim rješenjem čini kombinacija okvirnog sporazuma i sklopljenog ugovora o logistici kao trajnog obveznog odnosa.[537] Pojedinačnim ugovorom o logistici bili bi dogovoreni njegovi bitni sastojci potrebni da se ugovor može izvršavati, a okvirnim sporazumom bila bi uređena pitanja poput savjetodavne uloge logističara ili načina na koji bi se obveze logističara mijenjale, dodavale ili prilagođavale nalogodavčevim potrebama.[538] Prijedlog osobito ima smisla ako se uzme u obzir različitost, raznorodnost činidbi koje logističar može izvršavati temeljem ugovora o logistici i kapaciteti (prijevozni, skladišni i sl.) koje je dužan imati na raspolaganju za učinkovito ispunjavanje obveza.

4.3.2. Ugovor o logistici i ugovor o prijevozu stvari

Ugovorom o prijevozu obvezuje se prijevoznik prevesti na određeno mjesto neku stvar, a pošiljatelj se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu.[539] Ugovor o logistici i ugovor o prijevozu međusobno su povezani i bliski ugovori. Posljedica je to njihove srodne gospodarske svrhe. Kako i prijevoznik i logističar u izvršenju ugovornih obveza djeluju za svoj račun, te je

[537] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 24, navodi tu kombinaciju kao jednu od mogućnosti uređenja odnosa nalogodavca i špeditera pri ugovoru o špediciji kao trajnom obveznom odnosu.

[538] U tom smislu za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 24, za odnos trajnog ugovora o špediciji i okvirnog sporazuma nalogodavca i špeditera.

[539] Usp. čl. 661. st. 1. ZOO-a. ZOO jedinstveno definira ugovor o prijevozu osoba i stvari, no za potrebe razgraničenja prema ugovoru o logistici važna je isključivo definicija ugovora o prijevozu stvari (robe).

ugovore teže razgraničiti nego ugovor o prijevozu i klasični ugovor o špediciji.[540] Crtu njihova razgraničenja trebat će tražiti u glavnim činidbama koje logističar i prijevoznik ispunjavaju. Pritom se treba poslužiti zaključcima njemačke pravne doktrine o razgraničenju ugovora o prijevozu i ugovora o špediciji u kojima špediter djeluje za svoj račun.[541]

Središnja obveza logističara nije isključivo prijevoz robe, već organizacija prijevoza robe (otprema robe) uz pružanje logističkih usluga. Otprema robe sadržava obvezu prijevoza robe s jednog mjesta na drugo, no ona sadržava i mnoge druge obveze koje su povezane s prijevozom robe. Ako znamo da povrh otpreme robe logističar na sebe preuzima i izvršenje logističkih činidbi koje s otpremom čine jedinstvenu uslugu, razlika ugovora o logistici i ugovora o prijevozu jest jasna.[542]

Iako je razlog sklapanja tih ugovora prijevoz robe, prijevoznik preuzima obvezu obavljanja određenog posla koja se sastoji od uspješne promjene lokacije robe. U tom smislu

[540] Kao temeljna crta razgraničenja između ugovora o špediciji i ugovora o prijevozu navodi se razlika u glavnoj činidbi špeditera i prijevoznika. Glavna špediterova činidba jest organizacija prijevoza robe i sklapanje ugovora o prijevozu i drugih provedbenih poslova, dok je glavna prijevoznikova činidba prevesti robu. Tako, primjerice, Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 64, Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 42, Koller, *op. cit*. u bilj. 151 § 453 rbr. 16. O problemima pri razgraničenju ugovora o špediciji i ugovora o prijevozu detaljno Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 42 – 60, Koller, *op. cit*. u bilj. 151 § 453 rbr. 16 – 21.

[541] Kad su u pitanju ugovori o špediciji u kojima špediter djeluje za svoj račun, njemačka pravna književnost ističe da se na njih primjenjuje „transportno pravo" (*Transportrecht*) kao posljedica teškoća u razgraničenju tih ugovora od ugovora o prijevozu. Stoga njemačka sudska praksa to pitanje često ostavlja otvorenim. Bez obzira na to, uvijek se mora pokušati odgovoriti na pitanje koji su ugovor strane sklopile. To nalažu razlozi pravne sistematike, koji imaju i praktične posljedice. U tom smislu za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 42.

[542] Tomu u prilog govori i zakonsko uređivanje posebnih vrsta ugovora o špediciji u kojima špediter djeluje za svoj račun u njemačkom pravu (§§ 458 – 460 HGB-a). Da između tih pravnih poslova, vrlo bliskih ugovoru o logistici, i ugovora o prijevozu postoji znak jednakosti, njemački zakonodavac ne bi ih uredio kao podvrste ugovora o špediciji. U osnovi je riječ o ugovorima koji sadržavaju elemente ugovora o špediciji i ugovora o prijevozu te ih stoga njemačka pravna književnost drži mješovitim ugovorima.

Tako Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 510, rbr. 82 i 84, naglašava kako nakon izmjena odgovarajućih odredbi HGB-a 1998. koje se odnose na posebne vrste ugovora o špediciji prevladava metoda kombinacije nasuprot prije usvojenoj metodi apsorpcije po kojoj su u tim slučajevima primat imale norme ugovora o prijevozu. U tom smislu i Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 412, 413 rbr. 2, za ugovor o špediciji prije TRG-a, naglašava kako se ti ugovori primarno pravno kvalificiraju kao ugovori o prijevozu. Razlika je to koja jasno proizlazi iz zakonskog teksta. U prijašnjem § 413 Abs. 1 HGB-a koji se odnosio na ugovor o špediciji s fiksnom naknadom stajalo je kako u tom slučaju između nalogodavca i špeditera nastaju isključivo odnosi iz ugovora o prijevozu. U odredbama §§ 458 – 460 HGB-a, međutim, stoji kako između nalogodavca i špeditera odnosi iz ugovora o prijevozu nastaju samo glede prijevoza robe (*hinsichtlich der Beförderung*), a ne cjelokupne otpreme.

obavljeni se posao prijevoznika može smatrati njegovim djelom.[543] U srži ugovora o logistici jest organizacija prijevoza robe. U izvršenju svoje ugovorne obveze logističar može robu samostalno prevesti ako raspolaže odgovarajućim prijevoznim sredstvima. Ako logističar prijevoz robe povjerava trećoj osobi, treće se osobe smatraju njegovim pomoćnicima u ispunjenju.[544] U tom slučaju smatra se da je sam logističar prevozio robu, stoga je njegov položaj izuzetno blizak položaju prijevoznika.[545] Prijevoznik, slično kao i logističar, odgovara i za osobe kojima se služio u ispunjenju ugovora.[546] U tom smislu moglo bi se reći i kako ugovor o logistici ima više zajedničkog s ugovorom o prijevozu nego s ugovorom o špediciji, no takav bi zaključak bio samo djelomično točan.

Logističar preuzima obvezu ispuniti ugovorom dogovorene ili uobičajene logističke činidbe u okviru otpreme robe. Prijevoznik iz ugovora o prijevozu nema takvu obvezu. Pošiljatelj je dužan robu zapakirati i pravilno je označiti.[547] Pošiljatelj je u osnovi dužan utovariti robu na prijevozno sredstvo i istovariti je s njega.[548] Suprotno tomu, smisao ugovora o logistici jest preuzeti cjelovitu brigu o robi. Logističar bi onda bio taj koji robu pakira, prepakira, tovari na vlastito ili tuđe prijevozno sredstvo. Njega se i angažira upravo zbog njegove stručnosti na području manipulacije robom, brige o robi, prijevoza robe. Uostalom, poslovna praksa pokazuje da se i poduzetnici koji se tradicionalno bave prijevozom robe snažno uključuju na tržište pružanja logističkih usluga. Ako se poduzetnik koji se u gospodarskom smislu smatra prijevoznikom obvezuje uz prijevoz robe obaviti i druge logističke činidbe ili, primjerice, skladištenje robe, tad će on s nalogodavcem zapravo sklopiti ugovor o logistici, a ne ugovor o prijevozu. S druge strane, ako se kojim slučajem poduzetnik

[543] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 16.

[544] Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, § 454 rbr. 68, za ugovore u kojima špediter nastupa za svoj račun.

[545] Upravo se pitanje odgovornosti za treće osobe kojima se špediter služi u organizaciji prijevoza robe stavlja u središte rasprave o razgraničenju klasične špedicije i ugovora o prijevozu. Klasični ugovor o špediciji obilježava odgovornost za izbor osoba kojima se špediter služi u ispunjenju ugovora, dok prijevoznik osobno odgovara za izvršenje posla. Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 45.

[546] Usp. čl. 690. st. 1. ZOO-a i § 437 HGB-a.

[547] Usp. čl. 670. ZOO-a i § 411 HGB-a.

[548] Usp. i § 412 Abs. 1 HGB-a. To će vrijediti ako što drugo ne proizlazi iz okolnosti slučaja ili običaja. Czerwenka, *op. cit*. u bilj. 24, § 412 rbr. 5 i 6, ističe da je pošiljatelj obvezan robu tovariti čak i kad se roba pošiljatelja nalazi kod treće osobe (primjerice špeditera) s kojom je pošiljatelj ugovorno vezan. Treća se osoba u tom slučaju smatra pošiljateljevim pomoćnikom u ispunjenju, a moguća pomoć pri utovaru koju pruža prijevoznik odnosno njegovi zaposlenici smatra se pukom uslugom, a ne prijevoznikovom obvezom.

koji se u gospodarskom smislu smatra logističarem obvezao izvršiti uslugu prijevoza robe, svojim ili prijevoznim sredstvima trećih osoba koje će angažirati kao svoje podugovaratelje, neće biti riječ o ugovoru o logistici, već o ugovoru o prijevozu robe.[549] Uza sve navedeno treba istaknuti kako ugovor o prijevozu (slično kao i ugovor o špediciji), za razliku od ugovora o logistici, u poslovnoj praksi u pravilu nije trajan obvezni odnos.[550]

4.3.3. Ugovor o logistici i ugovor o uskladištenju

Ugovorom o uskladištenju obvezuje se skladištar da primi i čuva određenu robu i da poduzima potrebne ili ugovorene mjere radi njezina očuvanja u određenom stanju te da je preda na zahtjev ostavodavca ili druge ovlaštene osobe, a ostavodavac se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu.[551] Definicija ugovora o uskladištenju upućuje na zaključak kako su glavne obveze skladištara iz ugovora o uskladištenju ujedno i obveze koje može preuzeti odnosno redovito preuzima i logističar. U osnovi je riječ o ispravnom zaključku. Osnovna se razlika krije u činjenici što su primanje i čuvanje robe samo dio obveza koje logističar preuzima. Obveze skladištenja, čuvanja robe, suštinski spadaju u uobičajene logističke činidbe koje s obvezom otpreme robe čine jedinstvenu cjelinu. Štoviše, gospodarska realnost upućuje na

[549] U tom smislu Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 367, u pogledu razgraničenja ugovora o špediciji i ugovora o prijevozu koje sklapaju špediteri kao poduzetnici koji se bave špedicijom kao poslovnom djelatnošću.

[550] U tom se smislu upućuje na izlaganje iz prethodnog poglavlja o razgraničenju ugovora o logistici i ugovora o špediciji s obzirom na obilježje trajnosti odnosa koje treba primijeniti na odgovarajući način.

[551] V. čl. 744. st. 1. ZOO-a. O ugovoru o uskladištenju u domaćem pravu v. Carić, S. u: Perović, S./Stojanović, D., Komentar Zakona o obligacionim odnosima, Knjiga druga, Kragujevac, 1980., str. 519 – 547, Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 821 – 847, Gorenc, Vilim, *Ugovor o uskladištenju*, Pravo i porezi, br. 11, 1997., str. 12 – 20, Zavarko, Aleksandar, *Pojam i vrste ugovora o uskladištenju*, magistarski rad (neobjavljeno), Novi Sad, 1985.

Za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo prije svih v. Frantzioch, Fritz, u: Schmidt, K., *op. cit*. u bilj. 24, §§ 467 – 475h, Heublein, Bettina, u: Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn, *op. cit*. u bilj. 468, §§ 467 – 475h, Koller, Ingo, u: Canaris, Claus-Wilhelm, Schilling, Wolfgang, Ulmer, Peter (ured.), *HGB Staub Großkommentar*, *Lagergeschäft,* §§ 416 – 424, Walter de Gruyter, Berlin, 1987.

Za s hrvatskim pravom usporedivo austrijsko pravo prije svih v. Krejci, *op. cit*. u bilj. 57, str. 382 – 391.

Za s hrvatskim pravom usporedivo švicarsko pravo prije svih v. Koller, Thomas, *op. cit*. u bilj. 59, str. 2540 – 2550.

zaključak da klasični špediteri svoju preobrazbu u logističare započinju upravo integracijom usluga organizacije prijevoza i skladištenja robe.[552]

Skladištari se angažiraju zbog njihovih stručnih znanja u čuvanju robe. Pritom se od njih očekuje da robu održavaju u određenom stanju. To se smatra njihovom glavnom obvezom.[553] Iako ZOO to izravno ne spominje, i špediter ima obvezu pobrinuti se za uskladištenje povjerene mu robe.[554] To se smatra sastojkom ugovora o špediciji i bez posebne stranačke pogodbe ako je skladištenje nužno za organizaciju prijevoza.[555] Klasični špediter u pravilu ne raspolaže stručnim znanjima i kapacitetima za skladištenje robe pa svoju obvezu izvršava sklapajući ugovor o uskladištenju. Stoga se veza između klasične špedicije i ugovora o uskladištenju u osnovi krije u tome što špediter ima položaj ostavodavca iz ugovora o uskladištenju.[556] Ako klasični špediter ipak skladišti robu u vlastitim skladišnim prostorima kraće vrijeme, nije riječ o pretvaranju ugovora o špediciji u ugovor o uskladištenju, već o ispunjavanju njegovih sporednih činidbi temeljem ugovora o špediciji.[557] Takva se vrsta skladištenja robe naziva pred-, post- i međuskladištenjem (*Vor-, Nach-, Zwischenlagerung*) i povezuje se s izvršenjem ugovora o prijevozu i ugovora o špediciji, osobito ako špediter organizira zbirni prijevoz robe.[558] Kad bi klasični špediter skladištio, čuvao robu svojeg nalogodavca dulje vrijeme, ne samo radi pripreme robe za prijevoz[559] već čekajući daljnje

[552] Na to jasno upućuje nomotehničko rješenje njemačkog HGB-a. Ugovori o prijevozu, špediciji i uskladištenju (§§ 407 – 475h HGB-a) gospodarski su povezani pravni poslovi ovisni jedan o drugom stoga ih njemački zakonodavac uređuje kao cjelinu, a njemačka pravna doktrina te ugovore drži trgovačkim ugovorima transportnog prava (*Transportrecht*).

[553] U tom su smislu skladištari dužni osigurati primjerene smještajne kapacitete za čuvanje robe kao i zaštititi robu od rizika i opasnosti koje joj mogu zaprijetiti. Tako Ceronja, *op. cit*. u bilj. 551, str. 832, Koller, *op. cit*. u bilj. 551 § 416 rbr. 7, Frantzioch, *op. cit*. u bilj. 551¸ § 467 rbr. 17 – 23.

[554] To proizlazi iz dijela definicije ugovora o špediciji po kojem špediter mora obaviti „ostale uobičajene poslove i radnje". Tako i Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 65, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 122.

[555] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 26.

[556] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 39, Merkt, *op. cit*. u bilj. 151, § 467 rbr. 9. Ako je ugovor sklopljen u ime i za račun nalogodavca, nalogodavac je ostavodavac iz ugovora o uskladištenju.

[557] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 39, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22.

[558] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 65.

[559] Primjerice, za vrijeme potrebno da se obave sve carinske radnje.

nalogodavčeve upute vezane uza skladištenu robu, takav bi ugovor o špediciji imao elemente ugovora o uskladištenju.[560] Tad bi zapravo bila riječ o mješovitom ugovoru s elementima ugovora o špediciji i ugovora o uskladištenju.[561]

U prilog tezi o mješovitom ugovoru govori i stajalište o mješovitoj pravnoj prirodi ugovora o špediciji u kojem špediter samostalno obavlja prijevoz robe (*Selbsteintritt*). Iako se u njemačkom pravu samostalan nastup špeditera u osnovi odnosi na prijevoz robe, njemačka pravna doktrina širi ga i na skladištenje robe.[562] Posljedica je to pojašnjavanja, detaljiziranja pojma organizacije prijevoza kao špediterove glavne obveze posljednjim zakonskim izmjenama. Organizacija prijevoza obuhvaća, *inter alia*, i sklapanje za prijevoz potrebnih ugovora o špediciji, prijevozu i uskladištenju.[563] U tom će se slučaju na špediterovu obvezu skladištenja robe na odgovarajući način primjenjivati zakonske odredbe koje uređuju ugovor o uskladištenju.[564] ZOO dopušta samostalan nastup špeditera koji se poglavito odnosi na prijevoz robe.[565] Samostalno skladištenje robe također je dopušteno izričitom zakonskom odredbom čl. 858. st. 3. ZOO-a, stoga na odgovarajući način valja primijeniti stajališta njemačke pravne književnosti u ovim slučajevima.[566]

---

[560] Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 65, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22.

[561] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22. Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 65, ističe da je u tom slučaju riječ o ugovoru o uskladištenju. Stajalište ne treba u cijelosti odbaciti, ali prednost ipak treba dati tezi o mješovitom ugovoru. Odgovor se krije u okolnostima slučaja i namjeri ugovornih strana. Ako nalogodavac i špediter sklope ugovor o špediciji po kojem se roba u određenom trenutku, po uputi nalogodavca, mora prevesti, špediterova obveza organizacije prijevoza ne postaje njegova sporedna obveza nauštrb obveze čuvanja robe. Obje špediterove obveze jednako su vrijedne. Ako je namjera ugovornih strana prije svega skladištiti robu u špediterovim skladištima bez namjere prijevoza robe, tad bi uistinu bila riječ o ugovoru o uskladištenju bez obzira na to kako špediter i nalogodavac nazvali sklopljeni ugovor.

[562] Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 458 rbr. 8, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 458 rbr. 26.

[563] Usp. § 454 Abs. 1. 3. HGB-a.

[564] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 458, rbr. 26. Na odgovarajući bi način u tom slučaju valjalo primijeniti stajališta njemačke pravne doktrine o podskupinama mješovitih ugovora i pokušati zaključiti kojoj od podskupina pripada pojedini ugovor.

[565] Usp. čl. 858. st. 1. i 2. ZOO-a.

[566] Čl. 858. st. 3. ZOO-a. „Isto vrijedi za druge poslove obuhvaćene nalogom, običajima ili općim uvjetima." Domaća pravna književnost na temelju tog stavka kratko zaključuje da se na te slučajeve na odgovarajući način primjenjuju pravila koje vrijede u slučaju samostalnog prijevoza robe. Tako, primjerice, Gorenc, *op. cit*. u bilj. 32, str. 1271, Trajković, *op. cit*. u bilj. 151, str. 678.

Logističar će u ispunjenju svojih ugovornih obveza redovito imati obvezu čuvanja povjerene mu robe, bila riječ o tek o kraćem čuvanju robe nuzgredno povezanom s prijevozom robe ili o dugotrajnijem skladištenju. Važno je da je riječ o obvezi održavanja robe u određenom stanju. Ako bi skladištenje robe bilo funkcionalno povezano s organizacijom prijevoza i drugim logističkim činidbama u jedinstvenu cjelinu, u tom bi slučaju, temeljem zaključka o pravnoj prirodi ugovora o logistici, u pitanju bio mješoviti ugovor na koji bi se primjenjivala i pravila ugovora o uskladištenju. Moguće je, međutim, da nalogodavcu nije potrebna dugotrajnija briga o robi, što bi značilo da logističar nema obvezu skladištiti robu. U tim slučajevima on bi, kao i klasični špediter, bio dužan brinuti se o robi dok se ona nalazi u njegovu posjedu te bi imao položaj ostavoprimca. U tom smislu ne bi se primjenjivala pravila ugovora o uskladištenju kao u slučaju mješovitog ugovora glede obveze skladištenja.[567] Ako logističar iznimno ne raspolaže odgovarajućim kapacitetima za skladištenje, on snosi odgovornost za rad trećih kojima je povjerio taj dio cjelovite usluge.[568]

Dok se ugovor o uskladištenju sklapa s isključivom namjerom održavanja robe u određenom stanju određeno vrijeme, ugovor o logistici sklapa se kako bi roba koju je potrebno prevesti ispunila u najkraćem roku svoju gospodarsku svrhu. U tom smislu skladištenje robe iz ugovora o uskladištenju može se nazvati statičkom manipulacijom robom, a ispunjenje ugovora o logistici dinamičkom manipulacijom robom. Ako se skladištar obvezuje uz čuvanje robe organizirati i prijevoz robe, kao i obaviti i druge logističke činidbe koje se u poslovnoj praksi drže uobičajenim logističkim činidbama, tad će on s nalogodavcem *de facto* sklopiti ugovor o logistici, a ne ugovor o uskladištenju.[569]

4.4. Ugovor o logističkoj špediciji kao pojavni oblik ugovora o logistici

U okviru preobrazbe djelatnosti klasične, redovite špedicije u djelatnost pružanja logističkih usluga, u literaturi koja proučava špediciju kao gospodarsku aktivnost raspravlja se

[567] Treba, međutim, još jednom istaknuti da poslovna podloga nastanka ugovora o logistici otkriva da se od logističara u pravilu traži skladištenje robe. Ugovor o logistici u pravilu je dugotrajan obvezni odnos u koji se ulazi upravo zbog toga što on, među ostalim, raspolaže kapacitetima za skladištenje robe, bez obzira na to je li riječ o vlastitim ili tuđim skladištima.

[568] Podsjetimo, treći u tom slučaju imaju položaj pomoćnika u ispunjenju obveze logističara.

[569] U tom smislu za skladištare vrijedi sve što je rečeno o pretvaranju prijevoznika u logističare.

o pojavi logističke špedicije kao posebne vrste gospodarske djelatnosti čija se posebnost sastoji od toga da špediteri započinju s pružanjem integrirane usluge otpreme robe i brige o robi s određenim logističkim uslugama koje i po redovitom tijeku stvari špediteri uobičajeno pružaju.[570] U tom smislu definiciju aktivnosti logističke špedicije[571] pruža Zelenika ističući kako je riječ o „skupu planiranih, koordiniranih, reguliranih i kontroliranih nematerijalnih aktivnosti (tj. funkcija, procesa, mjera, poslova, operacija, radnji...) kojima se u partnerskim odnosima s aktivnim sudionicima logističkih lanaca funkcionalno i djelotvorno povezuju svi djelomični procesi svladavanja prostornih i vremenskih udaljenosti brzih, sigurnih i racionalnih transformacija materijala, dobara, stvari, tvari, poluproizvoda, repromaterijala, živih životinja (...) u optimalne jedinstvene logističke procese, tokove, i protoke materijala, dobara, tereta (...) od točke isporuke (u pravilu u jednoj državi) do točke primitka (u pravilu u drugoj državi), uključujući i pripadajuće tokove informacija, a da se pritom maksimalno zadovolje zahtjevi i potrebe aktivnih sudionika u logističkim lancima“.[572]

Analizirajući predmetnu definiciju, može se primijetiti da preobražaj klasične špedicije u logističku špediciju podrazumijeva obavljanje uobičajenih špediterskih djelatnosti unutar uspostavljenih logističkih lanaca. To nužno podrazumijeva spremnost neposredno i efikasno odgovoriti na različite potrebe korisnika logističkih (opskrbnih) lanaca glede otpreme robe. Drugim riječima, klasični špediteri u suvremenom poslovnom okruženju koje uspostavlja nove logističke lance moraju pružiti paket usluga koji je širi od usluga koje su pružali u prošlosti. U tom smislu postoji prostor tako proširen paket usluga, koji nadilazi puku organizaciju prijevoza, u gospodarskom smislu nazvati i logističkom špedicijom. Stoga se u literaturi, primjerice, za aktivnosti logističke špedicije kaže da obuhvaćaju sve poslove klasične špedicije

[570] O utjecaju logistike i pojave logističkih usluga na djelatnost špedicije vidi detaljno u II.3.

[571] Zelenika doduše rabi pojam „špediterska logistika“, no na nekim mjestima i pojam „logistička špedicija“ stoga valja zaključiti kako je riječ o sinonimima.

[572] Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 311, Zelenika, Pupovac, Rudić, *op. cit*. u bilj. 88, str. 147. Zelenika na istom mjestu definira logističku špediciju (špedittersku logistiku) kao znanost. To je „skup interdisciplinarnih i multidisciplinarnih znanja koja izučavaju i primjenjuju zakonitosti brojnih i složenih planiranih, koordiniranih, reguliranih i kontroliranih aktivnosti (tj. funkcija, procesa, mjera, poslova, pravila, operacija, radnji...) koje pomoću aktivnosti partnera logističkih lanaca, materijalnih resursa i drugih potencijala, funkcionalno i djelotvorno povezuju sve spoznaje koje su izravno i/ili neizravno u funkciji svladavanja prostornih i vremenskih udaljenosti brzih sigurnih i racionalnih transformacija materijala, dobara, stvari, tvari, poluproizvoda, repromaterijala (...) u optimalne jedinstvene logističke procese, tokove, i protoke materijala, dobara, tereta (...) od točke isporuke (tj. od jednog mjesta, u pravilu, u jednoj državi) do točke primitka (u pravilu u drugoj državi), uključujući i pripadajuće tokove informacija, a da se pritom maksimalno zadovolje zahtjevi i potrebe aktivnih sudionika u logističkim lancima“.

ali i određene logističke aktivnosti, primjerice: „specifične uslužne djelatnosti u proizvodnji, preradi, doradi, obradi, održavanju sredstava za rad, pakiranju, signiranju, slaganju, vaganju, mjerenju tereta, ukrcaja (utovara), iskrcaja (istovara), prekrcaja (pretovara), tramakanja, skladištenja predmeta prometovanja, paletiziranje robe (tj. formiranje paleta), punjenje i pražnjenje kontejnera i prijevoznih sredstava, fumigaciju, deratizaciju, dezinsekciju, posredovanje (kao prometni i agenti druge vrste), osiguranje, carinjenje, kupoprodaju, distribuciju, marketing, menadžment, kalkulacije, financiranje, kontroling (...), praćenje izvršavanja određenih aktivnosti, pravnoekonomsko reguliranje odnosa između brojnih sudionika u logističkim procesima (...).“[573]

U odnosu na definiciju djelatnosti logističke špedicije kao i opis aktivnosti logističke špedicije, treba primijetiti da postoje određene poteškoće u tome kako odijeliti logističku špediciju od djelatnosti pružanja logističkih usluga općenito odnosno od integriranja poslova otpreme robe, njezina prijevoza, skladištenja robe i pružanja svih drugih logističkih usluga. Povrh toga, osim logističke špedicije u literaturi se mogu pronaći i brojne druge podvrste logističkih djelatnosti pa se tako govori i o poslovima skladišne logistike, prometne logistike, distribucijske logistike i sl.[574] Navedeno i ne čudi, s obzirom na to da se, osim špeditera u logističare pretvaraju i šire svoje usluge i skladištari, prijevoznici, distributeri i drugi poduzetnici. U tom smislu ne bi bilo pogrešno reći da je zapravo riječ o različitim pojavnim oblicima pružanja logističkih usluga, ponajprije s obzirom na element koji prevladava u djelatnosti poduzetnika koji pruža takve usluge. Dakle, ako je težište pružanja logističkih usluga na otpremi robe, govorimo o logističkoj špediciji, a ako je težište na, primjerice, skladištenju robe (npr. radi upravljanja zalihama za nalogodavce), govorimo o skladišnoj logistici, no u svakom slučaju u pitanju je pružanje određenih logističkih usluga. Koje će se usluge konkretno pružati, ovisi o pojedinačnim dogovorima nalogodavaca i logističara koji će se konkretizirati u svakom pojedinom sklopljenom ugovoru.

U smislu svega navedenog treba raspraviti može li biti govora o postojanju ugovora koji bi se, s obzirom na njegov sadržaj, mogao (trebao) titulirati ugovorom o logističkoj špediciji i postoji li potreba za tim? Načelo slobode ugovaranja kao i okolnost da se može govoriti o djelatnosti odnosno poslovima logističke špedicije može upućivati na zaključak o postojanju ugovora o logističkoj špediciji. Također, u praksi se katkad može naići na ugovore

[573] Tako Zelenika, Pupovac, Rudić, *op. cit*. u bilj. 88, str. 148.

[574] U tom smislu Zelenika, *op. cit*. u bilj. 11, str. 381 i dalje.

tog i sličnog nazivlja (primjerice ugovor o skladišnoj logistici i sl.). U tom smislu bila bi riječ o ugovoru u kojem bi špediter preuzeo obvezu otpreme robe pri čemu bi ujedno i preuzeo određene logističke obveze koje su i inače tipične za djelatnost špeditera, a ne, primjerice, skladištara odnosno drugih poduzetnika. Na moguću potvrdu postojanja tog ugovora može upućivati rasprava njemačke pravne književnosti o razlikovanju uobičajenih špediterskih logističkih činidbi od ostalih logističkih činidbi, prije svega onih koje su usmjerene k određenim promjenama na robi, i to povodom polja primjene ADSp-a.[575] Uz odgovarajuću primjenu stajališta njemačke pravne književnosti o uobičajenim špediterskim logističkim činidbama, pojmu ugovora o logističkoj špediciji odgovarao bi onaj ugovor o špediciji koji se sklapa u okviru polja primjene ADSp-a odnosno Ziff. 2.1 i 1.14 ADSp-a po kojem špediter izvršava uobičajene špediterske logističke činidbe povezane s prijevozom ili skladištenjem robe.

S druge strane, s mogućim zaključkom o postojanju posebnog ugovora o logističkoj špediciji, koji bi postojao uz ugovor o špediciji i ugovor o logistici, postoji nekoliko problema. Prije svega, predmet i sadržaj ugovora o logističkoj špediciji, uzimajući u obzir opis aktivnosti logističkih špeditera, u cijelosti se preklapaju s predmetom i sadržajem ugovora o logistici. Sve što jest ili može biti obveza logističke špedicije obuhvaćeno je s djelatnosti pružanja logističkih usluga. Razumije se, ugovor o logistici u svojem sadržaju može biti i širi od aktivnosti koje bi se mogle smatrati isključivo logističkom špedicijom, no treba uzeti u obzir da je to jedna od prednosti pristupa u kojem bi postojao jedan jedinstveni ugovor (tip ugovora) kojim bi bili obuhvaćeni poslovi pružanja logističkih usluga. U tom bi smislu, primjerice, i ugovor o pružanju usluga skladišne logistike bio zapravo pojavni oblik ugovora o logistici.

Nadalje, ako bi se pošlo od teze da je ugovor o logističkoj špediciji posebna vrsta ugovora, pa i s osnova postojanja uobičajenih špediterskih logističkih činidbi kao činidbi specifičnih baš za takav ugovor, nameće se problem razgraničenja tog ugovora i ugovora o špediciji u kojima špediter nastupa za svoj račun (primjerice samostalnog nastupa špeditera, špedicije s fiksnom naknadom ili zbirne špedicije). Naime, i logistički špediter, stoga što neposredno pruža usluge koje se mogu smatrati uobičajenim špediterskim logističkim činidbama ili preuzima odgovornost za njihovo ispunjenje, djeluje za svoj račun. Suštinski, dakle, nema razlike između ugovora o špediciji u kojima špediter djeluje za svoj račun u odnosu

[575] V. detaljno raspravu pod III/3./3.2. Da podsjetimo, ADSp se primjenjuje i na ugovore čiji su predmet tzv. uobičajene špediterske logističke činidbe povezane s prijevozom ili skladištenjem robe.

na ugovor čija bi jedina specifičnost bila u tome što špediter u okviru ispunjenja svojih obveza izvršava i činidbe koje se mogu smatrati uobičajenim špediterskim logističkim činidbama. Kad bi špediter preuzeo obveze u kojima bi integrirao određene logističke usluge, a koje bi obuhvaćale i uobičajene špediterske logističke činidbe, zapravo bi bila riječ o ugovoru o logistici odnosno mješovitom ugovoru autonomnog trgovačkog prava kako to i proizlazi iz provedenog istraživanja.

Nema stoga potrebe ni dokaza za tvrdnju da se uz ugovor o špediciji koji je imenovani ugovor trgovačkog prava i ugovor o logistici u autonomnom trgovačkom pravu razvija i posebna vrsta ugovora o logističkoj špediciji (ili skladišnoj logistici i sl.). Treba zaključiti sljedeće: kad špediter kao poduzetnik pruža cjelovitu uslugu organizacije prijevoza (otpreme) i skladištenja robe uz uobičajene špediterske logističke činidbe neodvojivo povezane s prijevozom ili skladištenjem, on se pretvara u logističara, a ugovor koji sklapa s nalogodavcem o pružanju takve usluge jest zapravo, pojmovno i po pravnoj prirodi, ugovor o logistici, a logistička špedicija, skladišna logistika i slične izvedenice samo su pojavni oblici ugovora o logistici.

5. Pravni izvori koji se primjenjuju na ugovor o logistici

Prije detaljne rasprave o pravima i obvezama ugovornih strana valja sistematizirati pravne izvore koji se primjenjuju na taj ugovor. Na njihovu vrstu i hijerarhiju snažno utječe pravna priroda ugovora o logistici kao mješovitog ugovora trgovačkog prava. Pravni izvori moraju biti izloženi u skladu s hijerarhijom pravnih izvora koja u hrvatskom pravu vrijedi za trgovačke ugovore kao i s okolnošću da je riječ o ugovoru na koji se ponajprije primjenjuju pravni izvori autonomnog trgovačkog prava.

Na prava i obveze strana iz ugovora o logistici u prvom se redu primjenjuju ugovorne odredbe koje nisu u suprotnosti s prisilnim propisima. U skladu je to s načelom dispozitivnosti u obveznom pravu[576], slobodom uređivanja obveznih odnosa[577] i hijerarhijom izvora

[576] Usp. čl. 11. ZOO-a.

[577] Usp. čl. 2. ZOO-a.

trgovačkog prava na temelju ZOO-a iz 2005. godine.[578] Prema hijerarhiji pravnih izvora, ugovorne odredbe ne bi smjele biti u suprotnosti s prisilnim propisima. Iako se ugovor o logistici sklapa i ispunjava u skladu s načelima slobode ugovaranja i dispozitivnosti, treba istaknuti da su za prava i obveze ugovornih strana izuzetno važni propisi prometnog prava, domaći i međunarodni, koji su u osnovi prislinopravnog karaktera.[579] Razlog je to što logističar djeluje za svoj račun te preuzima odgovornost za rad prijevoznika kojima se služi, a često se i sam nalazi u ulozi prijevoznika. Zbog toga bi valjalo navesti propise koji se mogu javiti kao izvori prava za ugovor o logistici u hrvatskom pravu u dijelu u kojem se na taj ugovor na odgovarajući način primjenjuju pravila ugovora o prijevozu robe.

Jedno od obilježja prometnog prava jest posebno uređenje svake pojedine grane prijevoza. Pomorski je prijevoz robe u Republici Hrvatskoj uređen Pomorskim zakonikom[580] kao i Međunarodnom konvencijom za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. (Haška pravila) s Protokolom o reviziji Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. potpisanog 1968. (Haško-Visbyska pravila) te Protokolom o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1979. (SDR Protokol) (dalje: Haško-Visbyska pravila).[581] Haško-Visbyska pravila predstavljaju međunarodni ugovor

[578] O hijerarhiji izvora trgovačkog prava detaljno Barbić, *op. cit*. u bilj. 80, str. 84 – 85. Barbić ističe kako je hijerarhija izvora trgovačkog prava po tada novom ZOO-u iz 2005. sljedeća:

1. ugovor u mjeri u kojoj nije protivan Ustavu Republike Hrvatske, prisilnim propisima, i moralu društva uključujući opće uvjete poslovanja i praksu razvijenu među ugovornim stranama,
2. posebne uzance,
3. posebni trgovački običaji,
4. opći trgovački običaji uključujući tu i pojedine Opće uzance za promet robom ako se još primjenjuju,
5. dispozitivni propisi,
6. sudska i arbitražna praksa i
7. pravna znanost – posredno.

[579] Tako, primjerice, za pomorsko pravo i Haško-Visbyska pravila Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006., str. 88.

[580] Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019.

[581] Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1968. i 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924., Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 3/1995. Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici preuzeta je domaći pravni poredak Odlukom o objavljivanju mnogostranih

koji je postao dio unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske i po pravnoj je snazi iznad zakona.[582] Haško-Visbyska pravila primjenjuju se na sve teretnice koje se odnose na prijevoz robe između luka dviju različitih država kad je teretnica izdana u državi ugovornici, kad je prijevoz započeo u luci države ugovornice te kad je teretnicom predviđeno da se ugovor o prijevozu ravna po odredbama pravila ili zakonodavstva koje primjenjuje pravila bez obzira na državnu pripadnost broda, prijevoznika, krcatelja, primatelja, ili bilo koje druge zainteresirane osobe.[583] Dakle, Haško-Visbyska pravila ne primjenjuju se na sve ugovore o prijevozu stvari morem, već samo na one kod kojih je izdana teretnica ili neka slična isprava.[584] S druge strane, odredbe Pomorskog zakonika primjenjuju se na sve ugovore o prijevozu stvari morem, neovisno o tome je li izdana teretnica.[585] Haško-Visbyska pravila jednako se tako ne primjenjuju na prijevoz živih životinja kao i na terete za koje se u ugovoru navodi da se prevoze na palubi, te se uistinu tako i prevoze.[586] U slučaju da nema uvjeta za primjenu Haško-Visbyskih pravila, primjenjivat će se odredbe čl. 447. – 597. Pomorskog zakonika.

Prijevoz unutarnjim plovnim putevima uređen je Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda.[587] Prema članku 181. Zakona na ugovore o prijevozu tereta (robe) u domaćem prijevozu primjenjuju se odredbe Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI).[588] CMNI je, dakle, jedinstveni pravni izvor za međunarodni i domaći prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima.[589]

---

međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/1992.

[582] V. čl. 140. Ustava Republike Hrvatske, Narodne novine br. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 5/2014. Pravilo vrijedi i za druge međunarodne konvencije koje uređuju pojedinu granu prijevoza.

[583] V. čl. 10 Haško-Visbyskih pravila.

[584] Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 89.

[585] Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 89.

[586] V. čl. 1. c. Haško-Visbyskih pravila.

[587] Narodne novine, br. 144/2021.

[588] Zakon o potvrđivanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI), Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 10/2004.

[589] Polje primjene CMNI-ja određeno je čl. 2. konvencije. CMNI se primjenjuje na svaki ugovor o prijevozu prema kojem su utovarna luka ili mjesto preuzimanja robe i istovarna luka ili mjesto isporuke smješteni u dvije različite države od kojih je makar jedna ugovorna stranka CMNI-ja, a ako ugovor predviđa jedan izbor od više istovarnih

Temeljni domaći propis koji uređuje cestovni prijevoz jest Zakon o prijevozu u cestovnom prometu koji je stupio na snagu 12. svibnja 2018. godine.[590] Prethodno važeći Zakon o prijevozu u cestovnom prometu nije se primjenjivao na ugovore o prijevozu robe cestom od izmjena i dopuna zakona iz 2002. godine kojima su ukinute sve odredbe tog zakona o ugovoru o prijevozu robe u cestovnom prometu.[591] Novi je zakon uredio pitanje ugovora o cestovnom prijevozu, pa u tom smislu i prijevozu robe cestom, ali vrlo načelnom odredbom čl. 97. zakona kojom je, između ostalog, bilo propisano kako se na prava i obveze ugovornih strana na odgovarajući način primjenjuju odredbe zakona kojima se uređuju obvezni odnosi. Ta je odredba, međutim, izmjenama i dopunama zakona 2024. godine izbrisana. Stoga se na ugovorni odnos naručitelja prijevoza i prijevoznika u cestovnom prometu bez međunarodnog obilježja i dalje suštinski primjenjuju odredbe ZOO-a koje uređuju ugovor o prijevozu (čl. 648. do 685. ZOO-a).[592] Na odnose iz ugovora o prijevozu robe s međunarodnim obilježjem

luka ili mjesta isporuke, stvarno odabrana istovarna luka ili mjesto isporuke bit će određujuće (st. 1.). Ako predmet ugovora o prijevozu čini prijevoz robe bez pretovara koji se obavlja istodobno i na unutarnjim plovnim putevima i na vodama koje podliježu pomorskoj regulativi, CMNI se također primjenjuje na taj ugovor ako su ispunjeni gore navedeni uvjeti, osim ako je sastavljena pomorska teretnica sukladno primjenjivom pomorskom pravu, ili ako je prijeđeni put vodama koje podliježu pomorskoj regulativi duži (st. 2.). CMNI se primjenjuje bez obzira na državnu pripadnost broda, mjesto upisa, luku pripadnosti ili pripadnost broda pomorskoj ili unutarnjoj plovidbi i bez obzira na državljanstvo, boravište, sjedište ili prebivalište prijevoznika, naručitelja ili primatelja (st. 3.). O Budimpeštanskoj konvenciji detaljno v. Polić Folgar, Vesna, *Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI),* Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 54(2004),2; str. 363 – 382. Polić Folgar na str. 367 posebno naglašava da se i CMNI kao i druge transportne konvencije "mandatorno primjenjuje ako je sklopljen ugovor za prijevoz robe onim načinom prijevoza koji ta konvencija regulira."

[590] Narodne novine, br. 41/2018, 98/2019, 30/2021, 89/2021, 114/2022, 136/2024. Detaljnije o ugovoru o prijevozu robe cestom prema rješenju novog zakona vidi u Radionov, Nikoleta, *Ugovor o prijevozu robe cestom kao formalan ugovor*, Hrvatsko obvezno pravo u poredbenom kontekstu, ured. Tot, Ivan, Slakoper, Zvonimir, Zagreb (2022); str. 384 – 410.

[591] Te su izmjene i dopune u domaćoj pravnoj književnosti kritizirane. Opširnije Radionov, Nikoleta, *Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu cestom?*, Hrvatska pravna revija, 6(2006),6; str. 44 – 50. Vidi i Kaštela, Slobodan, Horvat, Ladislav, *Prometno pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 2008., str. 350.

[592] Radionov, *op. cit*. u bilj. 591, str. 45 i 48, ističe kako nije bila riječ o dobrom rješenju jer ZOO kao *lex generalis* u odnosu na ukinute odredbe starog Zakona o prijevozu u cestovnom prometu nije mogao na pravi način odgovoriti potrebi zaštite ugovornih strana zbog toga što ne uvažava specifičnosti cestovnog prijevoza u odnosu na druge grane prijevoza. Detaljno o stajalištu da odredbe ZOO-a nisu adekvatne za uređenje prijevoza robe cestom u Radionov, Nikoleta, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, (doktorska disertacija), Zagreb, 2002., str. 168 – 170.

primjenjuje se Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR).[593] CMR se primjenjuje na međunarodne prijevoze, tj. prijevoze u kojima se mjesto preuzimanja i predaje robe, kako su određeni ugovorom, nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna stranka CMR-a, bez obzira na sjedište i državljanstvo ugovornih strana.[594] CMR se pod određenim uvjetima primjenjuje i na prijevoz robe koja se osim cestom prevozi i nekom drugom granom prijevoza.[595]

Prijevoz robe željeznicom u Republici Hrvatskoj uređen je Zakonom o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu.[596] Zakon se primjenjuje na odnose koji nastaju iz ugovora o prijevozu putnika i stvari u unutarnjem željezničkom prometu.[597] S obzirom na odnos Zakona i međunarodne konvencije koja uređuje prijevoz robe željeznicom, Zakon se primjenjuje i na prijevoz robe „preko teritorija druge države crtom koja je pod isključivim upravljanjem Hrvatskih željeznica, te ako je sporazumom Republike Hrvatske i druge države određeno da se određeni prijevoz neće smatrati međunarodnim".[598] U svim ostalim slučajevima na ugovor o prijevozu robe željeznicom primjenjivat će se odredbe Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) iz 1980. s izmjenama koje su se dogodile Protokolom o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu iz 1999. čiji je Aneks pročišćeni tekst nove konvencije. Na prijevoz robe primjenjuje se Dodatak B COTIF-a, Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM) koja su u odnosu na Republiku Hrvatsku stupili na snagu 1. srpnja 2006.[599] CIM će se

[593] Službeni list FNRJ, Međunarodni ugovori, 11/58, Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 1/92. Također i Protokol uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom, Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 6/2016.

[594] V. čl. 1. st. 1. CMR-a.

[595] V. čl. 2. CMR-a.

[596] Narodne novine, br. 87/1996, 114/2022.

[597] V. čl. 1. Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu.

[598] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 31. O odnosu zakona i primjenjive međunarodne konvencije, ponajprije u pristupu uređenju ograničenja odgovornosti prijevoznika detaljno u Radionov, Nikoleta, *Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štete na robi*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 61(2011),3; str. 869 – 896.

[599] Novi tekst COTIF-a objavljen je u Narodnim novinama, Međunarodni ugovori, br. 12/2000, a odluka o njegovu stupanju na snagu objavljena je u Narodnim novinama, Međunarodni ugovori, br. 4/2006. O strukturi COTIF-a i dodacima COTIF-u vidi detaljno u Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 26 – 30.

primjenjivati na svaki ugovor o prijevozu robe uz naknadu kad je mjesto preuzimanja robe i mjesto određeno za isporuku u različitim državama članicama, bez obzira na mjesto poslovanja i nacionalnost strana u ugovoru o prijevozu kao i na ugovore o željezničkom prijevozu robe uz naknadu, kad se mjesto preuzimanja robe i mjesto određeno za isporuku nalaze u različitim državama članicama, od kojih je barem jedna država članica, a strane u ugovoru suglasne su da ugovor podliježe pravilima CIM-a.[600]

Prijevoz robe zrakom u Republici Hrvatskoj uređen je Zakonom o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu.[601] Zakon se, među ostalim, primjenjuje na obvezne odnose koji nastaju iz ugovora o prijevozu stvari u zračnom prometu.[602] Iz naravi zračnog prijevoza kao, u pravilu, prijevoza s međunarodnim obilježjem, proizlazi da će međunarodna konvencija koja uređuje pitanja ugovornog prijevoza robe zrakom za djelatnost pružanja logističkih usluga biti osobito važna. Republika Hrvatska stranka je Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz iz 1999. (Montrealska konvencija).[603] Pristupanjem Montrealskoj konvenciji Republika Hrvatska odstupa od međunarodnog sustava uređenja zračnog prijevoza koji se temelji na Konvenciji za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na zračni prijevoz iz 1929. godine (Varšavska konvencija).[604] Montrealska konvencija primjenjuje se na cjelokupan međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili putnika obavljen zrakoplovom za naknadu, ali i na besplatan prijevoz zrakoplovom koji obavlja zrakoplovna prijevoznička tvrtka.[605] Za potrebe primjene

[600] V. čl. 1. st. 1. i 2. CIM-a. U st. 3. do 7. uređena su pitanja primjene CMR-a na slučajeve multimodalnog prijevoza, kao i na slučajeve kad se CMR ne primjenjuje ili se primjena može isključiti.

[601] Narodne novine, br. 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013.

[602] V. čl. 1. st. 1. Zakona. Sam ugovor o prijevozu stvari u zračnom prometu uređen je čl. 32. – 60. Zakona. Detaljnije o primjeni zakona u Grabovac, Ivo, *Ugovor o prijevozu u zračnom prometu*, Pravo i porezi, br. 11., (1998), str. 22 – 27.

[603] Konvencija je u pravni sustav Republike Hrvatske uvedena posebnim zakonom o njezinu potvrđivanju, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 9/07, a stupila je na snagu 23. ožujka 2008., Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/08.

[604] Za to se osobito zalagala domaća pravna književnost, primjerice, Filipović, Velimir, *Montrealska konvencija iz 1999. o međunarodnom zračnom prijevozu stupila na snagu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1(2004), str. 199 – 202, Radionov, Nikoleta; Novačić, Tomislav, *Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 39, 2002., str. 413 – 430. RH ipak ne otkazuje Varšavsku konvenciju osiguravajući tako njenu primjenu u onim jurisdikcijama koje nisu pristupnice Montrealske konvencije.

[605] V. čl. 1. st. 1. Montrealske konvencije.

Montrealske konvencije međunarodni prijevoz znači bilo koji prijevoz u kojem se, sukladno sporazumu između stranaka, mjesto polaska i mjesto odredišta, bilo da postoji ili ne postoji prekid ili prekrcaj tijekom tog prijevoza, nalazi ili unutar državnog područja dviju država stranaka ili unutar državnog područja jedne države stranke ako postoji ugovoreno zaustavno mjesto unutar državnog područja druge države, čak i ako ta država nije država stranka.[606]

U ugovorne odredbe ubrajaju se i opći uvjeti poslovanja kojima se logističari u pravilu koriste u poslovnoj praksi. Za domaću poslovnu praksu najvažniji su Opći uvjeti poslovanja MOH-a. Oni prema čl. 1. st. 2. vrijede za sve poslove otpremanja osim ako ugovorne strane nisu izričito isključile njihovu primjenu. Ta odredba Općih uvjeta MOH-a ne mijenja njihovu pravnu prirodu. I dalje je riječ o općim uvjetima poslovanja koje ugovorne strane moraju svojom stranačkom voljom učiniti dijelom ugovora.[607] Ona nikako ne znači da se za bilo koji od poslova otpremanja koji su u njima nabrojeni Opći uvjeti MOH-a primjenjuju automatizmom, odnosno uvijek ako ih ugovorne strane nisu izričito isključile.[608] U skladu s općim pravilom koje vrijedi za primjenu općih uvjeta poslovanja, Opći uvjeti MOH-a obvezivat će nalogodavca ako su mu bili poznati ili morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora.[609] Opći uvjeti MOH-a objavljeni su na uobičajeni način stoga je ispunjena i ta pretpostavka njihove primjene.[610]

Dobar primjer uređivanja pitanja polja primjene općih uvjeta poslovanja nude Model pravila FIATA-e. Ona se primjenjuju kad se ugovor na njih poziva, bez obzira na to je li to učinjeno pisano, usmeno ili na neki drugi način.[611] U skladu je to s vladajućim stajalištem o

---

[606] V. čl. 1. st. 2. Montrealske konvencije.

[607] V. čl. 295. st. 1. ZOO-a. Opći uvjeti poslovanja moraju biti sadržavani u formularnom (tipskom) ugovoru ili se pojedini ugovor mora pozivati na njih. Tako i Bahnsen, *op. cit*. u bilj. 428, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 8, Barbić, *op. cit*. u bilj. 80, str. 82.

[608] Otpremnički poslovi nabrojeni su u čl. 2. st. 3. Općih uvjeta MOH-a.

[609] Usp. čl. 295. st. 5. ZOO-a. Iako logističar nije sastavljač ovih općih uvjeta poslovanja, njemu će kao stručnjaku na području otpreme robe oni uvijek morati biti poznati.

[610] Usp. čl. 295. st. 5. ZOO-a. Iako logističar nije sastavljač tih općih uvjeta poslovanja, njemu će kao stručnjaku na području otpreme robe oni uvijek morati biti poznati.

[611] Usp. čl. 1.1. Model pravila FIATA-e. Zanimljiv primjer rješavanja pitanja polja primjene nude britanski BIFA-ini opći uvjeti poslovanja. I oni će se primjenjivati samo kad ih nalogodavac prihvati (Čl. 3), međutim njima se mogu koristiti samo i isključivo članovi BIFA-e u ugovorima s svojim klijentima. Prema Art. 1. švicarskog SPEDLOGSWISS-a, oni se primjenjuju na sve naloge koje izvršavaju članovi švicarskog udruženja špedicije i logističkih poduzetnika. I u slučaju njihove primjene nalogodavac će morati pristati na uključenje općih uvjeta u ugovor, no s obzirom na to da daje nalog članu strukovnog udruženja koje posluje po tim općim uvjetima, u tom

uključivanju općih uvjeta poslovanja u ugovor koje može biti izričito ili prešutno.[612] Izričito uključivanje općih uvjeta u ugovor može biti uz zajedničko, suglasno pozivanje ugovornih strana na određene opće uvjete poslovanja, ili jednostrano isticanje primjene određenih općih uvjeta poslovanja na koje druga ugovorna strana pristaje, odnosno ne protivi se njihovoj primjeni.[613] Prešutno uključivanje u ugovor prije svega je moguće putem prakse primjene određenih općih uvjeta poslovanja koju su ugovorne strane međusobno razvile u dugotrajnijem obveznom odnosu. U tom će se slučaju ti opći uvjeti prešutno primjenjivati ako ih ugovorne strane (prije svega nalogodavac) ne isključe.[614]

Opći uvjeti poslovanja logističara prešutno će se primjenjivati i kad je njihova primjena uobičajena u poslovnoj praksi. To će se posebice odnositi na slučajeve kad je nalogodavac znao ili morao znati da određeni logističar posluje isključivo po točno određenim općim uvjetima poslovanja.[615] U njemačkom se pravu ide i korak dalje te se zauzima stajalište da svaki nalogodavac koji ima sjedište unutar Njemačke, a u svojem poslovanju redovito sklapa ugovor o špediciji, mora znati da se u špediterskom poslovanju redovito primjenjuje ADSp.[616] Pitanje je bi li se sa stajališta hrvatskog prava isto moglo zaključiti i za primjenu Općih uvjeta poslovanja MOH-a u domaćoj poslovnoj praksi. Za razliku od njemačke poslovne prakse u kojoj je raširenost primjene ADSp-a utvrđena čak i postotkom, ne možemo pronaći slične podatke za primjenu Općih uvjeta MOH-a. Valjalo bi zauzeti stajalište da Opći uvjeti MOH-a za domaću poslovnu praksu nemaju istu važnost kao što ADSp ima za njemačku poslovnu

---

slučaju oni se neće primijeniti samo ako su izrijekom isključeni. Opći uvjeti MOH-a nemaju personalno određeno polje primjene.

[612] Tako za ADSp Bahnsen, *op. cit*. u bilj. 428, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 11 – 29 ADSp i AÖSp nemaju predviđen način njihova uključivanja u ugovor. Budući da je u oba slučaja riječ o općim uvjetima poslovanja, za njih vrijedi ono što vrijedi za sve opće uvjete poslovanja.

[613] Tako za ADSp Bahnsen, *op. cit*. u bilj. 428, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 14. Pritom se u njemačkoj sudskoj praksi ističe kako je za suglasnost ugovornih strana dovoljno da špediter u ponudi istakne da primjenjuje određene opće uvjete poslovanja koji će se primjenjivati ako se nalogodavac njihovoj primjeni ne usprotivi, pri čemu je dovoljno da se njihova primjena naznači i na prednjoj strani ponudbenog pismena upućenog nalogodavcu. Presuda BGH-a I ZR 118/04 od 15. veljače 2007. godine objavljena u časopisu *Transportrecht*, str. 374 – 375.

[614] V. čl. 12. st. 2. ZOO-a. Tako i za ADSp Bahnsen, *op. cit*. u bilj. 428, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 20, pozivajući se na presudu BGH-a I ZR od 12. veljače 1992. objavljenu u časopisu ZIP, str. 404 – 405.

[615] Tako za ADSp Bahnsen, *op. cit*. u bilj. 428, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 22 pozivajući se, među ostalim, i na presudu BGH I ZR 94/94 od 20. lipnja 1996. objavljenu u časopisu *Transportrecht*, str. 159.

[616] Tako za ADSp Bahnsen, *op. cit*. u bilj. 428, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 22 pozivajući se na presudu BGH-a I ZR 51/75 od 7. srpnja 1976. godine objavljenu u časopisu NJW, Heft 45, str. 2075.

praksu, no u svakom pojedinom slučaju njihove primjene valjalo bi ispitati imaju li odredbe Općih uvjeta poslovanja MOH-a značaj trgovačkog običaja koji bi u primjeni na konkretan slučaj imao prednost pred dispozitivnim propisima.[617]

Posebno treba istaknuti problem moguće konkurencije općih uvjeta poslovanja ugovornih strana.[618] Iako je logističar ona ugovorna strana koja u pravilu predlaže primjenu određenih općih uvjeta poslovanja koji pravno uređuju uslugu koju on pruža, ne treba zanemariti činjenicu da i nalogodavci mogu predložiti primjenu njima poslovno i pravno bližih, srodnijih općih uvjeta. Osobito će taj problem biti važan u poslovima s međunarodnim obilježjem, bez obzira na to je li domaća ugovorna strana u ulozi nalogodavca ili logističara. Hrvatsko pravo nema izričitu zakonsku odredbu koja bi riješila taj problem, stoga će ga valjati riješiti tumačenjem odredbi ZOO-a koje uređuju pitanje sklapanja ugovora, odnosno suglasnosti volja ugovornih strana.[619] Valja poći od odredbe ZOO-a kojom je propisano da odgovor ponuđenika koji odstupa od ponude tako da mijenja njezin sadržaj nije prihvat ponude, već davanje protuponude.[620] Riječ je o odstupanjima u sadržaju ponude, što opći uvjeti poslovanja svakako jesu, a ne o drugačijim verbalnim izrazima, irelevantnim dodacima, opservacijama uz koje ide jasno izražena suglasnost, kao i o odredbama koje bi ionako uređivale odnos ugovornih strana na temelju dispozitivnih propisa, prakse, trgovačkih običaja.[621] Gramatičko tumačenje odgovarajuće odredbe ZOO-a išlo bi za tim da svako upućivanje ugovornih strana na njihove opće uvjete poslovanja treba smatrati protuponudom.[622]

---

[617] Treba istaknuti da se i u njemačkoj pravnoj književnosti dovodi u pitanje taj način primjene ADSp-a, ponajprije zbog pojave konkurirajućih općih uvjeta poslovanja koji se donose na nacionalnoj razini, primjerice VBGL-a, kao i osuvremenjivanja njemačkog transportnog prava reformom iz 1998. Tako Bahnsen, *op. cit*. u bilj. 428, ADSp Vor Ziff. 1 rbr. 22.

[618] O problemu konkurencije općih uvjeta poslovanja dviju ugovornih strana u domaćem i poredbenom pravu detaljno u Šoljan, Vedran, *O konkurenciji općih uvjeta poslovanja dviju ugovornih strana*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Poseban broj, 56(2008), str. 177 – 224. U radu autor izlaže tri moguća pristupa rješenju tog problema putem „pravila prvog očitovanja", „pravila posljednjeg očitovanja" i „pravila međusobnog isključivanja".

[619] Detaljno o suglasnosti volja pri sklapanju ugovora u Barbić, *op. cit*. u bilj. 165.

[620] V. čl. 264. ZOO-a.

[621] Tako Barbić, *op. cit*. u bilj. 165, str. 61, Šoljan, *op. cit*. u bilj. 618, str. 219.

[622] U tom smislu Šoljan, *op. cit*. u bilj. 618, str. 219, pozivajući se na stajališta dijela domaćih autora, što bi značilo primjenu tzv. „teorije posljednje riječi".

To se stajalište čini poslovno neopravdanim, isuviše pravnotehničkim, poglavito u trgovačkim odnosima u kojima ugovorne strane mahom primjenjuju opće uvjete poslovanja, kao što su odnosi iz ugovora o logistici. Stoga dio domaćih autora predlaže da se krene od svrhe primjene općih uvjeta poslovanja koji čine važan sadržaj ugovora. Trebalo bi razlikovati situacije prije i nakon ispunjenja ugovora. Do ispunjenja ugovora svaka ugovorna strana može tvrditi da nije vezana ugovorom zbog nesklada općih uvjeta poslovanja na koje svaka od strana upućuje. Ako ugovorne strane ispune ono što je predviđeno u njihovim očitovanjima, [623] „treba smatrati da među strankama nema sporazuma o primjeni općih uvjeta poslovanja nijedne od njih (one su radnjama izvršenja posla odustale od primjene općih uvjeta poslovanja), i za ono što je trebalo biti regulirano općim uvjetima primijeniti dispozitivne propise, jer je u pitanju popunjavanje praznine u ugovoru.“[624] Drugim riječima, iz pristupanja ispunjenju ugovornih obveza može se smatrati da su strane smatrale da je ugovor sklopljen, a nesklad njihovih općih uvjeta „pokazuje da strane svojim općim uvjetima ugovora nisu pridale značaj bitnih sastojaka ugovora.“[625]

Ako neko pitanje nije riješeno prisilnim propisima, ugovorom, uključujući i opće uvjete poslovanja i praksu razvijenu između ugovornih strana ili trgovačkim običajima, na odnos logističara i nalogodavca primjenjivat će se dispozitivni propisi. S obzirom na to da je ugovor o logistici mješoviti ugovor autonomnog trgovačkog prava, na njega će se primjenjivati dispozitivne odredbe više različitih ugovora, ovisno o obvezama koje logističar ispunjava konkretnim ugovorom, stoga nema zapreke da se na odnose ugovornih strana na odgovarajući način primjenjuju prije izložena načela i pravila njemačke pravne doktrine o mješovitim ugovorima. Redovito će biti riječ o dispozitivnim odredbama ZOO-a kojima su uređeni ugovor o špediciji, ugovor o prijevozu, ugovor o uskladištenju i ugovor o djelu.

[623] U tom smislu Šoljan, *op. cit*. u bilj. 618, str. 220.

[624] Tako Barbić, *op. cit*. u bilj. 165, str. 62, kojeg citira i čijem se mišljenju priklanja i Šoljan, *op. cit*. u bilj. 618, str. 220. Šoljan ističe da je navedeni pristup sukladan „pravilu međusobnog isključivanja“ koje je njemačka sudska praksa počela prihvaćati kao dominantno od sredine 1980-ih. O primjeni pravila međusobnog isključivanja u njemačkom pravu detaljno Šoljan, *op. cit*. u bilj. 618, str. 190 – 194. Šoljan, *op. cit*. u bilj. 618, str. 194, ističe kako je to pravilo najbolje opisano u obrazloženju njemačkog OLG-a Koblenz: „Kad strane razmijene pismena i svaki put upute na svoje kontradiktorne opće uvjete ugovora, nijedan od njihovih općih uvjeta ne postaje dijelom ugovora. Ipak, ugovor je valjano sklopljen ako je očito da strane nisu željele da njihov ugovor propadne zbog nepostojanja suglasnosti o općim uvjetima.“

[625] Tako Šoljan, *op. cit*. u bilj. 618, str. 194.

Zaključno, posrednim izvorom prava za ugovor o logistici trebalo bi smatrati i različite klauzule i termine koji se uobičajeno ugovaraju povodom trgovačke kupoprodaje od kojih osobito mjesto zauzimaju INCOTERMS.[626] Nije riječ o tome da ugovaranje tih klauzula stvara neposrednu obvezu za logističara, bez obzira na to je li ga angažirao kupac ili prodavatelj u ugovoru o kupoprodaji.[627] Riječ je o tome da klauzule koje čine INCOTERMS nameću kupcu ili prodavatelju različite obveze glede transporta robe, njezina osiguranja ili izdavanja određenih isprava povezanih s otpremom robe, a koje u osnovi čine srž djelatnosti špedicije ili pružanja logističkih usluga. Kupac ili prodavatelj ugovaranjem nekog od termina bit će odgovoran za načine ispunjenja ugovora o kupoprodaji, no jasno je da će brojne obveze izvršenja kupoprodajnog ugovora u praksi izvršavati upravo logističari. Ipak, formalni izvor prava za odnos nalogodavca i logističara neće biti ugovoreni termin, već dispozicija koju će nalogodavac dati logističaru.[628] Nalogodavčeva dispozicija i instradacija koju će izvršiti

[626] INCOTERMS je skraćenica za *International Commercial Terms* (puni naziv: *International Rules for the Interpretations of Trade Terms*) odnosno standardne klauzule i termine koji se ugovaraju povodom ugovora o kupoprodaji, a kojima prodavatelji i kupci uređuju različita pitanja povezana s ispunjenjem ugovora o kupoprodaji. Donosi ih Međunarodna trgovačka komora (ICC), a trenutačno su na snazi INCOTERMS 2020. Opširnije o INCOTERMS-ima, njihovoj strukturi i važnosti za poslovnu praksu v. Jurić, Dionis, Mihić, Jelena, *Prijelaz rizika s prodavatelja na kupca kod ugovora o međunarodnoj kupoprodaji s osvrtom na Incoterms 2010*., Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 1 (2012) str. 355 – 387, Ramberg, Jan, *ICC Guide to Incoterms 2010. - understanding and practical use,* ICC, Paris, 2011., Ramberg, Jan, *Incoterms 2000. – The Necessary Link between Contracts of Sale and Contracts of Carriage*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58, (1-2) (2008), str. 35 – 46, Joost, Detlev, u Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn, *Handelsgesetzbuch, Kommentar,* Band 2, Transportrecht, Bank und Borsenrecht, 2. izdanje, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009., § 346 HGB-a, rbr. 124 – 136, Zelenika, Ratko, Pavlić, Helga, Zelenika, Darko, *Incoterms 2000 u kaledioskopu vanjskotrgovinskog sustava*, Slobodno poduzetništvo, 18/2001, str. 146 – 162, Zelenika, Ratko, Jakomin, Livija, *Uloga špeditera u primjeni Incotermsa*, Hrvatska gospodarska revija, 46(1997),9; str. 1087 – 1092(55-60), Zoričić, Marko, *Incoterms*, Pravo i porezi (2021), 6; str. 91 – 95.

[627] Dva ključna pitanja koja se rješavaju ugovaranjem nekog od INCOTERMS termina jesu prijelaz rizika s prodavatelja na kupca te pitanje troškova koji se javljaju u međunarodnoj kupoprodaji. Tako Jurić, Dionis, Mihić, Jelena, *op. cit*. u bilj. 626, str. 382, kao i Zoričić, *op. cit*. u bilj. 626, str. 91. Uz ta pitanja, Ramberg, *op. cit*. u bilj. 626, str. 16, navodi i uređivanje pitanja transporta robe, kao i pitanja uvoza i izvoza robe ako je riječ o međunarodnoj kupoprodaji.

[628] To se može zaključiti i iz forme pojedinog termina. Svaki od 11 INCOTERMS 2020 termina sadržava obveze kupca i prodavatelja o deset različitih pitanja. Prodavateljeve obveze navedene su točkama A1 do A10, a kupčeve točkama B1 do B10 i rješavaju iste probleme na različite načine. Primjerice, pitanje prijevoza i osiguranja robe u svim je terminima riješeno točkom A3 (za prodavatelja) i B3 (za kupca). Tako, primjerice, ugovaranjem DDP termina kupac nema obvezu robu prevesti ili je osigurati, dok je prodavateljeva obveza robu prevesti do mjesta koje odredi kupac, bez obveze osiguranja robe. Svi INCOTERMS termini dostupni su u Joost, *op. cit*. u bilj. 626, § 346 rbr. 136. Stajalište da su INCOTERMS formalni izvor prava za kupca i prodavatelja, a povod za sklapanje ugovora o prijevozu (otpremi) iznosi i Ramberg, *op. cit*. u bilj. 626, str. 42, kad ugovor o prijevozu proglašava dodatnim, nuzgrednim pravnim poslom koji prati INCOTERMS termine.

logističar u velikoj mjeri ovise o dogovorenim terminima u ugovoru o kupoprodaji. S obzirom na to da je logističar (ili špediter) stručnjak na području organizacije prijevoza robe, nalogodavci bi ih trebali uključiti u pregovore o kupoprodaji robe pri odabiru odgovarajućeg termina jer oni raspolažu specifičnim znanjima u organizaciji prijevoza.[629] S druge strane, logističar je dužan savjetovati nalogodavca u pitanjima otpreme robe te je njegova obveza preporučiti ugovaranje onog termina koji najbolje štiti nalogodavčeve interese.[630]

[629] Na potrebu aktivnog sudjelovanja špeditera kao stručnjaka za otpremu robe u sklapanju ugovora o međunarodnoj prodaji robe i odabiru odgovarajućeg termina upozoravaju Zelenika, Jakomin, *op. cit*. u bilj. 626, str. 1089. i 1090. Autori ističu podatak prikupljen istraživanjem provedenim u dva špediterska poduzeća na uzorku od 200 otprema robe koje otkriva da se pravodobnim uključivanjem špeditera u vanjskotrgovinsko poslovanje samo optimalnom instradacijom i izborom najboljeg oblika manipuliranja i transporta robe (primjerice RO-RO ili HUCKEPACK tehnologije, multimodalnim prijevozom) prijevozno-manipulacijski troškovi mogu smanjiti za oko 30 %, a vrijeme prijevoza za oko 50 %. Autori također ističu da manipulacijsko-prijevozni troškovi u vanjskotrgovinskom prometu iznose i do 50 % vrijednosti robe, dok, primjerice, manipulacijsko-prijevozni troškovi u razvijenim zemljama poput Njemačke iznose oko 10 % vrijednosti robe.

[630] O obvezi savjetovanja nalogodavca te čuvanja nalogodavčevih interesa opširnije u IV/3.

IV. OBVEZE LOGISTIČARA IZ UGOVORA O LOGISTICI

1. Predugovorne obveze logističara

1.1. Općenito

Sudionici pravnog prometa dužni su se pridržavati načela savjesnosti i poštenja i prilikom zasnivanja obveznih odnosa.[631] Postupanje protivno načelu savjesnosti i poštenja prije sklapanja ugovora (pregovorima) može rezultirati nastankom odnosa iz odgovornosti za štetu.[632] Riječ je o civilnopravnom institutu predugovorne odgovornosti za štetu (*culpa in contrahendo*). Slijedeći logiku nastanka potrebe za ugovorom o logistici s osnova koncentriranja poduzetnika na primarne djelatnosti (*core competence*) uz prepuštanje svih poslova otpreme/dopreme/manipulacije robom logističarima, može se zaključiti da se između poduzetnika i logističara zasnivaju dugotrajniji poslovni (ugovorni) odnosi za čije je zasnivanje potrebno određeno vrijeme i povjerenje između ugovornih strana. Osim toga, ugovor o logistici sadržava i naglašenu organizacijsku komponentu koja osobito do izražaja dolazi u predugovornom razdoblju, tj. u osmišljavanju prijevozno-logističkog poduhvata.

1.2. Predaja robe logističaru bez sklopljenog ugovora

S obzirom na predmet i gospodarsku svrhu ugovora o logistici, moguće je da nalogodavac preda logističaru robu za otpremu i prije sklopljenog ugovora.[633] Ugovor o logistici u pravilu je trajniji pravni i poslovni odnos, stoga su i pregovori koji mu prethode u pravilu dulji i složeniji u usporedbi s, primjerice, ugovorom o špediciji. Ugovorne strane nakon duljih pregovora mogu biti blizu postizanja dogovora, a da sam ugovor još uvijek nije

[631] V. čl. 4. ZOO-a.

[632] V. čl. 251. ZOO-a.

[633] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 140, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 128.

formalno sklopljen jer se one nisu dokraja suglasile o bitnim sastojcima ugovora. U tom slučaju, logističar kojem je brzopletošću ili gospodarskom nužnošću poslana i predana roba još uvijek nije vezan ugovornom obvezom. On stoga ne mora pristupiti ispunjenju ugovora i započinjati poslove potrebne za otpremu robe i manipulaciju njome.

Logističar, međutim, ima obvezu čuvati robu u onom stanju u kojem mu je predana i poduzeti sve potrebno da spriječi gubitak ili oštećenje na robi.[634] Naime, i ugovor o logistici može se svrstati u kategoriju „poslova povjerenja" (*Vertrauensgeschäft*).[635] Tim se više i u razdoblju pregovora između logističara i nalogodavca stvaraju obveze obazrivosti utemeljene na načelu savjesnosti i poštenja. Obveza čuvanja nalogodavčeve robe i prije formalno sklopljenog ugovora upravo i jest odraz obveze postupanja u skladu s načelom savjesnosti i poštenja.[636] U pregovorima se suprotnim načelu savjesnosti i poštenja smatra „između ostalog, ako strana uđe u pregovore s drugom stranom bez prave namjere da sklopi ugovor".[637] Razumije se da će i taj, ZOO-om naglašeni, ali nipošto jedini slučaj postupanja protivno načelu savjesnosti i poštenja stvoriti između logističara i nalogodavca obvezu naknade štete s osnova predugovorne odgovornosti u slučaju da do štete dođe. Ako bi, primjerice, logističar ušao u pregovore s pravom namjerom da ugovor sklopi pa bi mu roba bila predana bez sklopljenog ugovora, a ugovor poslije i ne bude sklopljen, suprotnim bi načelu savjesnosti i poštenja trebalo smatrati njegovu nebrigu za predanu robu.[638] Posljedično, on će morati odgovarati za štetu na robi po pravilima predugovorne odgovornosti za naknadu štete.

Pod odredbe predugovorne odgovornosti za štetu ne bi bilo moguće podvesti puko slanje robe logističaru s nalogom da se roba otpremi ili da se njome na drugi način manipulira

[634] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 25, § 453 rbr. 140, Koller, *op. cit*. u bilj.... § 453 rbr. 42, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 128.

[635] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 30, § 453 rbr. 42.

[636] V. čl. 251. st. 2. ZOO-a. „Ali strana koja je pregovarala ili prekinula pregovore suprotno načelu svjesnosti i poštenja odgovorna je za štetu koja je time prouzročena drugoj strani."

[637] Usp. čl. 251. st. 3. ZOO-a.

[638] Stoga bi taj konkretni slučaj karakterističan za ugovor o logistici trebalo podvesti pod generalnu klauzulu iz čl. 251. st. 3. koja se krije u riječima „između ostalog".

a logističar i nalogodavac nisu prethodno ostvarili poslovni kontakt.[639] U tom slučaju nema pregovora, stoga nalogodavac ne uživa zaštitu s osnova čl. 251. ZOO-a. I ovdje treba uzeti u obzir da logističar treba takvu robu čuvati u onom stanju u kojem mu je predana i poduzeti sve potrebno da spriječi gubitak ili oštećenje na robi te je treba vratiti čim je to moguće, za što mu treba biti priznat i odgovarajući trošak s obzirom na to da do troška dolazi bez njegove odgovornosti. Ako pak logističar preuzme tako poslanu robu odnosno potvrdi njezin primitak i ne obavijesti nalogodavca o potrebi povrata robe, treba se smatrati da je prihvatio nalog za otpremom i da pristaje pružiti traženu uslugu, tj. da dolazi do sklapanja ugovora, i to prema uvjetima koji su naznačeni u dispoziciji, nalogu nalogodavca. Tada bi bila riječ o prihvatu ponude odnosno sklapanju ugovora, i to s osnova čl. 262. st. 2. ZOO-a.[640] Logističar kao stručnjak na području otpreme robe i pružanja logističkih usluga zna odnosno mora znati što potvrda primitka, posebice ako se pri potvrdi primitka robe kreira određena isprava o primitku, znači u konkretnoj branši. To bi posebno trebalo vrijediti ako bi logističar poduzeo neku od radnji ispunjenja ugovora jer se takvo ponašanje smatra izjavom o prihvatu odnosno konkludentnom radnjom kojom logističar izražava volju za sklapanjem ugovora.[641] U tom slučaju također se ne može govoriti o potrebi zaštite nalogodavca s osnova čl. 251. ZOO-a.

1.3. Obveza logističara savjetovati i informirati nalogodavca

Logističar ima predugovornu obvezu pravilno, točno i cjelovito savjetovati i informirati budućeg nalogodavca.[642] Odraz je to odnosa povjerenja koji se uspostavlja između ugovornih strana započinjanjem pregovora oko otpreme robe i manipulacije robom te predstavlja konkretizaciju načela savjesnosti i poštenja. Logističar ima i ugovornu obvezu savjetovati i

[639] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 141, taj slučaj opisuje kao slanje robe bez prethodnog kontakta.

[640] V. čl. 262. st. 2. ZOO-a. „Ponuda je prihvaćena i kad ponuđenik pošalje stvar ili plati cijenu te kad učini neku drugu radnju koja se na temelju ponude, prakse utvrđene između zainteresiranih strana ili običaja može smatrati izjavom o prihvatu."

[641] Tako Miladin, *op. cit*. u bilj. 282, str. 928. Također u radu detaljno o razgraničenju konkludentnih radnji od šutnje u smislu odgovarajućih odredaba ZOO-a i poredbenog prava.

[642] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 148, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 129.

informirati svojeg nalogodavca. Razlika između njegove ugovorne i predugovorne obveze jest u vrsti i intenzitetu savjeta koje je logističar dužan pružiti u pregovorima. Predugovorna obveza savjetovanja nalogodavca usmjerena je k otklanjanju nalogodavčevih štetnih poslovnih procjena i zabluda koje su posljedica njegove nestručnosti na području otpreme robe i logističkih usluga.

Prije svega, logističar je dužan procijeniti je li uopće moguće organizirati prijevoz i obaviti ostale potrebne radnje po uputama nalogodavca i o svojoj ga procjeni pravodobno izvijestiti.[643] Logističar kao stručnjak u svojem području mora razmotriti i svrhovitost nalogodavčevih uputa, njihovu gospodarsku opravdanost, a ne se isključivo zadržati na tehničkoj nemogućnosti otpreme i manipuliranja robom.[644] Logističar je dužan upoznati nalogodavca sa svim važnim podacima, rizicima i okolnostima kojih je on kao stručnjak svjestan, a ključni su za donošenje nalogodavčeve poslovne odluke.[645] Upute, savjeti i pojašnjenja koja pruža u pregovorima moraju biti jasni, precizni i ne smiju stremiti k stvaranju pogrešnih nalogodavčevih procjena vezanih uz predmet pregovora.[646] Obveza logističara mora biti prilagođena predugovornom razdoblju njihova odnosa. On je dužan pružiti potrebna pojašnjenja u razumnoj mjeri, dotičući se pritom samo ključnih točaka njihovih pregovora, bez obveze da se osvrne na sve radnje i mjere potrebne da se izvrši jednom sklopljeni ugovor.[647] To je dio ugovorne obveze savjetovanja i informiranja nalogodavca. Predugovornu odgovornost logističara za štetu, razumije se, nije moguće isključiti ili ograničiti putem općih uvjeta poslovanja jer je osnovna pretpostavka njihove primjene sklopljen ugovor kojeg su oni sastavni dio.[648]

---

[643] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 148, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42.

[644] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 148, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42.

[645] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 148, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42.

[646] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42. U tom smislu logističar bi bio, među ostalim, dužan upoznati nalogodavca sa svim okolnostima koje bi upućivale na njegov mogući sukob interesa u ispunjenju ugovora.

[647] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42.

[648] U tom smislu i Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 150.

Pravila o predugovornoj odgovornosti logističara za štetu zbog povrede obveze savjetovanja i informiranja nalogodavca treba primijeniti u skladu s intenzitetom njihova odnosa. Nije isto je li u pitanju poslovni odnos *in statu nascendi* ili dugogodišnja poslovna suradnja. Budući da je ugovor o logistici u pravilu dugotrajniji poslovni odnos, pristupanje pregovorima o novome ugovoru između istih ugovornih strana nakon prestanka postojećeg ugovora nameće im osobitu obvezu obazrivosti koja proizlazi iz njihova odnosa povjerenja.[649] Ovisno o okolnostima slučaja, u tim će situacijama biti važno procijeniti postoji li između ugovornih strana tzv. okvirni sporazum o otpremi robe iako je konkretan ugovor o logistici istekao ili na drugi način prestao. Ako je obveza savjetovanja konkretizirana okvirnim sporazumom koji je još uvijek na snazi, tad je riječ o povredi ugovorne obveze te analogno tomu ugovornoj odgovornosti za štetu.

2. Obveza postupanja s dužnom pažnjom i po pravilima struke

Logističar kao sudionik obveznog odnosa mora u ispunjavanju svojih obveza postupati s onom pažnjom koja se od njega zahtijeva u pravnom prometu. Kako je ugovor o logistici bez iznimke trgovački ugovor, od logističara bi se zahtijevalo postupanje s pažnjom dobrog gospodarstvenika.[650] Logističar je, međutim, stručnjak na području otpreme i manipulacije robom. Obveze iz ugovora o logistici dio su njegove profesionalne djelatnosti. U tom smislu od logističara se očekuje i postupanje prema pravilima struke i običajima, odnosno postupanje s pažnjom dobrog stručnjaka.[651]

Standarde dobrog gospodarstvenika i dobrog stručnjaka možemo smatrati višim stupnjevima pažnje u odnosu na standard dobrog domaćina. Kako po ZOO-u „odgovornost za štetu nastaje čak i ako je štetnik postupao samo s običnom nepažnjom, ZOO praktički uvijek

[649] Takvu razinu međusobnog uvažavanja nije potrebno očekivati u prvim kontaktima ugovornih strana i razdoblju „krčenja puta k ugovoru i akvizicije poslova“. U tom smislu Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 129. Rinkler naglašava kako se ne može očekivati postojanje samostalnog ugovora o savjetovanju (*Auskunftsvetrag*).

[650] V. čl. 10. st. 1. ZOO-a. „Sudionik u obveznom odnosu dužan je u ispunjavanju svoje obveze postupati s pažnjom koja se u pravnom prometu od njega zahtijeva u odgovarajućoj vrsti obveznih odnosa (pažnja dobrog gospodarstvenika, odnosno pažnja dobrog domaćina).“

[651] Usp. čl. 10. st. 2. ZOO-a. „Sudionik u obveznom odnosu dužan je u ispunjavanju obveze iz svoje profesionalne djelatnosti postupati s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima.“

traži najviši mogući stupanj pažnje, jer gotovo svaka nepažnja znači krivnju".[652] Drugim riječima, najviši mogući stupanj pažnje procjenjuje se prema standardima pažnje iz odgovarajuće vrste obveznog odnosa. Ne postoji vrsta obveznog odnosa, a misli se na građanske, trgovačke i potrošačke odnose, koja sadržava obvezu postupanja s pažnjom dobrog stručnjaka. Stručnjak može u pravnom prometu imati status i trgovca, ali i građanina.[653] Ključno je da je riječ o osobi (pravnoj ili fizičkoj) koja se bavi nekom profesionalnom djelatnošću, kao što su „pravnici, liječnici, farmaceuti, arhitekti, inženjeri i drugi".[654]

Bez obzira na to što se od logističara kao trgovca odnosno poduzetnika očekuje postupanje s povišenim stupnjem pažnje (pažnja dobrog gospodarstvenika), od logističara se kao stručnjaka u svojoj branši očekuje i da u ispunjenju svojih ugovornih obveza uvijek postupa u skladu s pravilima svoje struke. U tom se smislu načelno može postaviti pitanje u kojoj se mjeri razlikuju standardi pažnje dobrog gospodarstvenika i dobrog stručnjaka, oba kao standardi povećane pažnje, posebice u trgovačkim ugovorima. Naime, pažnja dobrog gospodarstvenika i pažnja dobrog stručnjaka ne mogu se definirati jednom općom (apstraktnom) definicijom, stoga treba zaključiti da povećana pažnja u tom smislu nema neko značenje samo za sebe.[655] Pažnja dobrog gospodarstvenika očekuje se od osoba, poduzetnika koji na tržištu obavljaju određene gospodarske djelatnosti, pri čemu u okviru gospodarskih djelatnosti svakako djeluju i stručnjaci, pa se na istu osobu mogu primijeniti oba standarda pažnje – pažnja dobrog gospodarstvenika i pažnja dobrog stručnjaka.[656] Drugim riječima, pažnja dobrog gospodarstvenika u ugovoru će se konkretizirati s obzirom na svojstva sudionika obveznog odnosa te će se katkad taj stupanj pažnje podudarati s pažnjom dobrog stručnjaka. U

[652] Tako Nikšić, Saša, *Odgovornost stručnjaka za štetu (profesionalna odgovornost)*, u Baretić, Marko (et. al.), Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti za štetu, Zagreb, 2011., str. 112 – 135, str. 130.

[653] Primjerice, neka fizička osoba koja se ne uklapa u definiciju trgovca iz čl. 1. st. 1. ZTD-a, a u svakom slučaju individualni poljodjelac.

[654] Tako Vukmir, Branko, *Ugovori o građenju i uslugama savjetodavnih inženjera*, RRIF, Zagreb, 2009., str. 229.

[655] Tako Nikšić, *op. cit*. u bilj. 652, str. 130.

[656] U tom smislu Jakaša, Branko, *Nekoliko pitanja temelja vanugovorne odgovornosti u Zakonu o obveznim odnosima*, Naša zakonitost, 6/1979, str. 59 – 90, str. 63.

tom smislu i sudska praksa primjenjuje oba standarda u slučajevima u kojima trgovac nastupa kao stručnjak, odnosno kad je u pitanju ispunjenje stručne obveze iz trgovačkog ugovora.[657]

Neki autori naglašavaju kako je dobar stručnjak dužan postupati pažljivije od dobrog gospodarstvenika.[658] Čini se ipak da je riječ o tome da je svaki stručnjak, bio on trgovac ili ne, dužan postupati s pažnjom s kojom postupa (apstraktni) stručnjak iste struke i primjenjivati sva ona pravila i standarde koji su se uvriježili u određenoj branši.[659]Analogno navedenomu, logističara treba smatrati stručnjakom na području otpreme robe, manipulacije robom odnosno pružanja logističkih usluga, te je on, kad ispunjava obveze iz ugovora o logistici, dužan primjenjivati uvriježene standarde i pravila struke.[660] Kad logističar, s druge strane, nastupa na

[657] Potvrdu možemo pronaći i u stajalištu Visokog privrednog suda zauzetom u presudi PŽ-639/87 od 26. svibnja 1987. Zanimljivo je da je stajalište zauzeto povodom spora iz ugovora o špediciji. „Otpremnik je obvezan postupajući pažnjom dobrog privrednika i dobrog stručnjaka (čl. 18. st. 2. ZOO) nalogodavcu dostaviti osim isprava potrebnih za ostvarenje zahtjeva za naknadu štete (pisani prigovor brodaru, zapisnik o utvrđenju štete i dr.) i cesijsku ispravu kojom nalogodavcu ustupa pravo prema brodaru na temelju ugovora o prijevozu stvari morem jer tek ustupanjem tog prava otpremnik omogućuje nalogodavcu da ostvari pravo na naknadu štete izravno od treće osobe. Na postojanje takve obveze otpremnika upućuje i odredba čl. 780. st. 3. ZOO kojom se reguliraju odnosi iz ugovora o komisionu, a ona se odgovarajući način primjenjuje i na odnose nalogodavca i otpremnika (čl. 829. ZOO).“ Presuda je objavljena u Crnić, Ivica, *Zakon o obveznim odnosima s opsežnom sudskom praksom*, Četvrto dopunjeno i izmijenjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2002., str. 10 – 11.

Na citiranu presudu poziva se i Nikšić, *op. cit*. u bilj. 652, str. 129, koji naglašava kako „čak i u praksi Vrhovnog suda Republike Hrvatske postoje primjeri u kojima su pojmovi profesionalno (stručno) i gospodarska djelatnost stopljeni u jednu cjelinu“. Riječ je o presudi VSRH Revt-95/2006-2 od 6. rujna 2007. u kojoj Sud ističe kako se „odredbe ugovora ne smiju tumačiti suprotno pravilima logičnog mišljenja i suprotno očekivanom ponašanju osoba koje se profesionalno bave gospodarskom djelatnošću“. Izvadak odluke objavljen je u časopisu *Informator*, br. 5737. od 28. veljače 2009.

[658] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 22 – 23, Vukmir, *op. cit*. u bilj. 654, str. 229.

[659] Tako Nikšić, *op. cit*. u bilj. 652, str. 130.

[660] U tom smislu čini se da propisivanje pažnje dobrog stručnjaka kao pravnog standarda ima smisla ponajprije u građanskim ugovorima u kojima jedna strana nastupa kao stručnjak te joj se nameće obveza postupati s višim stupnjem pažnje. Stoga Nikšić, *op. cit*. u bilj. 652, str. 135, ispravno zaključuje da standard pažnje dobrog stručnjaka „ipak ima svoju vrijednost, koja se očituje u tome što izričito predviđa da su pravila struke relevantna prilikom prosuđivanja je li štetnik postupao s pažnjom koja se u prometu zahtijeva“. Drugim riječima, riječ je ponajprije o sadržajnoj razlici.

Tako, primjerice, za ugovor o špediciji VTS RH u presudi Pž-3382/2023-3 od 30. travnja 2025. godine objavljenoj na pravnom informacijskom portalu Ius Info navodi kako je … „otpremnik dužan u svakoj prilici postupiti kako to zahtijevaju interesi nalogodavca s pažnjom dobrog gospodarstvenika, dakle povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običajima…“ U konkretnom predmetu „sud je utvrdio da je deklaraciju za carinu ispunila djelatnica tuženika a nakon što je zaprimila račun za robu koja je predmet uvoza, a pravilno je sud prvog stupnja utvrdio da je nelogično i neživotno da bi po usmenoj uputi direktora tužitelja bila ispunjena deklaracija za carinsko tarifiranje robe suprotno od onoga što je navedeno na računu (da se radi isključivo o stolariji od plastike, kada je na računu navedena i aluminijska stolarija). Stoga je sud pravilno zaključio da nisu istinite tvrdnje tuženika da je

tržištu kao poduzetnik, trgovac, ali ne u okviru svoje temeljne gospodarske djelatnosti (primjerice pri kupnji uredske ili informatičke opreme, prodaji nekretnine, nabavi marketinških usluga, sklapanju ugovora o financiranju s kreditnim institucijama i sl.), od njega se očekuje primjena pažnje dobrog gospodarstvenika.

Obveza postupanja s dužnom pažnjom i u skladu s pravilima struke našla je svoje mjesto i u općim uvjetima poslovanja koji bi se mogli primijeniti na ugovor o logistici.[661] Ugovaranjem njihove primjene ta obveza postaje ugovorna obveza logističara. Treba, međutim, zauzeti stajalište kako je riječ o isključivo deklaratornim normama općih uvjeta poslovanja.[662] Sve i kad bi obvezu postupanja s dužnom pažnjom i u skladu s pravilima struke izostavili iz teksta općih uvjeta poslovanja, logističar bi imao obvezu tako postupati. Jednostavno je riječ o općoj obvezi sudionika obveznih odnosa – primijeniti onaj stupanj pažnje koji se u pravnom prometu od njih zahtijeva.[663] S druge strane, opći su uvjeti poslovanja za primjenu dužne pažnje i pravila struke važni stoga što na određeni način kodificiraju obveze i standarde koje logističari primjenjuju u praksi, tim više što ih u pravilu donose strukovna udruženja logističara odnosno špeditera.

Konkretni primjeri primjene pažnje dobrog stručnjaka u ispunjenju ugovornih obveza logističara, razumije se, oživotvoruju se od slučaja do slučaja. Primjerice, od logističara se, kao stručnjaka na području organizacije prijevoza, očekuje da povjeri izvršenje prijevoza ili dijela prijevoza robe onom prijevozniku za kojeg je siguran da po redovitom tijeku stvari, s obzirom na dotadašnju suradnju, može optimalno izvršiti traženu uslugu, pri čemu ništa ne mijenja na stvari njegova odgovornost za rad trećih osoba koje angažira (npr. odabir brodara za kojeg zna da može osigurati brod ili brodove prikladne za plovidbu). Nadalje, od logističara bi se

---

postupao u skladu s usmenim uputama dobivenim od tužitelja kada je svu robu koja je bila predmetom uvoza označio carinskom tarifnom oznakom kao da se radi o plastičnoj stolariji". Drugim riječima, od špeditera se kao stručnjaka na području carinjenja robe očekuje da robu deklarira u skladu s popratnom dokumentacijom i stvarnim stanjem robe te je sud u ovom predmetu špeditera obvezao na nadoknadu štete zbog netočnog deklariranja.

[661] Tako, primjerice, u čl. 38. st. 1. Općih uvjeta MOH-a stoji kako je otpremnik dužan u svakoj prilici postupati s brigom dobrog gospodara; ADSp Ziff. 4.1 sadržava odredbu po kojoj špediter (u smislu ADSp-a) mora u ispunjenju svojih obveza postupati u interesu nalogodavca. ADSp 2003 sadržavao je odredbu kako je špediter dužan postupati s pažnjom urednog i savjesnog gospodarstvenika (*Sorgfalt eines ordentlichen Kauffmanes*), a istu odredbu sadržava i § 1 AÖSp-a.

[662] U tom smislu Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 1 rbr. 1.

[663] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 1 rbr. 1, ističe da se time samo naglašava opća obveza sudionika trgovačkih odnosa postupati s pažnjom urednog i savjesnog gospodarstvenika iz § 347 Abs. 1 HGB-a.

očekivalo da više od prosječnog gospodarstvenika prati izmjene carinskih i drugih popratnih administrativnih propisa koji uređuju pitanja uvoza i izvoza robe na određenom području, utjecaj međunarodnih sankcija određenoj državi, entitetu ili pojedincima na promet robe i sl., kao što bi se očekivalo da se brzo prilagodi izmijenjenim okolnostima na području prijevoza (primjerice, zbog zatvaranja određenih plovnih puteva, opterećenosti morskih i riječnih luka, ratnih zbivanja, nedostatka skladišnog prostora i sl.). Drugim riječima, ako za špeditera vrijedi opis da je riječ o sveopćem poduzetniku prometa robom, tim se više to može zaključiti i za logističara, stoga bi se pažnja dobrog stručnjaka odnosila na sva stručna pitanja povezana s prometom i očuvanjem robe te pruženim logističkim uslugama.

3. Obveza čuvanja nalogodavčevih interesa te savjetovanja i obavještavanja nalogodavca

3.1. Obveza čuvanja nalogodavčevih interesa

S obzirom na to da je ugovor o logistici mješoviti ugovor trgovačkog prava, ali prije svega ugovor poslovne prakse koji se razvija na području otpreme, manipulacije i prometa robom i nije uređen propisom, postavlja se pitanje je li uopće i u kojoj mjeri logističar u obvezi čuvati nalogodavčeve interese u ispunjenju ugovornih obveza. Obveza čuvanja nalogodavčevih interesa tipična je špediterska obveza te je zapravo riječ o prirodnom sastojku ugovora o špediciji.[664] Bez obzira na to što je obveza na čuvanje interesa nalogodavca propisana zakonom, ona pronalazi svoje mjesto i u nacionalnim špediterskim općim uvjetima poslovanja. Tako, primjerice, AÖSp i ADSp propisuju kako je špediter dužan brinuti se o interesima svojeg nalogodavca i ispunjavati svoje obveze s pažnjom urednog i savjesnog gospodarstvenika.[665]

[664] Obveza čuvanja nalogodavčevih interesa propisuje se i odredbama zakona kojima se uređuje ugovor o špediciji. Tako, primjerice, u čl. 854. st. 1. ZOO-a stoji: „Otpremnik je dužan u svakoj prilici postupiti kako zahtijevaju interesi nalogodavca i s pažnjom dobrog gospodarstvenika.“ Sličnu odredbu sadržava i s hrvatskim pravom usporediv § 454 Abs. 4 HGB-a.

[665] V. Ziff. 4.1. ADSp-a, Ziff. 1 ADSp-a 2003 i § 1 AÖSp-a.

Kad se govori o klasičnom ugovoru o špediciji iz § 453 HGB-a, ta odredba ADSp-a ima samo deklaratoran značaj.[666] Obveza čuvanja nalogodavčevih interesa utkana je u poslove špedicije koje špediter obavlja za račun nalogodavca izričitom odredbom HGB-a.[667] Dio autora, međutim, naglašava kako odredba ADSp-a o čuvanju nalogodavčevih interesa u određenim slučajevima nema samo deklaratoran značaj.[668] Razlog tomu jest polje primjene ADSp-a koje je mnogo šire od polja primjene odredaba ugovora o špediciji iz HGB-a.[669] ADSp u svojem poslovanju primjenjuju i prijevoznici, skladištari, a napose logističari i slični poduzetnici koji nisu zakonom posebno obvezani u izvršavanju ugovornih obveza štititi interese nalogodavaca na način kao što je to špediter u smislu odgovarajućih zakonskih odredaba.[670] Takvo stajalište, preneseno na ugovor o logistici, moglo bi značiti da takav standard zaštite nalogodavčevih interesa ne vrijedi osim ako nije ugovoren, bilo izričitom odredbom ugovora, bilo ugovaranjem općih uvjeta poslovanja, no ono bi bilo pogrešno.

Ipak, logističar mora u ispunjavanju svojih ugovornih obveza uvijek čuvati nalogodavčeve interese. Sklapanjem ugovora o logistici između ugovornih se strana produbljuje i dodatno naglašava odnos povjerenja koji se javlja već i u predugovornom razdoblju. Kao što je već i naglašeno, ugovor o logistici jednako je kao i ugovor o špediciji pravni posao utemeljen na povjerenju.[671] Stoga logističar mora u svim situacijama postupati u interesu svojeg nalogodavca, bez obzira koju konkretnu obvezu iz ugovora ispunjava.[672] Pritom treba posebno naglasiti da činjenica što logističar u ispunjenu svojih ugovornih obveza nastupa za svoj račun ne oslobađa logističara obveze zaštite nalogodavčevih interesa.[673] U tom smislu

[666] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 1 rbr. 1.

[667] V. § 454 Abs. 4 HGB-a.

[668] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 1 rbr. 2.

[669] Usp. Ziff. 2.1. ADSp-a u vezi s Ziff. 1.14 ADSp-a.

[670] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 1 rbr. 2, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 1 rbr. 1 spominje samo skladištare i prijevoznike.

[671] Tako za ugovor o špediciji Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 109. Slično i Zelenika, Ratko, Pavlić Helga, *Obveze špeditera iz ugovora o špediciji*, Hrvatska pravna revija, 2(2002),6 str. 37 – 47, str. 46, pišući o špediterskoj djelatnosti kao „djelatnosti povjerenja". Tako i Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 126.

[672] Tako za ugovor o špediciji Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 109.

[673] Tako za ugovor o špediciji prije svih Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 109, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, § 31, str. 510, rbr. 83 i 84.

obveza čuvanja nalogodavčevih interesa zapravo predstavlja „špediterski“ odnosno organizacijski element tog mješovitog ugovora.[674] Također, treba istaknuti da ona jednako vrijedi za sve činidbe logističara bez obzira na to primjenjuju li se na konkretnu činidbu pravila ugovora o prijevozu, ugovora o uskladištenju odnosno ugovora o djelu.

Čuvati nalogodavčeve interese u osnovi znači prilagoditi vlastite interese u ispunjenju ugovora nalogodavčevim interesima. Ako su interesi logističara glede ispunjenja ugovornih odredbi u koliziji s interesima njegova nalogodavca, on mora postupiti u skladu s nalogodavčevim interesima, a ako postoji dvojba oko toga što je u konkretnoj situaciji u nalogodavčevu interesu, logističar bi trebao komunicirajući s nalogodavcem otkloniti te dvojbe.[675] Pritom je važno voditi računa i o interesima logističara. To u osnovi znači kako se u ispunjenju te obveze ne bi smjelo ići nauštrb njegovih zakonom ili ugovorom zajamčenih prava i interesa, poglavito prava povezanih s obvezom nalogodavca na isplatu naknade za pruženu uslugu.[676]

Opći uvjeti MOH-a također imaju propisanu opću obvezu čuvanja nalogodavčevih interesa.[677] Postojanje te odredbe u Općim uvjetima MOH-a valja pozdraviti s istih osnova s kojih njemačka pravna književnost opravdava istoznačnu odredbu u ADSp-u.[678] Dakle, njezina bi primjena na klasičan ugovor o špediciji imala samo deklaratoran značaj, s obzirom na odredbu ZOO-a kojom se propisuje čuvanje nalogodavčevih interesa.[679] Odredbi treba uputiti

[674] Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, ističe kako u slučajevima u kojima špediter nastupa za svoj račun (§§ 458 – 460 HGB-a), pri čemu nastaje mješoviti ugovor s obilježjima ugovora o prijevozu i ugovora o špediciji, upravo obveza čuvanja nalogodavčevih interesa iz § 454 Abs. 4 HGB-a čini karakteristični „špediterski“ dio takvog ugovora.

[675] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 1 rbr. 3.

[676] *Ibid.*

[677] V. čl. 38. st. 1. „Otpremnik je dužan u svakoj prilici postupiti kako zahtijevaju interesi nalogodavca…“ Opći uvjeti MOH-a na nekoliko mjesta spominju obvezu zaštite nalogodavčevih interesa u točno određenim slučajevima. Tako je primjerice jedan od špediterskih poslova „iznalaženje najpovoljnijih prijevoznih puteva i klauzula koje treba primijeniti u međunarodnoj prodaji i međunarodnom prijevozu robe radi zaštite interesa nalogodavca“ (čl. 2. st. 3); ako je nalog koji je nalogodavac dao špediteru nepotpun, nejasan ili proturječan, a špediter ne može pribaviti potrebno objašnjenje, a slučaj ne trpi odgađanje, on je „dužan postupiti kao dobar gospodar, štiteći interese nalogodavca i o tome ga odmah obavijestiti“ (čl. 10., st. 4); u slučaju da špediter na nekom pretovarnom mjestu zastupa i pošiljatelja i primatelja robe, „dužan je brigom dobrog gospodara štititi interese i jednoga i drugoga, obavještavajući ih o svom radu“ (čl. 24. st. 2.).

[678] Usp. Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 1 rbr. 2.

[679] V. čl. 854. st. 1. ZOO-a.

manji nomotehnički prigovor. Ona je našla svoje mjesto u glavi XV. Općih uvjeta MOH-a u kojoj je uređeno pitanje odgovornosti špeditera. Primjerenije bi bilo tu odredbu premjestiti na sam početak Općih uvjeta MOH-a. Riječ je o općoj odredbi koja se u jednakoj mjeri primjenjuje na ispunjenje svih obveza koje špediter ili logističar koji primjenjuje te opće uvjete preuzima ugovorom s nalogodavcem. Pritom je zapravo i nevažno, kao što upozorava njemačka pravna književnost, nastupa li špediter prema nalogodavcu za svoj ili nalogodavčev račun.[680] U tom smislu obveza čuvanja nalogodavčevih interesa iz ugovora o špediciji u kojem špediter djeluje za račun nalogodavca jednako vrijedi i primjenjuje se i na ugovor o logistici, a posebice na ugovor o logistici u kojem su špediterske (organizacijske) obveze središnji element ugovora.

3.2. Obveza savjetovanja nalogodavca

Obveza savjetovanja nalogodavca proizlazi iz obveze čuvanja nalogodavčevih interesa i s njom je neodvojivo povezana. Ona se nadovezuje na identičnu obvezu logističara iz predugovornog razdoblja njihova odnosa.[681] I dok je logističar u predugovornom razdoblju dužan pružiti potrebna pojašnjenja u razumnoj mjeri primjerenoj pregovorima, u fazi ispunjenja ugovora mora voditi računa o svim potrebnim radnjama i mjerama nužnim da se izvrši sklopljeni ugovor. Pritom se od njega očekuje da pruža stručne savjete o svim radnjama i uslugama na koje se obvezao, a koje čine jedinstvenu cjelinu s organizacijom prijevoza robe. Osim toga, on je, kao stručnjak na području otpreme i manipulacije robom, dužan pružiti savjete o svim pitanjima za koja može ili treba pretpostaviti da mogu biti važna za nalogodavčevo donošenje poslovnih odluka povezanih s robom.[682]

Ključni dio obveze logističara na savjetovanje nalogodavca jest dužnost upozorenja na nedostatke njegova naloga.[683] Ta se obveza temelji na činjenici da je logističar stručniji od

[680] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 109, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 510, rbr. 83 i 84.

[681] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 4.

[682] U tom smislu Zelenika, Pavlić, *op. cit.* u bilj. 671, str. 37 – 47.

[683] V. čl. 852. ZOO-a. „Otpremnik je dužan upozoriti nalogodavca na nedostatke u njegovu nalogu, posebice na one koji ga izlažu većim troškovima ili šteti."

nalogodavca u onim poslovima zbog kojih ga nalogodavac angažira.[684] Naime, treba pojasniti kako se ugovor o špediciji u pravilu sklapa putem dispozicije nalogodavca. Dispozicija jest sinonim za nalog koji nalogodavac mora dati da bi špediter na osnovi njega izvršio sve poslove potrebne za otpremu robe.[685] Nalog treba sadržavati sve potrebne podatke o robi i njezinim svojstvima, točne upute u pogledu njezine otpreme i izvršenju poslova u vezi s otpremom te druge podatke potrebne za ispravno i pravodobno izvršenje naloga.[686] Stoga se može naići na stajalište kako dispozicija često ima pravnu prirodu ponude za sklapanje ugovora.[687] U poslovnoj je praksi najčešće riječ o pripremljenim obrascima koje nalogodavci popunjavaju podacima potrebnim za otpremu robe.[688]

U klasičnim špediterskim poslovima, a poglavito uz uporabu špediterskih obrazaca za dispoziciju, veći nedostaci u nalogu manje su vjerojatni u usporedbi s pružanjem logističkih usluga. U tom smislu logističar stoga mora s više opreza pristupiti ispitivanju naloga. Iako ugovor o logistici nema pravnu prirodu ugovora o nalogu, praktično nema razloga zašto se i taj ugovor ne bi sklapao putem nalogodavčeve dispozicije. Logističar će imati manju mogućnost sastavljanja obrazaca čijim popunjavanjem i prihvatom dolazi do sklapanja ugovora, međutim što je dulja poslovna veza između nalogodavca i logističara, povećavat će se mogućnost da se svaki pojedini ugovor sklapa putem pripremljenog obrasca. Od nalogodavca se i tada očekuje da dispozicija sadržava sve podatke koje i inače treba sadržavati. Podaci će biti prilagođeni njegovim poslovnim potrebama, kojima korespondira usluga koju obavlja logističar. Na dispoziciju će snažno utjecati savjetodavna uloga logističara iz predugovornog razdoblja njihova odnosa. Može se očekivati da će logističar na temelju nalogodavčeve dispozicije,

[684] Tako Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 38.

[685] V. čl. 6. st. 1. Općih uvjeta MOH-a. „Otpremu i dopremu robe, kao i poslove s tim u vezi otpremnik obavlja na temelju naloga odnosno dispozicije (…) nalogodavca."

[686] V. čl. 6. st. 2. Općih uvjeta MOH-a.

[687] Tako Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 95. „Nalozi nalogodavatelja redovito sadrže sve bitne (pa i nebitne) elemente ugovora o špediciji, koji ako ih špediter prihvati, zapravo znače i ugovor o špediciji. Na takav se način sklapa oko 90% ugovora o špediciji."

[688] Tako Carić, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1803, Trajković, *op. cit.* u bilj. 151, str. 669, Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 95.

otklanjajući pritom nedostatke naloga, u konačnici i biti kadar izraditi ponudu za sklapanje ugovora.[689]

U domaćoj pravnoj književnosti za ugovor o špediciji postoji stajalište po kojem je špediter povrijedio svoju obvezu upozorenja na nedostatke naloga samo ako je za nalogodavca nastupila veća, znatnija šteta uz veći propust špeditera.[690] Izloženo stajalište treba odbaciti.[691] Logističar je (kao i špediter) dužan nalogodavca upozoriti na sve nedostatke njegova naloga. Neopravdano je dokazivanje postojanja odgovornosti logističara vezati uz dokazivanje postojanja štete određene visine ili propusta određene vrste. Ono se protivi i obvezama logističara na postupanje s dužnom pažnjom i na čuvanje nalogodavčevih interesa.[692]

Obveza logističara da savjetuje nalogodavca dodatno bi se konkretizirala ugovaranjem Općih uvjeta MOH-a. Logističar bi tako bio „dužan svom nalogodavcu davati stručne savjete i sudjelovati u pregovorima radi zaključenja ugovora o međunarodnoj prodaji s gledišta prijevoza, osiguranja, carinskih pitanja i dr.“.[693] Ta odredba doista jest utemeljena na klasičnom poimanju špeditera koji se bavi isključivo poslovima povezanim s prijevozom robe. Dosadašnja izlaganja, međutim, upućuju na zaključak kako špediter višestruko širi lepezu usluga koju nudi na tržištu otpreme robe pretvarajući se pritom u logističara. Stoga nema zapreke da se ona tumači tako da je logističar dužan savjetovati nalogodavca o svim pitanjima u kojima je on stručan i koja se odnose na usluge koje on inače obavlja u svom redovnom poslovanju. S obzirom na složenost činidbi koje logističar može preuzeti, moguće je da će se on obvezati i na obavljanje određenih poslova koje ne obavlja u okviru svojeg redovnog

[689] V. Čl. 3. – 5. Općih uvjeta MOH-a koji uređuju institut špediterove ponude. Čl. 3. glasi: „Ponuda otpremnika obuhvaća samo poslove koji su u njoj izričito navedeni.“ Čl. 4. glasi: „Ponuda vrijedi samo do roka određenog za njeno prihvaćanje.“ Čl. 5. st. 1. glasi: „Ponuda u obliku jedne ukupne svote (forfaitni stav) za sve poslove otpremanja, koja može sadržavati troškove prijevoza, troškove carinskog zastupanja, troškove skladištenja i druge slične izdatke, vrijedi prema okolnostima koje postoje u trenutku kada je ponuda učinjena.“

Stoga se za klasični ugovor o špediciji može zaključiti da je sasvim uobičajeno da i špediter ima ulogu ponuditelja. U tom smislu i Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 95.

[690] Tako Carić, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1804, Trajković, *op. cit.* u bilj. 151, str. 670.

[691] Tako Gorenc, *op. cit.* u bilj. 32, str. 1262.

[692] Izloženo stajalište ne može izdržati ni test gramatičkog tumačenja. Čl. 852. ZOO-a rabi izraz „posebice“ što jasno ukazuje na to da se u obzir moraju uzeti svi nedostaci naloga, a osobito oni važniji, koji bi bili povezani s nastankom većeg troška ili štete.

[693] Čl. 2. st. 2. Općih uvjeta MOH-a.

poslovanja. S tim u vezi treba zauzeti stajalište da će logističar biti dužan savjetovati nalogodavca u pogledu tih obveza u mjeri u kojoj su one važne za izvršenje ostalih obveza iz ugovora, poglavito ako su postale dijelom ugovora na prijedlog ili uz savjet logističara. Navedeno stajalište proizlazi iz organizacijske dimenzije djelovanja logističara u kojoj on uvijek mora biti stručan, i koja se nalazi u srži njegove djelatnosti.

Logističar je dužan sudjelovati u pregovorima o kupoprodaji robe u onoj mjeri u kojoj mu nalogodavac to dopusti. On je dužan ponuditi se nalogodavcu da ga savjetuje u konkretnim pregovorima. Ako ga nalogodavac isključi iz pregovora o kupoprodaji robe koja jest ili će biti predmet ugovora o logistici, ta okolnost ne oslobađa logističara obveze upozoriti ga na moguće propuste, greške i opasnosti koje mu prijete, a o kojima ima određene spoznaje.[694] Ovaj zaključak proizlazi iz odnosa povjerenja koji se razvija između nalogodavca i logističara, pri čemu sve navedeno treba analogno primijeniti i na pregovore koji prethode kupoprodaji robe koja nema međunarodni element.

U o ovom pitanju s hrvatskim pravom usporedivom njemačkom pravu obveza na savjetovanje logističara konkretizirana je u općim uvjetima poslovanja ponajprije njegovom obvezom da upozori nalogodavca na zakonske ili administrativne zapreke, smetnje povezane s otpremom robe koje je on dužan ispitati pažnjom urednog i savjesnog gospodarstvenika.[695] Riječ je o jednom od važnijih, tipičnih špediterskih poslova[696] usmjerenom ponajprije na provjeru postoje li zakonske ili administrativne zapreke koje onemogućuju prijevoz robe u tehničkom, operativnom smislu.[697] Opći uvjeti poslovanja MOH-a sadržavaju, međutim,

[694] To će pitanje biti važno u slučaju nastanka štete za nalogodavca za koju on smatra da je posljedica propusta logističara da ga savjetuje u pitanjima u kojima je on stručan. Činjenica da se logističar ponudio savjetovati nalogodavca, a on je to odbio, predstavlja ispunjenje obveze logističara, stoga nema uvjeta za primjenu odredbi o posljedicama ispunjenja obveze iz čl. 342. ZOO-a. To svejedno ne znači da on neće biti odgovoran za štetu zbog propusta da upozori nalogodavca na određene okolnosti važne za njegove odnose s trećima, a o kojima ima saznanja.

[695] V. Ziff. 12.2 ADSp-a 2003. Riječ je o pojašnjenju opće obveze savjetovanja. Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, Ziff. 12 ADSp-a rbr. 9. U verziji ADSp-a koja je stupila na snagu 2017. godine nema odredbe koja bi u cijelosti odgovarala obvezi iz Ziff. 12.2 ADSp-a 2003, međutim u novom Ziff. 12.2 na snazi je obveza po kojoj su obje strane dužne obavijestiti jedna drugu o mogućim preprekama u ispunjenju ugovornih obveza. Promatrano s obvezom špeditera iz Ziff. 4.1 ADSp-a o potrebi upozorenja na nedostatke naloga, može se zaključiti da postoji obveza savjetovanja nalogodavca o administrativnim smetnjama u otpremi robe.

[696] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 12 rbr. 7.

[697] U Ziff. 12.2 ADSp-a 2003 navedena su primjerice uvozno-izvozna ograničenja vezana uz robu.

odredbu po kojoj špediter po primljenom nalogu ne ispituje postoje li zakonske ili druge smetnje za otpremu robe te postoje li uvozna, izvozna ili tranzitna ograničenja i tome slično, pa eventualni troškovi s tim u vezi terete nalogodavca.[698]

Tu odredbu Općih uvjeta MOH-a treba ocijeniti neprimjerenom u postojećem izričaju. Smisao špediterova ili logističareva djelovanja i jest upravo u organizaciji prijevoza robe, odnosno izbjegavanju različitih ograničenja i s njima povezanih troškova koji bi mogli teretiti nalogodavca. Odredbu bi valjalo izmijeniti tako da špediter bude dužan upozoriti nalogodavca o postojanju zakonske ili druge smetnje za otpremu robe te postoje li uvozna, izvozna ili tranzitna ograničenja o kojima ima saznanja ili je morao imati saznanja. Nije riječ o tome da se špediteru nameću obveze detaljnog proučavanja regulatornog okvira za trgovanje i promet određenom robom na nekom području (svojevrsni pravni *due diligence*), već o tome da je špediter dužan upozoriti nalogodavca na okolnosti koje bi njemu trebale biti poznate s obzirom na to da je riječ o stručnjaku otpreme robom te da bi kao takav, bolje od prosječnog poduzetnika, trebao imati saznanja o određenim administrativnim ograničenjima ili preprekama. Također bi, u konkretnom slučaju primjene te odredbe čl. 22. st. 1. Općih uvjeta MOH-a, valjalo razmisliti i o mogućnosti njezina oglašavanja ništetnom u skladu s čl. 296. ZOO-a.[699] Ta odredba ugrožava svrhu sklopljenog ugovora o špediciji odnosno ugovora o logistici te bi u konkretnom slučaju moglo doći do ispunjenja uvjeta za njezino oglašavanje ništetnom, izuzev dijela odredbe koji se odnosi na troškove takvih prepreka za koje je jasno da ih u konačnici snosi nalogodavac, poglavito ako se uzme u obzir sve što je potrebno ocijeniti prilikom ocjene ništetnosti.[700]

Uklanjanje prepreka na koje ga logističar upozori (primjerice rješavanje uvozno-izvoznih, vanjskotrgovinskih formalnosti poput pakiranja robe u skladu sa zahtjevima javnih vlasti, pripreme robe za zadovoljavanje fitosanitarnih uvjeta za uvoz i sl.) jest obveza

[698] V. čl. 22. st. 1. Općih uvjeta MOH-a.

[699] V. čl. 296. st. 1. ZOO-a. „Ništetne su odredbe općih uvjeta ugovora koje, suprotno načelu savjesnosti i poštenja, prouzroče očiglednu neravnopravnost u pravima i obvezama strana na štetu suugovaratelja sastavljača ili ugrožavaju postizanje svrhe sklopljenog ugovora, čak i ako su opći uvjeti koji ih sadrže odobreni od nadležnog tijela."

[700] V. čl. 296. st. 2. ZOO-a. „Prilikom ocjene ništetnosti određene odredbe općih uvjeta ugovora uzimaju se u obzir sve okolnosti prije i u vrijeme sklapanja ugovora, pravna narav ugovora, vrsta robe ili usluge koja je objekt činidbe, ostale odredbe ugovora kao i odredbe drugog ugovora s kojim je ta odredba općih uvjeta ugovora povezana." Osobito ističemo ocjenu pravne naravi ugovora o špediciji kao ugovora o organizaciji prijevoza robe, odnosno ugovora o logistici koji također ima snažnu organizacijsku komponentu.

nalogodavca.[701] Iako bi se načelno mogli složiti s navedenim stajalištem, ne bi bilo pogrešno očekivati da će logističar ugovorom ipak preuzeti obvezu samostalno ukloniti prepreke koje stoje na putu otpremi robe.[702] To proizlazi iz gospodarske svrhe sklapanja ugovora o logistici koja se sastoji od integracije svih aktivnosti potrebnih za otpremu robe i učinkovitu uporabu robe koja stigne na dogovoreno odredište. Ako ugovor ne spominje obvezu uklanjanja administrativnih prepreka, treba zaključiti da je riječ o obvezi koja pogađa nalogodavca. Ako logističar ugovorom preuzme obvezu ukloniti prepreke, trošak njihova uklanjanja snosit će on, jer u ispunjenju ugovora djeluje za svoj račun. Jasno je, međutim, da će u gospodarskom smislu konačan trošak njihova uklanjanja logističar pokušati prevaliti na nalogodavca putem naknade koju mu se nalogodavac obvezao platiti.

Logističar bi bio dužan upozoriti nalogodavca na propuste koje on čini u pokušaju rješavanja zapreka na koje ga je upozorio.[703] I ovdje se može tražiti dokaz svrsishodnosti povjeravanja logističaru, kao specijaliziranom stručnjaku, rješavanje svih zakonskih i administrativnih zapreka povezanih s otpremom robe. Ako je logističar u pregovorima ili putem javnih, svima dostupnih izjava dao nalogodavcu do znanja da posjeduje određena stručna znanja u izvršenju određenih usluga, on mora ispuniti ugovor u skladu s danim izjavama.[704] Stručnim znanjem smatraju se njegovo znanje i iskustvo u savladavanju različitih prepreka u otpremi robe. Ta se odredba odnosi na slučajeve u kojima logističar javno ili u neposrednom kontaktu stvara u nalogodavca opravdana očekivanja da on može svojim stručnim znanjem i iskustvom savladati sve ili određene zapreke u organizaciji prijevoza i manipulaciji robom.[705] On ta očekivanja ne smije iznevjeriti. U suvremenoj praksi otpreme robe upravo logističar preuzima odgovornost za cjelokupan pothvat otpreme robe i obavljanje

[701] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 12 rbr. 7. Bahnsen ističe kako je rješenje vanjskotrgovinskih pitanja povezanih s otpremom robe ponajprije dužnost nalogodavca.

[702] Nema zapreke da to učini i špediter temeljem klasičnog ugovora o špediciji, pri čemu će on sve potrebne radnje poduzimati za račun nalogodavca. U slučaju špedicije s fiksnom naknadom u kojoj špediter preuzima obvezu ukloniti zakonske ili administrativne zapreke, treba zauzeti stajalište da su njome obuhvaćeni i svi troškovi koje špediter u tom slučaju mora snositi.

[703] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 12 rbr. 7.

[704] V. Ziff. 12.2 S. 2. ADSp-a 2003 ADSp 2017. više nemaju izričitu odredbu o tome, no treba uzeti u obzir da bi u slučaju u kojem se u pregovorima ističe stručno znanje o regulatornim preprekama otpreme robe na određenom tržištu ta obveza vrijedila i u slučaju da je izrijekom ugovorena primjena ADSp-a 2017.

[705] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 12 rbr. 7, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 12 rbr. 9.

svih potrebnih radnji kako bi roba ispunila svoju gospodarsku svrhu po dolasku na odredište. Odgovornost se, među ostalim, odnosi na savladavanje zapreka u otpremi robe.

Obveza savjetovanja, upozoravanja nalogodavca na postojanje određenih zapreka, ne smije se restriktivno tumačiti i ograničiti isključivo na slučajeve zakonskih i administrativnih smetnji organizacije prijevoza robe. U skladu s općom obvezom logističara na čuvanje nalogodavčevih interesa, treba je proširiti i na sve ostale zapreke koje stoje na putu otpremi.[706] Ako pak logističar ne preuzme obvezu samostalno se pobrinuti za uklanjanje zapreka otpremi robe, ili po prirodi stvari on to ne može učiniti,[707] on će uvijek morati jasno, točno i objektivno upozoriti nalogodavca na postojanje određenih smetnji u otpremi robe koje je uočio ispunjavajući obvezu ispitivanja, istraživanja njihova postojanja.[708] Upozorenja koja je dužan prenijeti moraju biti upućena na primjeren način, kako bi nalogodavac za njih pravodobno saznao.[709] Savjeti koje je dužan nalogodavcu pritom dati moraju biti jasni, potpuni i cjeloviti, u skladu s pažnjom dobrog stručnjaka. Ako logističar sazna da su upozorenja i savjeti koje je prenio nalogodavcu pogrešni ili nepotpuni, on ih mora smjesta ispraviti.[710]

Obvezu savjetovanja nalogodavca sadržavaju i Model pravila FIATA-e. To jasno proizlazi iz čl. 2.1. Model pravila u kojem jasno stoji da se dio usluga koje preuzimaju poduzetnici koji ih primjenjuju u svojem poslovanju (primjerice logističari) sastoji i od savjetovanja nalogodavca glede svih radnji koje po Model pravilima ulaze u definiciju „špediterskih usluga“. Logističar je tako osobito, ali ne isključivo, dužan savjetovati nalogodavca glede svih carinskih i uvozno-izvoznih pitanja, deklariranja robe radi udovoljavanja zahtjevima javnih vlasti, osiguranja robe, pitanja naplaćivanja roba i usluga, te isprava povezanih s otpremom robe.[711] Ugovaranjem primjene Model pravila FIATA-e logističar preuzima posebnu ugovornu obvezu savjetovanja koju bi mogao ograničiti ili isključiti samo posebnom ugovornom odredbom.

---

[706] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 12 rbr. 9.

[707] Primjerice, uklanjanje određenih vanjskotrgovinskih barijera koje može učiniti isključivo nalogodavac.

[708] Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 12 rbr. 9.

[709] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 12 rbr. 7, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 12 rbr. 9.

[710] Tako Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 12 rbr. 9.

[711] Usp. čl. 2.1. Model pravila.

Zanimljiv pristup uređenju obveze savjetovanja nalogodavca možemo naći u BIFA općim uvjetima poslovanja. Logističar koji posluje uz primjenu BIFA-STC-a dužan je savjetovati svojeg nalogodavca.[712] Nalogodavac se, s druge strane, obvezuje nadoknaditi štetu ili gubitak koji bi poduzetnik koji ih primjenjuje u svojem poslovanju (primjerice logističar) pretrpio prenošenjem i priopćavanjem njegovih savjeta trećim osobama.[713] Drugim riječima, nalogodavac načelno ne bi smio prenositi trećima savjete koje je dobio od svojeg logističara. Ta odredba ukazuje na važnost savjetodavne uloge logističara kao i njihova znanja i iskustva u uvjetima suvremene organizacije prijevoza robe i pružanja logističkih usluga.

U obvezu savjetovanja logističara možemo ubrojiti i njegovu dužnost upozoriti nalogodavca na nedostatke pakiranja, ako sam nije preuzeo obvezu pakiranja pošiljke.[714] Praksa, međutim, pokazuje da je upravo pakiranje robe jedna od uobičajenih logističkih činidbi čije ispunjenje preuzimaju logističari. U tom je smislu nalogodavac dužan za potrebe pakiranja robe pružiti logističaru sve potrebne informacije o robi, njezinim svojstvima ili manama, pa čak i namjeni. Logističar je pak dužan, u okviru obveze na savjetovanje nalogodavca, uputiti nalogodavca na najbolje načine i tehnike pakiranja robe za prijevoz, a ako ne može samostalno pružiti predmetnu uslugu, angažirati pomoćnika u ispunjenju koji će to izvršiti u skladu s pravilima struke.

3.3. Obveza obavještavanja nalogodavca

Iz opće obveze čuvanja nalogodavčevih interesa proizlazi i obveza logističara da obavještava nalogodavca o svim okolnostima važnim za otpremu robe i manipuliranje robom. Bez obzira na to što logističar nastupa za svoj račun i preuzima odgovornost za cjelokupni pothvat otpreme robe, on i dalje pruža nalogodavcu uslugu povezanu s robom koja je njegovo

[712] Usp. čl. 1. i čl. 13. BIFA-STC-a. Ta dužnost nije propisana izričito, ali bi se o njezinu postojanju moglo zaključiti kombiniranjem čl. 1. (općih odredbi) i čl. 13. koji uređuje pitanje savjetovanja nalogodavca. Nalazi se u glavi općih uvjeta u kojoj su uređene obveze logističara.

[713] V. čl. 13. BIFA-STC-a.

[714] V. čl. 853. ZOO-a po kojem je špediter, ako stvar nije zapakirana ili inače nije pripremljena za prijevoz kako treba, dužan upozoriti nalogodavca na te nedostatke, a kad bi čekanje da ih nalogodavac otkloni njemu štetilo, špediter ih je dužan otkloniti na račun nalogodavca.

vlasništvo ili nad kojom nalogodavac ima konkretan gospodarski interes.[715] Stoga se obveza obavještavanja odnosi ponajprije na informacije o stanju i sudbini robe koja se otprema. Treba zaključiti da je obveza obavještavanja nalogodavca o stanju njegove robe tipična „špediterska" obveza ugovora o logistici s istih osnova kao i obveza čuvanja nalogodavčevih interesa.

Logističar je dužan bez odgode obavijestiti nalogodavca o oštećenju robe[716] kao i o okolnostima koje upućuju na mogućnost oštećenja ili propasti robe.[717] Nevažno je pritom nalazi li se roba pod paskom logističara ili osoba kojima se on koristi u ispunjenju svojih ugovornih obveza.[718] Naime, kod ugovora o logistici treće osobe kojima se logističar služi imaju položaj svojevrsnih podizvođača, pomoćnika u ispunjenju obveze. Logističar nije pritom dužan izvijestiti nalogodavca o tome kome je povjerio izvršenje pojedinih obveza iz ugovora.[719]

Logističar je dužan nalogodavca obavijestiti o svim neuobičajenim, atipičnim događanjima povezanima s otpremom i manipulacijom robom.[720] Pritom je važno da se nalogodavcu pruže potpune i točne obavijesti o važnim okolnostima kako bi on, u skladu s novim razvojem događaja, mogao reagirati u vlastitom interesu mijenjajući postojeće ili

[715] Primjerice, kad roba prelazi u nalogodavčevo vlasništvo, kad je preda nalogodavčev logističar (ako je tako dogovoreno ugovorom o kupoprodaji robe), a potrebna mu je za proizvodnju proizvoda ili pružanje usluge iz njegove gospodarske djelatnosti. U tom smislu Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 46, tumače špediterovu obvezu obavještavanja nalogodavca, među ostalim, i velikom vrijednosti robe koja se otprema.

[716] Usp. čl. 854. st. 2. ZOO-a u kojem stoji da je špediter dužan bez odgađanja obavijestiti nalogodavca o oštećenju stvari i o svim okolnostima važnim za njega i poduzeti sve potrebne mjere radi očuvanja njegovih prava prema odgovornoj osobi.

Za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo isto zaključuje Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 128, koji govori o gubitku i oštećenju robe. Iako to izričito ne piše u čl. 845. st. 2. ZOO-a, odredbu treba primijeniti i na gubitak robe.

[717] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj 151, § 454 rbr. 16.

[718] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 16, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 102. To pravilo vrijedi i za klasičan ugovor o špediciji.

[719] Takva obveza primjerice ne postoji ni kod klasičnog ugovora o špediciji. Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 16, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 101.

[720] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 122, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 100. Usp. i čl. 854. ZOO-a po kojem je špediter dužan bez odgađanja obavijestiti nalogodavca i o „svim okolnostima značajnim za njega".

donoseći nove poslovne odluke.[721] Može se stoga zaključiti kako logističar nema obvezu redovito obavještavati nalogodavca o stanju njegove robe, već samo kad su otprema i manipuliranje robom povezani s određenim teškoćama, problemima, nepredviđenim i neuobičajenim situacijama i događajima.[722]

Nasuprot tomu, logističar ima obvezu izvijestiti nalogodavca o pojedinim pitanjima povezanim s ispunjenjem ugovora na nalogodavčev izričit zahtjev. Izuzev odgovora na ona pitanja koja se odnose na okolnosti koje bi mu logističar ionako morao prenijeti, nalogodavac ima pravo znati u kakvu se općem stanju nalazi njegova roba i kako teče izvršenje ugovora.[723] Nalogodavac ne bi smio zloupotrebljavati svoje pravo na potpunu i točnu informaciju. U tom slučaju logističar ima pravo uskratiti nalogodavcu tražene obavijesti.[724] Zloupotrebom prava može se smatrati traženje obavijesti o okolnostima izvršenja ugovora koje očito nisu od osobitog interesa za nalogodavca.[725] Logističar, s druge strane, ima legitiman interes zaštititi stečena znanja i vještine (*know-how*) i može uskratiti informacije koje bi ugrozile njegove poslovne procese. Kako logističar djeluje za svoj račun i preuzima odgovornost za cjelokupan otpremnički pothvat, valja zauzeti stajalište da je njegov prostor za uskratu obavijesti širi nego u slučaju klasičnog ugovora o špediciji. Ako nema osnova za uskratu informacija o pojedinim pitanjima izvršenja ugovora, on je dužan traženu obavijest prenijeti bez odgađanja, istinito i

[721] U tom smislu Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 100.

[722] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 127, Helm, *op. cit.* u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 122.

[723] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 103.

[724] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Helm, *op. cit.* u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 126, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 103.

[725] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 103. Podsjetimo, logističar načelno nije dužan priopćiti nalogodavcu komu je povjerio izvršenje svih ili nekih obveza iz ugovora.

potpuno.[726] Teret dokaza o pravodobnom i točnom obavještavanju nalogodavca o svim važnijim okolnostima u tom smislu pogađa logističara.[727]

Logističar bez posebne ugovorne odredbe nema obvezu implementirati tzv. *Tracking & Tracing* sustav za praćenje otpremljene robe kako bi izvještavao nalogodavca o njezinu položaju.[728] *Tracking & Tracing* sustav za praćenje robe zajednički je naziv za različite suvremene metode praćenja robe od pošiljatelja do primatelja koji uključuje praćenje robe putem mobilnih mreža (*SMS-Tracking*) i telefonskih mreža (*Phone-Tracking*), satelitsko praćenjem robe GPRS-om i drugim suvremenim sustavima praćenja.[729] Riječ je o sustavu koji se nužno prilagođava specifičnim potrebama svakog nalogodavca, a u poslovnoj ga praksi, izuzev logističara, nude i provode prijevoznici, špediteri i skladištari.[730] Stoga se ni za jednog od spomenutih poduzetnika ne može zaključiti da su dužni implementirati taj sustav obavještavanja nalogodavca o kretanju i stanju robe u prometu, ako se na to nisu posebno ugovorno obvezali.[731]

Kao što je već istaknuto, obveza obavještavanja iz ugovora o logistici jest tipična obveza špediterskog karaktera.[732] Riječ je o obvezi koju uobičajeno sadržavaju nacionalni opći uvjeti poslovanja koje donose špediterska i logistička udruženja. Tako Opći uvjeti MOH-a sadržavaju

[726] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 17, Trajković, *op. cit*. u bilj. 151, str. 672.

[727] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 16. Isto zaključujemo i iz Bukljaševa stajališta po kojem špediter odgovara nalogodavcu za štetu ako ne postupi u skladu s tom obvezom.

[728] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 17, Rinkler, *op. cit.* u bilj. 151, § 453 rbr. 103.

[729] Tako Müglich, Andreas, *Tracking & Tracing – Informationsrechtliche Aspekte der elektronischen Sendungsverfolgung,* Transportrecht, 7/8 (2003), str. 280 – 285, str. 281.

[730] U tom smislu Müglich, *op. cit*. u bilj. 729, str. 282.

[731] *Ibid.* Ipak bi valjalo preporučiti uvođenje neke od varijanti *Tracking & Tracing* sustava kako bi se zaštitili interesi nalogodavca i logističara. Pretpostavka jest da će uvođenje tog sustava olakšati utvrđivanje mjesta nastanka štete na robi ako se roba prevozi različitim prijevoznim sredstvima, odnosno ako se na robi izvršavaju različite logističke činidbe, što se može pokazati osobito važnim za primjenu odgovarajućih pravila u postupku naknade štete nalogodavcu, odnosno za primjenu sustava mrežaste odgovornosti logističara za štetu.

[732] U tom smislu Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 17.

obvezu špeditera obavještavati nalogodavca o tijeku prijevoza njegove robe.[733] To ne znači da je špediter dužan konstantno obavještavati nalogodavca o tijeku prijevoza, već isključivo o glavnim fazama prijevoza robe.[734] Isto tako, tu obvezu treba tumačiti i mnogo šire od pukog informiranja o tijeku prijevoza. Nalogodavcu su mnogo važnije obavijesti o stanju i promjenama na robi, stoga se odredba kojom se to pitanje uređuje u ZOO-u čini primjerenijom.[735]

ADSp, primjerice, jasnije uređuje obvezu obavještavanja nalogodavca. Uz primjenu ADSp-a, logističar bi nalogodavca trebao obavijestiti o svim okolnostima važnim za njega, a na zahtjev nalogodavca o stanju izvršenja ugovora, kao i radnjama i mjerama koje su poduzete da bi se ugovor izvršio.[736] Špediter odnosno logističar nije dužan izvijestiti nalogodavca o troškovima koje snosi u ispunjenju ugovora. Na to je obvezan samo onaj špediter koji nastupa za račun nalogodavca, a ne za svoj račun.[737] Njemačka pravna književnost tu odredbu drži opravdanom.[738] Logističar preuzima odgovornost za posao koji obavlja, i to u pravilu uz fiksnu naknadu, stoga elementi na temelju kojih on formira ukupnu naknadu za ispunjenje ugovora nisu od neposrednog interesa za nalogodavca.

[733] Čl. 17. Općih uvjeta MOH-a.

[734] Tako Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 126, Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 46 pozivajući se na izričaj odgovarajuće odredbe Općih uvjeta MOH-a iz 1993. godine.

[735] V. čl. 854. st. 2. ZOO-a. Špediteru se u Općim uvjetima MOH-a nameće obveza obavještavanja nalogodavca u konkretnim situacijama i o točno određenim okolnostima. Tako, primjerice, špediter mora nalogodavca bez odgađanja obavijestiti o oštećenju robe i o svim događajima važnim za nalogodavca kad pošiljka stigne na odredište vidljivo oštećena ili s vidljivim koletarnim manjkom, ako špediter na tom mjestu zastupa primatelja pošiljke (čl. 23.); špediter mora obavijestiti nalogodavca o činjenicama koje je saznao u slučaju generalne havarije (čl. 25.); špediter mora obavijestiti i upozoriti nalogodavca na nedostatke u pakiranju robe ili na nespremnosti robe za prijevoz (čl. 32. st. 3).

[736] V. Ziff. 14.1 ADSp-a. Isto tako i § 25 VBGL-a.

[737] Usp. Ziff. 14.1 ADSp-a i § 25 VBGL-a.

[738] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 14 rbr. 3, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 14 rbr. 2.

4. Obveza prijevoza robe odnosno organizacije prijevoza robe

4.1. Općenito

Prijevoz robe nalazi se u središtu ugovora o logistici. Logističar se u pravilu uvijek obvezuje nalogodavcu organizirati prijevoz robe, čuvati robu i izvršiti druge logističke činidbe potrebne da bi roba mogla sa što manje troška u što kraćem vremenu ispuniti svoju gospodarsku svrhu. Pritom je važno naglasiti da logističar prema nalogodavcu preuzima odgovornost za prijevoz robe. On se ne obvezuje nalogodavcu na sklapanje ugovora o prijevozu i drugih provedbenih poslova povezanih s prijevozom za njegov račun.[739] To ne znači da se logističar ne može koristiti trećim osobama u ispunjenju vlastitih obveza. Jednako tako logističar se ne obvezuje nalogodavcu isključivo prevesti robu.[740] To ne znači da logističar ne može prevesti robu koristeći se vlastitim prijevoznim sredstvima.

Smisao angažiranja logističara u organizaciji prijevoza robe možemo tražiti u objedinjavanju špediterskih, prijevozničkih i usluga čuvanja (skladištenja) robe uz pružanje ostalih uobičajenih logističkih usluga, stoga rješenja za otvorena pitanja organizacije prijevoza valja ponajprije tražiti u onim odredbama zakona i općih uvjeta poslovanja koje uređuju slučajeve u kojima špediter nastupa za svoj račun.[741] Općenito govoreći, u ispunjenju špediterove obveze organizacije prijevoza robe valja razmotriti njegovu obvezu izbora prijevoznog puta, prijevoznog sredstva i načina prijevoza (instradacija), obvezu prihvata robe za prijevoz, obvezu izvršenja prijevoza te obvezu izdavanja različitih isprava povezanih s otpremom robe. No prije svega valja raspraviti pitanje je li i u kojoj mjeri logističar glede organizacije prijevoza dužan postupati po uputama (nalogu) nalogodavca. Zauzeta se stajališta mogu primijeniti i na postupanje po uputama u ispunjenju ostalih usluga koje preuzima logističar.

[739] Obveza koju preuzima špediter temeljem ugovora o špediciji.

[740] Obveza koju preuzima prijevoznik temeljem ugovora o prijevozu.

[741] Prije svega slučaj samostalnog nastupa špeditera, slučaj kad špediter ima prava i obveze *principala* temeljem ugovora o špediciji i ugovora o špediciji s fiksnom naknadom.

4.2. Obveza postupanja po uputama nalogodavca pri organizaciji prijevoza robe

4.2.1. Općenito

Špediter je dužan držati se uputa o pravcu puta, sredstvima i načinu prijevoza te ostalih uputa dobivenih od nalogodavca.[742] Riječ je o jednoj od odredaba ZOO-a u kojima jasno do izražaja dolazi želja zakonodavca utemeljiti ugovor o špediciji na osnovi pravila i načela koja vrijede za ugovor o nalogu.[743] Zakon polazi od pojma špeditera čija je osnovna, ako ne i jedina funkcija sklopiti nužne pravne poslove za račun nalogodavca, a po njegovim uputama. Drugim riječima, špediter se smatra svojevrsnom „produženom rukom" nalogodavca u poslovima prijevoza robe. I dok je takav pristup posve opravdan glede ugovora o špediciji u kojem špediter nastupa za račun nalogodavca, potrebno je ispitati njegovu primjerenost u onim ugovorima gdje špediter izvršava obveze iz ugovora za svoj račun. Špediterova se uloga promijenila i ne može ga se više promatrati pukim izvršiteljem tuđih naloga. S tih je osnova, među ostalim, i nastao ugovor o logistici u poslovnoj praksi.

4.2.2. Obveza postupanja po uputama pri organizaciji prijevoza u ugovoru o špediciji kad špediter djeluje za račun nalogodavca

Zakonska odredba o postupanju po uputama nalogodavca predstavlja konkretizaciju špediterove obveze postupanja u interesu nalogodavca.[744] Sličnu odredbu možemo pronaći u nekim zakonodavstvima usporedivim s hrvatskim.[745] No, i bez njezina postojanja špediter bi bio dužan držati se nalogodavčevih uputa. Špediter u klasičnom, redovitom ugovoru o špediciji djeluje uvijek za račun nalogodavca. Riječ je o ugovoru utemeljenom na ugovoru o nalogu čije

[742] Čl. 855. st. 1. ZOO-a.

[743] Čl. 765. st. 1. ZOO-a. „Nalogoprimac je dužan izvršiti nalog prema primljenim uputama, s pažnjom dobrog gospodarstvenika odnosno dobrog domaćina, ostajući u njegovim granicama i u svemu skrbiti o interesima nalogodavca i njima se rukovoditi."

[744] Tako, primjerice, Trajković, *op. cit.* u bilj. 151, str. 673.

[745] Primjerice § 454 Abs. 4. HGB-a, § 408 Abs. 1. UGB-a.

je važno obilježje obveza postupanja u skladu s uputama nalogodavca.[746] Praksa, međutim, pokazuje da nalogodavac u osnovi ne određuje pravac puta, prijevozna sredstva i način prijevoza.[747] Riječ je o iznimno složenim pitanjima koja zahtijevaju visoku stručnost i iskustvo osobe koja o tome odlučuje kao i temeljitu analizu svih čimbenika koji utječu na organizaciju prijevoza.[748] Nalogodavac stoga ne može samostalno, bez pomoći špeditera, donijeti odluku koja će sasvim biti u njegovu interesu. Stoga se u fazi sklapanja ugovora nadopunjavaju obveza špeditera na savjetovanje nalogodavca i nalogodavčevo pravo davanja uputa. Upute koje će nalogodavac dati špediteru u svojoj dispoziciji u velikoj su mjeri oblikovane špediterovim savjetima.

Pojam „upute“, u smislu čl. 855. st. 1. ZOO-a, treba razumjeti kao svaku nalogodavčevu konkretizaciju, detaljizaciju opće ugovorne obveze špeditera na postupanje u skladu s nalogodavčevim uputama nakon sklapanja ugovora, bez obzira na njezin sadržaj.[749] Uputa se špediteru može prenijeti u bilo kojem obliku, ako drugačije nije ugovoreno.[750] Uputa koju nalogodavac daje špediteru mora biti takva da se po njoj može postupiti. Smatra se da se po uputi nalogodavca može postupiti ako njezino ispunjenje nije špediteru neprimjereno teško, ako ne izlaže špeditera većem, neuobičajenom riziku ili ako u većoj mjeri ne umanjuje špediterova prava iz ugovora.[751] Drugim riječima, upute ne smiju povećati obveze koje je

[746] Usp. čl. 765. ZOO-a.

[747] Tako, primjerice, Carić, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1807.

[748] Tako Zelenika, Pavlić, *op. cit.* u bilj. 671, str. 38, Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 112.

[749] Tako Bydlinski, glede pojma upute u smislu HGB-a, a koji odgovara pojmu upute u smislu ZOO-a, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 111. Navedeno proizlazi i iz izraza „ostalih uputa dobivenih od nalogodavca“ pri čemu se ponajprije misli na sadržaj tih uputa.

[750] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 15. U tom smislu treba istaknuti i stajalište VSRH zauzeto u odluci Revt 115/05-2 od 12. rujna 2006. godine objavljenoj na pravnom informacijskom portalu Ius info u kojem jasno stoji da „… je otpremnik iz ovog pravnog posla bio dužan držati se uputa tužitelja kao komitenta nalogodavca, što znači držati se i usmeno ugovorene upute da bez prethodnog odobrenja ne otpušta vozila iz skladišta… jer, kakva bi bila svrha ugovaranja da se bez prethodnog odobrenja tužitelja ne smiju otpuštati vozila iz skladišta, da je takvo utanačenje bilo samo sebi svrha“. Jednako tako i u presudi VSRH Revt 144/15-2 od 27. svibnja 2015. godine objavljenoj na pravnom informacijskom portalu Ius info u kojoj stoji da se tuženik… „kao otpremnik iz ovog pravnog posla bio dužan držati uputa tužitelja kao komitenta nalogodavca, što znači držati se i usmeno ugovorene upute“.

[751] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 15.

špediter preuzeo sklopljenim ugovorom.[752] Upute po kojima špediter mora poduzeti radnje većeg opsega od onog što je dogovoreno same su za sebe bez pravnog učinka i špediter nije dužan postupiti po njima nakon što za njih sazna.[753] Također, smatra se da se po uputi može postupiti ako su radnje koje se njome zahtijevaju objektivno provedive.[754]

Ako nije moguće postupiti po uputama nalogodavca, špediter je dužan zatražiti nove upute, a ako za to nema vremena ili je to nemoguće, dužan je postupiti onako kako to zahtijevaju interesi nalogodavca.[755] Izraz „nije moguće postupiti po uputama" valja proširiti i na upute koje bi špediter mogao objektivno izvršiti i koje njemu nisu nerazmjeran teret, ali su za nalogodavca štetne i nisu u njegovu interesu. Postupanje špeditera po uputama koje očito nisu u nalogodavčevu interesu predstavljalo bi povredu njegove obveze na čuvanje nalogodavčevih interesa.[756] Ako nalogodavac inzistira na provođenju svojih uputa koje su objektivno provedive, ali za koje špediter drži da nisu u nalogodavčevu interesu, špediter je dužan postupiti u skladu s njima.[757] Može se hipotetski postaviti pitanje bi li špediter mogao odbiti postupiti u skladu s takvim uputama ako bi njihova provedba mogla ugroziti njegov ugled, a posljedično i položaj na tržištu. Takav je slučaj usporediv sa situacijom iz čl. 596. st. 2. ZOO-a. Naime, ako je naručitelj kod ugovora o djelu zahtijevao da se stvar izradi od materijala na čije mu je nedostatke izvođač ukazao, izvođač je dužan postupiti po njegovu zahtjevu, osim ako je očito da materijal nije podoban za naručeno djelo ili ako bi izrada od zahtijevanog materijala mogla nanijeti štetu ugledu izvođača, u kojem slučaju izvođač može raskinuti ugovor. Polazeći od toga da je špediter u tom slučaju bio vjeran ugovoru te je ispunio obvezu upozoriti nalogodavca na štetne upute, provedba kojih može uzrokovati štetu i špediteru, valjalo bi špediteru, posebice onomu koji obvezu ispunjava za svoj račun, priznati pravo na raskid ugovora.

---

[752] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 113.

[753] U tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 113.

[754] U tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 116.

[755] Usp. čl. 855. st. 2. ZOO-a.

[756] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 114.

[757] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 114.

Pravilo po kojem špediter mora tražiti nove upute praktično se primjenjuje u dva slučaja: kad nalogodavac novim uputama mijenja dispoziciju, tj. daje dodatne upute špediteru, a po tim uputama nije moguće postupiti, te kad špediter zbog novih okolnosti smatra da nije u nalogodavčevu interesu postupiti onako kako je dogovoreno.[758]

U prvom slučaju nije riječ o tome da nalogodavac ima namjeru izmijeniti sadržaj ugovora svojom jednostranom izjavom. On nema na to pravo. Također, ta jednostrana izjava nema pravni učinak ponude čijim bi prihvatom nastao novi ugovor o špediciji.[759] Treba uzeti u obzir da je ugovor o špediciji uvijek posao koji prati neki drugi pravni posao robnog prometa, prije svega kupoprodaju robe. Ovisno o pravnim odnosima nalogodavca i treće osobe kojoj je roba namijenjena ili čija se roba prevozi, može doći do promjena u načinima ispunjenja ugovora o špediciji. Ono što je bilo u gospodarskom interesu nalogodavca u trenutku sklapanja ugovora ne mora biti u njegovu interesu u trenutku njegova ispunjenja.[760] Da ZOO-om i nije predviđena odredba o traženju novih uputa, špediter bi to bio dužan učiniti, što proizlazi iz njegovih obveza savjetovanja, obavještavanja i postupanja u nalogodavčevu interesu.[761]

U drugom slučaju riječ je o situacijama u kojima je ispunjenje ugovora vremenski udaljenije od trenutka sklapanja ugovora pa je zbog promijenjenih okolnosti nužno prilagoditi prijevozni put, sredstvo, način prijevoza. Špediter zbog promijenjenih okolnosti ne smije odstupiti od nalogodavčevih uputa sadržanih u sklopljenom ugovoru samo zbog toga što ih zbog novih, drugačijih okolnosti drži nesvrhovitima, odnosno smatra da upute nisu u nalogodavčevu interesu. U skladu s obvezom obavještavanja, on mora nalogodavca upoznati s novim okolnostima, upozoriti ga na nesvrhovitost postupanja po prijašnjim uputama i zatražiti nove upute.[762]

---

[758] Podsjetimo, u trenutku sklapanja ugovora špediter je dužan provjeriti nalogodavčevu dispoziciju i odmah ga upozoriti na nedostatke naloga. Zakašnjelo upozorenje i traženje novih uputa a da nalogodavac nije nešto mijenjao u prvotnom nalogu ili bez novih okolnosti koje to opravdavaju značit će povredu obveze špeditera na savjetovanje nalogodavca i na upozorenje na nedostatak naloga.

[759] U tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 113.

[760] U tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 111. Nalogodavac, primjerice, može robu koja je bila namijenjena isporuci određenom kupcu radi ispunjenja ugovora o prodaji preusmjeriti na treću osobu kao primatelja ako je tako dogovorio s kupcem radi ispunjenja kupčeve obveze prema trećoj osobi.

[761] U tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 113. Njemačko pravo ne poznaje odredbu čl. 855. st. 2 ZOO-a, no o tome nema dvojbe u njemačkoj pravnoj književnosti.

[762] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo i Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 15.

U domaćoj pravnoj književnosti postoji stajalište po kojem odredbu o traženju novih uputa treba tumačiti restriktivno, u interesu špeditera.[763] Tumačenje ide za tim da je špediter traženjem novih uputa ispunio svoju primarnu ugovornu obvezu iz čl. 855. st. 2. Na taj bi se način spriječili sporovi oko tumačenja je li ili nije bilo dovoljno vremena za traženje upute.[764] To stajalište treba odbaciti. O postojanju mogućnosti ili vremena za traženje novih uputa špediter mora odlučiti pažnjom dobrog stručnjaka, u interesu nalogodavca, ne štiteći pritom posebno vlastite interese. On mora procijeniti ima li dovoljno vremena i mogućnosti da njegovo traženje upute prispije nalogodavcu i da nalogodavčeva uputa pravovremeno, na pouzdan način prispije njemu.[765] Uz traženje nove upute špediter mora ispuniti i svoju obvezu savjetovanja nalogodavca na isti način kao i pri sklapanju ugovora, odnosno pri davanju inicijalne dispozicije. Ako špediter procijeni da nema dovoljno vremena provesti sve navedene radnje, on bi trebao iskoristiti svoje pravo – postupiti u nalogodavčevu interesu bez dodatnih nalogodavčevih uputa.

Špediter je dužan obavijestiti nalogodavca o svakom odstupanju od njegove dispozicije ili uputa bez odgađanja.[766] Riječ je o konkretizaciji špediterove obveze obavještavanja nalogodavca o svim okolnostima važnima za otpremu robe. Stoga analogno treba primijeniti stajališta zauzeta pri razmatranju opće obveze obavještavanja.

4.2.3. Obveza postupanja po uputama pri organizaciji prijevoza u ugovoru o logistici i uz primjenu općih uvjeta poslovanja

Obilježje ugovora o logistici jest djelovanje logističara za svoj račun, pa i kada se u ispunjenju svojih obveza služi uslugama trećih osoba, npr. prijevoznika, skladištara i sl. Stoga je nužno ispitati u kojoj mjeri nalogodavac može svojim uputama utjecati na način ispunjenja ugovora u uvjetima u kojima logističar preuzima odgovornost za čitav prijevozno-logistički

[763] Čl. 855. st. 2. „Ako nije moguće postupiti po uputama sadržanim u nalogu, otpremnik je dužan zatražiti nove upute, a ako za to nema vremena ili je to nemoguće, otpremnik je dužan postupiti kako to zahtijevaju interesi nalogodavca."

[764] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1807, Trajković, *op. cit*. u bilj. 151, str. 673.

[765] U tom smislu Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 15.

[766] V. čl. 855. st. 2. ZOO-a.

poduhvat. S obzirom na mješovitu prirodu tog ugovora, njegova obveza postupanja po uputama spadala bi u red obveza koje pripadaju ugovoru o špediciji. No s obzirom na razlike između djelovanja klasičnog špeditera za račun nalogodavca i djelovanja logističara za svoj račun, ta se obveza ne može na isti način primjenjivati u oba ugovora. U tom se smislu na ugovor o logistici glede uputa nalogodavca o prijevozu robe čini opravdanim na odgovarajući način primijeniti pravila koja vrijede za davanje uputa iz ugovora o prijevozu i ugovora o djelu. Zauzeto stajalište proizlazi, među ostalim, i iz pravne prirode ugovora o špediciji u kojem špediter nastupa za svoj račun kao ugovora o djelu, odnosno usmjerenosti takvog špeditera na rezultat njegova rada, jednako kao što je izvođač usmjeren na rezultate rada kod ugovora o djelu.

Kod ugovora o djelu naručitelj ima pravo nadzora nad obavljanjem posla i pravo davanja uputa kad to odgovara naravi posla, a izvođač mu je to dužan omogućiti.[767] Preneseno na odgovarajući način na ugovor o logistici, to bi pravilo značilo da je logističar dužan držati se nalogodavčevih uputa u mjeri u kojoj to dopušta narav preuzetih obveza. Kolika je to mjera, jest faktično pitanje koje se određuje od slučaja do slučaja.[768] To znači da je logističar dužan držati se nalogodavčevih uputa u onoj mjeri u kojoj to ne utječe na rezultat ispunjenja ugovora na koji se logističar obvezao uz određenu naknadu. Logističar preuzima rizik za neuspjelu otpremu robe i za manjkavo izvršenje s otpremom povezanih uobičajenih logističkih činidbi. Zauzeto stajalište sasvim je u skladu sa stajalištem o obveznosti nalogodavčevih uputa u ugovorima u kojima špediter djeluje za svoj račun. [769]

U tom se smislu ugovorene obveze logističara na postupanje u skladu s nalogodavčevim uputama koje se nalaze u općim uvjetima poslovanja moraju primjenjivati kao da logističar uz njihovo pridržavanje za nalogodavca izvodi određeno djelo. Primjerice, i prema Općim uvjetima MOH-a špediter je dužan pridržavati se naloga nalogodavca.[770] Kad nalogodavac izmijeni nalog čije je izvršenje već započeto davanjem novih uputa, špediter je dužan postupiti po izmijenjenom nalogu ako je to moguće, bez odgovornosti za posljedice izazvane izmjenom

[767] V. čl. 593. ZOO-a.

[768] Tako za ugovor o djelu Perović, *op. cit*. u bilj. 151, str. 300.

[769] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 459 rbr. 31.

[770] V. čl. 8. st. 1. Općih uvjeta MOH-a.

naloga.[771] S obzirom na dikciju odredbe koja postupanje po izmijenjenom nalogu uvjetuje mogućnošću njegove provedbe, logističar će biti dužan procijeniti je li ili nije moguće postupiti po izmijenjenom nalogu bez rizika za mogući neuspjeh logističkog poduhvata. Logističar po naravi stvari ne može proći „bez odgovornosti za posljedice" ako postupi po uputama koje će uzrokovati štetu ili gubitak za nalogodavca.[772] Na njemu je da procijeni može li se uvažiti nalogodavčeva uputa bez ugrožavanja logističkog poduhvata onako kako je ugovoren za potrebe nalogodavca.

Također, treba ispitati domašaj odredbe po kojoj nalogodavac snosi sve posljedice nastale zbog pogrešnog, nepotpunog, nejasnog, proturječnog i prekasno danog naloga.[773] Tu odredbu treba protumačiti u vezi i u skladu s obvezama logističara na čuvanje nalogodavčevih interesa, obvezom obavještavanja nalogodavca i obvezom savjetovanja nalogodavca. Ako je inicijalni nalog ili nova uputa nalogodavca nepotpuna, nejasna, proturječna ili u nečemu pogrešna, logističar je dužan nalogodavca na to upozoriti i savjetovati ga kako otkloniti nedostatke u nalogu.[774] Razumije se da će nalogodavac snositi negativne posljedice danog naloga ako logističar nije znao ili mogao znati za manjkavosti naloga. U tom smislu nalogodavca pogađaju negativne posljedice njegovih uputa, primjerice kad je riječ o pogrešnim i nepotpunim podacima o robi koje logističar nije mogao uočiti pažnjom dobrog stručnjaka. Nalogodavac je, uostalom, taj koji je dužan dati sve potrebne podatke o robi, njezinim svojstvima i svim okolnostima važnim za otpremu robe.

Treba komentirati i odredbu Općih uvjeta MOH-a po kojoj je špediter koji smatra da u interesu nalogodavca treba poduzeti određene radnje, a ne može prethodno pribaviti njegovu

[771] V. čl. 14. Općih uvjeta MOH-a. „Kada nalogodavac izmijeni nalog čije je izvršenje već započeto, otpremnik će postupiti po izmijenjenom nalogu ako mu je to moguće, bez odgovornosti za posljedice izazvane izmjenom naloga."

[772] Domašaj je ove odredbe ograničen i kod klasičnog ugovora o špediciji. Podsjetimo, postupanje špeditera po uputama koje očito nisu u nalogodavčevu interesu predstavljalo bi povredu njegove obveze na čuvanje nalogodavčevih interesa. On će po njima morati postupiti tek na nalogodavčevo inzistiranje, ali nakon što ga je obavijestio o štetnosti njegovih uputa i zatražio nove upute.

[773] V. čl. 11. Općih uvjeta MOH-a.

[774] V. čl. 10. st. 4. i 5. Općih uvjeta MOH-a. „Kada je nalog očito nepotpun, nejasan ili proturječan, otpremnik je dužan pravodobno tražiti od nalogodavca potrebna objašnjenja. Ako otpremnik prema okolnostima slučaja ne može pribaviti potrebno objašnjenje, a slučaj ne trpi odgađanje, dužan je postupiti kao dobar gospodar, štiteći interese nalogodavca i o tome ga odmah obavijestiti."

uputu, ovlašten izvršiti te radnje za račun i na rizik nalogodavca.[775] Riječ je o obvezi koju špediter ima ako pošiljka stigne na odredište vidljivo oštećena ili s vidljivim koletarnim manjkom, a špediter na tom mjestu zastupa primatelja. On je tada dužan bez odgode obavijestiti nalogodavca o oštećenju robe i o svim događanjima važnim za nalogodavca, te poduzeti sve potrebne mjere radi očuvanja njegovih prava prema odgovornoj osobi.[776] Pitanje jest kako se i u kojem opsegu ta odredba primijenila na ugovor o logistici s obzirom na to da logističar ugovor izvršava za svoj račun i snosi rizik ispunjenja ugovora. Valja zauzeti stajalište da nastupanje za svoj račun u konkretnom slučaju znači da bi logističar trebao potrebne radnje izvršiti za svoj račun, i na svoj rizik. Dakle, logističar bi u takvom slučaju trebao obavijestiti nalogodavca o svim važnim događajima, zatražiti njegove upute, a ako ih ne može pravovremeno pribaviti, poduzeti potrebne radnje u interesu nalogodavca, ali za svoj račun. Logističar je mnogo više od nalogodavčeva zastupnika, on je organizator logističkog poduhvata i prijevoza robe koji je dio tog poduhvata, te u tom smislu treća osoba koja isporučuje oštećenu ili manjkavu robu odgovara izravno njemu, a ne nalogodavcu.[777]

Poredbenopravno valja promotriti nekoliko primjera. Primjerice, u njemačkom autonomnom pravu glede uputa o prijevozu vrijedi pravilo da one obvezuju špeditera osim u slučaju da postupanje po uputama može uzrokovati štetu nalogodavcu, robi drugih nalogodavaca koja se šalje s nalogodavčevom robom ili imati negativne posljedice za poslovanje samog špeditera.[778] Pritom nije važno je li riječ o uputama koje nalogodavac daje u trenutku sklapanja ili ispunjenja ugovora.[779] Ako nalogodavčeva dispozicija ili upute mogu uzrokovati opisane posljedice i špediter po njima neće postupiti, dužan je bez odgode o tome obavijestiti nalogodavca.

[775] V. čl. 24. st. 1. Općih uvjeta MOH-a.

[776] V. čl. 23. Općih uvjeta MOH-a.

[777] Drugačije je u slučajevima u kojima bi osoba koja je u poslovnom smislu logističar određenog nalogodavca u konkretnom slučaju tek nalogodavčev „zastupnik“ pri primitku robe, u smislu čl. 23. Općih uvjeta MOH-a. Tad logističar zapravo ima pravni položaj klasičnog špeditera koji djeluje za račun nalogodavca, te sve potrebne radnje obavlja „za račun i na rizik nalogodavca“.

[778] Usp. Ziff. 9.1 ADSp.

[779] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 9 rbr. 2. Uputu treba razumjeti kao bilo kakvo pobliže pojašnjenje naloga uz preciznije određivanje špediterove obveze iz ugovora, što znači da ADSp-ov pojam upute odgovara pojmu upute u smislu HGB-a.

Model pravila FIATA-e također sadržavaju odredbu po kojoj je špediter dužan ispunjavati ugovor o špediciji u skladu s nalogodavčevim uputama. Ako su te upute netočne, nepotpune ili protivne ugovoru, špediter će na trošak nalogodavca i na njegov rizik postupiti onako kako smatra prikladnim.[780] Tu odredbu treba ocijeniti neprimjerenom. Špediter bi prije svega trebao upozoriti nalogodavca na netočne i nepotpune upute, savjetovati ga koje nove upute bi trebao dati i u skladu s njima ispuniti ugovor. On uvijek mora ispunjavati ugovor u interesu nalogodavca, uz ulaganje dužne pažnje. Propuštanje dužne pažnje ne bi ga moglo osloboditi odgovornosti za neispunjenje obveze unatoč izloženoj odredbi Model pravila.[781] Također, trebalo bi uzeti u obzir da izložena odredba suštinski i ne bi bila primjenjiva na ugovor o logistici onako kako glasi. Naime, ona je relativizirana pravilom po kojem špediter može, ako to nije ugovorom izričito isključeno, bez posebne obavijesti nalogodavcu, dogovoriti prijevoz robe na palubi ili pod njom te odrediti ili izmijeniti prijevozna sredstva, prijevozni put te način ispunjenja ugovora glede manipulacije, slaganja, skladištenja ili prijevoza robe.[782] Drugim riječima, špediter je slobodan u određivanju načina ispunjenja ugovora, ako nije što drugo ugovoreno. Ako uzmemo u obzir da Model pravila FIATA-e u osnovi razlikuju dvije vrste špeditera koji posluju uz njihovu primjenu (*agent* i *principal*), pri čemu logističari zapravo imaju položaj *principala*, dalo bi se zaključiti da se opisani različiti režimi postupanja po uputama primjenjuju ovisno o načinu na koji špediter ispunjava svoje obveze. U tom bi smislu logističar usprkos nalogodavčevim uputama bio slobodan odabrati načine ispunjenja ugovora što korespondira s njegovom odgovornošću za uspjeh logističkog poduhvata.

4.3. Obveza izbora prijevoznog puta, prijevoznog sredstva i načina prijevoza (obveza obaviti instradaciju)

Ako nalogodavac nije odredio ni pravac puta, ni prijevozno sredstvo, ni način prijevoza, logističar će ih odrediti onako kako zahtijevaju interesi nalogodavca u danim okolnostima. Riječ je o obvezi izbora prijevoznog puta, prijevoznog sredstva i načina prijevoza (obveza

[780] V. čl. 5. Model pravila.

[781] Usp. čl. 6.1.1. Model pravila.

[782] V. čl. 5. Model pravila.

obaviti instradaciju).[783] Ta odredba vrijedi jednako za sve druge radnje ili poslove koje logističar mora izvršiti u ispunjenju ugovora, a o kojima se nalogodavac nije izjasnio, odnosno za koje nije dao nikakve upute.[784] Riječ je o zakonskoj predmnjevi po kojoj nalogodavac svjesno prepušta odabir načina otpreme robe.[785] Ipak, riječ je o oborivoj predmnjevi jer logističar može, ako mu dopuštaju mogućnosti i vrijeme koje ima na raspolaganju za otpremu robe, tražiti od nalogodavca upute o otpremi.[786] Ako se nalogodavac ne izjasni o tome, logističar je dužan odrediti način ispunjenja ugovora.

Izbor prijevoznog sredstva, prijevoznog puta i načina prijevoza predstavlja konkretizaciju logističarove obveze organizacije prijevoza robe koja zapravo predstavlja i središnju obvezu špeditera iz ugovora o špediciji.[787] Iako ZOO ne rabi izraz „organizacija prijevoza“ u definiranju temeljnih špediterovih obveza, ta dužnost čini suštinu špediterske djelatnosti. Nema nikakve dvojbe da provedbeni poslovi koje špediter u smislu čl. 849. st. 1. ZOO-a sklapa s trećima služe organiziranju i obavljanju prijevoza robe. S obzirom na ostale dužnosti kojima se konkretizira obveza organizacije prijevoza po HGB-u,[788] njemačka je pravna književnost dijeli na tri faze: koncepcijsku (*Konzeptionsphase*), provedbenu (*Ausführungsphase*) i postprovedbenu (*Nachphase*).[789] Njemački zakonodavac polazi od ispravne pretpostavke da u najvećem broju slučajeva nalogodavac neće samostalno obavljati instradaciju s obzirom na to da se špeditera odnosno logističara angažira upravo zbog njegove

[783] Usp. čl. 855. st. 4. ZOO-a. Instradacija je termin koji se u špediterskoj poslovnoj praksi koristi kao sinonim za određivanje puta i prijevoznog sredstva kojim će se neka pošiljka uputiti. Tako Mađarić, Juraj, *Međunarodna špedicija,* Zagreb, 1971.

[784] Tako Zelenika, Pavlić, *op. cit.* u bilj, str. 671, Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 112, za ugovor o špediciji. „Špediter treba na isti način postupiti i u slučaju nedostatka bilo koje upute nalogodavca.“ Predmnjeva je da autori ne misle na nedostatak, manjkavost konkretnih uputa, već na odsustvo bilo kakvih uputa.

[785] Tako Bukljaš, *op. cit.* u bilj. 151, str. 2460.

[786] U tom smislu Bukljaš, *ibid.*

[787] Usp. § 454 Abs. 1 Nr. 1 HGB-a.

[788] V. § 454 Abs. 1 Nr. 2 i 3 HGB-a. Izuzev određivanja prijevoznog sredstva i prijevoznog puta, špediter je dužan izabrati osobu koja će izvršiti potrebne provedbene poslove i pružiti joj sve potrebne informacije i upute nužne za otpremu, dužan je sklopiti za otpremu robe nužne ugovore kao što su ugovor o prijevozu, ugovor o uskladištenju, ugovor o špediciji kao i osigurati nalogodavčeva prava prema trećim osobama s osnova naknade štete.

[789] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 454 rbr. 1, Müglich, *op. cit*. u bilj. 151, str. 280, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 6, Wieske, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 4.

stručnosti u poslovima organizacije prijevoza. Stoga se obveza obavljanja instradacije nameće kao jednako vrijedan dio glavne obveze organizacije prijevoza. Razumije se, kod ugovora o špediciji u kojem špediter djeluje za račun nalogodavca špediter će biti dužan odrediti prijevozno sredstvo i prijevozni put samo ako nalogodavac to ne učini.[790]

Logističaru kao otpremnom stručnjaku ta obveza ne bi trebala biti preteška. Glede prijevoza robe, u nedostatku nalogodavčevih izričitih uputa do kojih bi došlo i uza savjetovanje s logističarem, on će biti slobodan odabrati bilo koji od raspoloživih načina prijevoza, a često će i kombinirati različite modalitete prijevoza.[791] Važno je pritom da logističar u odabiru prijevoznog sredstva, puta i načina prijevoza čuva nalogodavčeve interese.[792] Pretpostavlja se da će logističaru, s obzirom na njegovu prethodnu komunikaciju s nalogodavcem, biti poznato što jest nalogodavčev interes u konkretnoj otpremi robe. Ako nije dobio konkretne upute od nalogodavca, on bi trebao pokušati, ako mu dopuštaju mogućnosti i vrijeme, od nalogodavca dobiti određene informacije koje će mu pomoći u donošenju odluke što u konkretnoj otpremi robe najviše odgovara nalogodavčevim interesima.[793]

Ono što bi nalogodavac svakako trebao znati i o čemu bi trebao voditi računa jest da najkraći prijevozni put nije ujedno najjeftiniji i najbrži, kao što ni najsporiji prijevozni put ne mora biti najsigurniji.[794] Stoga je i u nalogodavčevu interesu podijeliti što više informacija, saznanja i zahtjeva povezanih s otpremom s logističarem. U nedostatku informacija i saznanja o osobitim nalogodavčevim interesima, te u slučaju da se o njihovu postojanju ne može zaključiti s osnova podataka o robi koji su logističaru na raspolaganju, vrijedi pravilo po kojem on mora prije svega odabrati siguran prijevoz robe, pri čemu je brzina prijevoza važan, ali manje bitan faktor sve dok je roba isporučena u roku koji je ugovoren, odnosno nalogodavcu

[790] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 5. To je, uostalom, i propisano špediterovom obvezom postupanja u skladu s nalogodavčevim uputama. V. § 454 Abs. 4. HGB-a.

[791] Što može značiti da postoje i elementi ugovora o multimodalnom transportu. Opširnije u V/3./3.3.

[792] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 8. Razumije se, isto vrijedi i ako interesi nalogodavca i logističara iz nekog razloga kolidiraju.

[793] Tako Carić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 256. Svakako treba napomenuti da u tom slučaju nije riječ o općim podacima o robi, njezinim svojstvima i sl. jer špediter uvijek ima pravo tražiti i dobiti te informacije o kojima u velikoj mjeri ovisi način ispunjenja ugovora. Riječ je o ugovornoj obvezi nalogodavca.

[794] Tako Carić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 256.

prihvatljiv.[795] Isto vrijedi i za ostale poslove i radnje na koje se obvezao. Kod redovite špedicije kod koje špediter nastupa za račun nalogodavca, trošak prijevoza također je važan faktor koji se mora razmotriti, no s obzirom na to da logističar djeluje za svoj račun, troškovna učinkovitost prijevoza prije svega je u njegovu interesu.

Koncepcijska faza osobito je važna kod ugovora o logistici. Iako nalogodavac može davati upute o prijevozu, logističar u konačnici koncipira način izvršenja prijevoza robe. Njegovu obvezu kreiranja načina ispunjenja ugovora treba proširiti na čitav prijevozno-logistički poduhvat. Riječ je o tome da usluge koje logističar obavlja predstavljaju gospodarsku cjelinu. Zbog njihove raznorodnosti, ali međusobne ovisnosti, logističar treba posvetiti osobitu pozornost planiranju, koncipiranju ispunjavanja preuzetih obveza. Pronaći cjenovno najpovoljniju mogućnost prijevoza jest, u tom slučaju, od osobitog interesa za logističara jer njegova korist proizlazi u osnovi iz razlike u naknadi koju mu nalogodavac plaća i cijene po kojoj on uspije otpremiti robu.[796] Istodobno neće biti ugrožena sigurnost i brzina prijevoza jer logističar preuzima odgovornost za rad svih sudionika prijevozno-logističkog poduhvata.[797]

Obvezu obavljanja instradacije nalazimo i u špediterskim općim uvjetima poslovanja. Prema Općim uvjetima MOH-a špediter je ovlašten odabrati odnosno kombinirati mogućnosti koje će biti najpovoljnije za nalogodavca kad njegova dispozicija ne sadržava nalog o prijevoznom putu, prijevoznom sredstvu i postupku za otpremu robe.[798] Iako se na prvi pogled čini da je odredba u potpunosti u skladu s odgovarajućom odredbom ZOO-a, ona je ipak šira i primjerenija gospodarskoj ulozi špeditera odnosno logističara. To proizlazi iz izraza „postupak za otpremu robe“ koji obuhvaća sve radnje i poslove koji su potrebni kako bi se roba otpremila.[799] Ta je odredba ujedno vrlo važna za ugovor o logistici jer ovlašćuje logističara na koncipiranje cjelokupnog prijevozno-logističkog poduhvata za koji je manje vjerojatno da ga nalogodavac ionako može u cijelosti ili u znatnoj mjeri oblikovati svojim uputama.

---

[795] O kriterijima za odabir v. Carić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 256, Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 100, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 9.

[796] Tako za ugovor o špediciji s fiksnom naknadom za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 9.

[797] Za razliku od klasičnog špeditera koji odgovara samo za izbor osoba kojima će se povjeriti provedbeni poslovi.

[798] Usp. čl. 27. Općih uvjeta.

[799] Usp. s čl. 855. st. 4. ZOO-a. Striktnim gramatičkim tumačenjem tog stavka ne bi se moglo doći do istog rezultata.

U poredbenom autonomnom pravu valja istaknuti već objašnjenu odredbu Model pravila FIATA-e po kojoj logističar može odrediti ili izmijeniti prijevozna sredstva, prijevozni put te način ispunjenja ugovora glede manipulacije, slaganja, skladištenja ili prijevoza robe. ADSp, s druge strane, ne sadržava posebnu odredbu o obvezi na instradaciju, a treba izdvojiti § 13 austrijskog AÖSp-a po kojem je špediter, u slučaju neprovedivih uputa, ovlašten na izbor prijevoznog puta, sredstva i načina prijevoza, sve u interesu nalogodavca.

Engleski BIFA-STC, slično kao i Model pravila FIATA-e, propisuje kako špediter, bez obzira na to ispunjava li ugovor u svojstvu *agenta* ili *principala*, zadržava punu slobodu izbora prijevoznog sredstva, puta, načina prijevoza i načina pružanja ostalih usluga na koje se oni primjenjuju.[800] Ta sloboda ne može biti jednaka za špeditera koji djeluje kao *agent*, za račun nalogodavca i logističara koji djeluje kao *principal*, za svoj račun. Kod špeditera *agenta* riječ je o tome da se njegova sloboda izbora mora tumačiti sukladno njegovu dogovoru s nalogodavcem odnosno ugovornim odredbama. On je slobodan u mjeri u kojoj njegovi postupci ne kolidiraju s izričitim nalogodavčevim uputama i radi provođenja nalogodavčevih uputa.[801] U nedostatku jasnih nalogodavčevih uputa, on je ovlašten poduzeti sve što je u

[800] Usp. čl. 4B BIFA-STC-a. U engleskoj je pravnoj književnosti sporno odnosi li se to pravo samo na *principala* ili i na *agenta*. Posljedica je to izričaja i strukture sličnih odredbi u BIFA-STC-u iz 1989. godine. U njima se u čl. 8. nalazila odredba vrlo slična današnjem čl. 4B, dok se u čl. 7. nalazila odredba koja je vrijedila samo za špeditera kao *agenta*. U skladu s njom on je, ispunjavajući nalogodavčevu dispoziciju, bio ovlašten sklopiti, među ostalim, i ugovore o prijevozu sa svim prijevoznicima, na svim prijevoznim putevima, svim prijevoznim sredstvima. To je nagnalo pravnu književnost na tumačenje kako sloboda koju špediter uživa čl. 8. (današnji 4B) vrijedi samo za špeditera kao *principala* (odnosno logističara) jer je mogućnost utjecaja špeditera kao *agenta* na prijevozno sredstvo, put i način prijevoza propisana posebnom odredbom. Odredba čl. 7. izostavljena je iz novijih verzija BIFA-STC-a, ali je u pravnoj književnosti ostala dvojba vrijedi li odredba bivšeg čl. 8. (danas 4B) i dalje samo za špeditera kao *principala*. Tako Glass, *op. cit*. u bilj. 151, str. 85 i 90.

Tumačenje po kojem je odredba bivšeg čl. 8. (danas 4B) vrijedila samo za špeditera kao *principala* jest opravdano, iako to nije bilo izričito propisano. U prilog tomu govori nomotehničko rješenje BIFA-STC-a iz 1989. godine po kojem je špediterova obveza instradacije uređena na dva različita načina, u dva uzastopna članka, od kojih u jednom izričito stoji da vrijedi za špeditera *agenta*. Osim toga, različit je pravni položaj špeditera *agenta* i špeditera *principala* za kojeg je opravdano da uživa veću slobodu pri instradaciji zbog odgovornosti za uspjeh otpreme. To je tumačenje, međutim, neodrživo uz primjenu trenutačno važećeg BIFA-STC-a iz 2021. godine u kojem više nema odredbe bivšeg čl. 7. U prilog tomu govori nomotehničko rješenje po kojem je u čl. 4A propisano da špediter odnosno logističar (*company*) može nalogodavcu tražene usluge pružiti u statusu *agenta* ili *principala* nakon kojeg slijedi članak 4B koji se odnosi na špeditera odnosno logističara (*company*) bez obzira na status u kojem pruža uslugu. Iako se sloboda u obavljanju instradacije primjenjuje na špeditera odnosno logističara u oba statusa, *principal* i *agent* neće biti u jednakoj mjeri slobodni u odabiru načina ispunjenja ugovora što proizlazi iz njihova pravnog položaja, odnosno djelovanja za svoj, odnosno tuđi račun.

[801] Glass, *op. cit*. u bilj. 151, str. 97, rbr. 2.127.

nalogodavčevu, ali i njegovu interesu.[802] Osim toga, špediter kao *agent* obvezan je isključivo sklopiti ugovore potrebne za ispunjenje nalogodavčeve dispozicije. S druge strane logističar kao *principal* nije obvezan sklopiti provedbene poslove, već provesti cjelokupan prijevozno-logistički poduhvat, samostalno ili putem trećih osoba. U tom smislu slobodu izbora logističara valja shvatiti kao mogućnost odstupanja od nalogodavčevih uputa, ali i kao obvezu određivanja za nalogodavca najpovoljnijeg prijevoznog puta, sredstva, načina prijevoza ako nalogodavac nije dao nikakve upute.[803] Stajalište engleske pravne književnosti jest da je najpovoljniji prijevozni put, sredstvo i način prijevoza onaj koji je po procjeni logističara najsigurniji, osim ako se najsigurniji prijevozni put iz određenog razloga može smatrati nerazumnim, neprimjerenim.[804]

4.4. Obveza prihvata robe

Da bi logističar mogao ispuniti svoju temeljnu obvezu organizacije prijevoza i manipulacije robom, nužno je da roba uđe u njegov posjed. Logističar robu može prihvatiti od nalogodavca ili od treće osobe. Posljedica je to činjenice da je ugovor o logistici (ali i ugovor o špediciji) pravni posao koji najčešće prati pravni posao kupoprodaje u kojem se nalogodavac može naći u ulozi kupca ili prodavatelja.[805] Domaća pravna književnost zauzima stajalište da su obveze špeditera drugačije ovisno o tome preuzima li on robu od nalogodavca ili treće osobe.[806] Potrebno je ispitati na koji se način zauzeta stajališta primjenjuju na odnos logističara i nalogodavca jer su usluge koje logističar pruža različite odnosno šire od usluga klasičnog špeditera kao i u kojoj se mjeri te obveze razlikuju.

---

[802] Glass, *op. cit*. u bilj. 151, str. 96, rbr. 2.126, pozivajući se na slučaj Morten vs. Hilton Gibbes & Smith iz 1937. godine. Stajalište je u skladu s položajem *agenta* u *common law* pravnim sustavima.

[803] Glass, *op. cit*. u bilj. 151, str. 90, rbr. 2.131.

[804] Glass, *op. cit*. u bilj. 151, str. 91, rbr. 2.134. Stajalište je, među ostalim, rezultat pravnog položaja špeditera kao prijevoznika (*carriera*).

[805] Tako, primjerice, logističar može otpremati robu nalogodavca kao proizvođača i prodavatelja određenog industrijskog proizvoda, a istodobno može po njegovu nalogu dopremati sirovine ili poluproizvode nužne za proizvodnju. U prvom slučaju logističar preuzima robu od nalogodavca kao prodavatelja, a u drugom slučaju od nalogodavčeva prodavatelja za nalogodavca kao kupca.

[806] Tako za ugovor o špediciji, primjerice, Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 253, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 114, Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 40.

4.4.1. Prihvat robe od nalogodavca

Špediter u ugovoru o špediciji načelno nema obvezu prihvatiti robu od nalogodavca ako takvo što nije posebno ugovoreno.[807] Drugim riječima, obveza prihvata robe nije prirodan sastojak ugovora o špediciji. On je dužan sklopiti ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne da se roba otpremi.[808] Moguće je da špediter izvrši svoju temeljnu obvezu iz ugovora, a da nalogodavac predaje robu na prijevoz izravno prijevozniku, bez potrebe predaje robe špediteru. Ipak, u praksi nalogodavac najčešće predaje robu špediteru.[809] Špediter robu za prijevoz u pravilu prima u svojem prijemnom skladištu.[810] Tada između nalogodavca i špeditera ne nastaju odnosi iz ugovora o uskladištenju jer se kratkotrajno čuvanje robe radi njezine predaje prijevozniku smatra uobičajenom radnjom koju špediter poduzima ako prima robu prije prijevoza.[811]

Bez obzira na to prihvaća li špediter robu prije njezina prijevoza, on je dužan upozoriti nalogodavca na nedostatke u pakiranju robe i u pripremi robe za prijevoz.[812] Ako on prihvaća

[807] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22. Suprotno Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 114, Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 40. „Da bi špediter mogao organizirati otpremu robe, odnosno predaju robe vozarima on ima obvezu da je sam prethodno primi (prihvati).“ U odredbama ZOO-a ne postoji norma koja špediteru nameće takvu obvezu. Ona bi možda mogla proizaći iz definicije ugovora o špediciji u dijelu u kojem se kaže da je špediter dužan „obaviti ostale uobičajene poslove i radnje“. No, za neke špeditere nije uobičajeno da primaju robu od nalogodavaca stoga ne može biti riječ o sastojku ugovora koji je prisutan u ugovoru bez posebne pogodbe špeditera i nalogodavca.

[808] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22.

[809] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 253. Najčešće je riječ o slučajevima u kojima nalogodavac ne posjeduje stručna znanja i tehničke mogućnosti ukrcaja ili prekrcaja robe, pa nalaže špediteru da se za to pobrine, pri čemu špediter to može učiniti sam ili angažirati treće osobe. U tom smislu Koller *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22.

[810] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Koller *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22.

[811] U tom smislu Koller *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 22.

[812] V. čl. 853. ZOO-a. On tu obvezu svakako ima ako mu se roba predaje prije prijevoza. No, špediter je dužan upozoriti nalogodavca na nedostatke koje je uočio i ako mu roba nije predana (primjerice pregledom robe koja se nalazi kod nalogodavca prije njezine predaje prijevozniku, saznanjem o neodgovarajućem načinu pakiranja robe ili nalogodavčeve pripreme robe za prijevoz i sl.). Riječ je o obvezi koja se jednako tako može svrstati i u

robu radi prijevoza, špediter je dužan pregledati samo vanjski izgled robe (vanjsko stanje koleta) koja mu se predaje, broj koleta kao i njihove oznake.[813] Iako o tome nema posebnih zakonskih odredbi, riječ je o pravilu koje se uobičajeno nalazi u općim uvjetima poslovanja.[814] Špediter nije posebno dužan kontrolirati težinu robe, zapremninu, kvalitetu, sadržaj ili vrijednost robe.[815]

U domaćoj pravnoj književnosti postoji stajalište po kojem špediter nije dužan kontrolirati stvarno stanje robe raspakiranjem koleta ako sudeći po vanjskom izgledu ambalaže postoji osnovana sumnja da je roba oštećena. To stajalište ne može vrijediti za slučaj prihvata robe od nalogodavca.[816] Takvo je postupanje protivno pravilu po kojem je špediter dužan upozoriti nalogodavca na nedostatke pakiranja robe, a kad bi čekanje da nalogodavac otkloni nedostatke bilo štetno za njega, špediter je dužan otkloniti nedostatke na račun nalogodavca.[817] Iako navedeno pravilo izričito ne obuhvaća pitanje štete na robi, sumnja o šteti ipak proizlazi iz vanjskog izgleda ambalaže, odnosno očiglednih propusta u pakiranju. Osim toga, takvo postupanje treba ocijeniti protivnim špediterovoj obvezi čuvanja nalogodavčevih interesa.

U prilog tomu govore i stajališta njemačke pravne književnosti utemeljena na pravilima ADSp-a. Špediter je dužan kontrolirati cjelovitost i identitet koleta[818] kao i njihova vidljiva

---

špediterovu obvezu obavještavanja nalogodavca, ali je pravilnije posebno je izdvojiti s obzirom na to da se ona aktivira najčešće u slučaju predaje robe špediteru.

[813] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 253, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 115, Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 40.

[814] V. primjerice čl. 38. st. 9. Općih uvjeta MOH-a po kojem špediter odgovara za oznake koleta „ako su one vidljive"; Ziff. 7 ADSp-a, Art. 7 SPEDLOGSWISS-a.

[815] Usp. čl. 38. st. 10. Općih uvjeta MOH-a.

[816] U tom smislu Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 253, koji kaže kako je dovoljno tu činjenicu konstatirati kako bi se osigurala prava prema trećima, što se ni u kom slučaju ne može poistovjetiti s nalogodavcem. Suprotno Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 115, Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 40, koji kažu kako „špediter treba u suradnji s nalogodavcem utvrditi da je pošiljka oštećena… a prema potrebi špediter može izvršiti ili organizirati i vaganje oštećene ili manjkave robe".

[817] V. čl. 853. ZOO-a.

[818] Koleto (*Packstück*) definiran je u Ziff. 6.3. ADSp-a 2003. godine kao svaki pojedinačni paket ili skup paketa koji formira nalogodavac, a koji čine jedinstvenu cjelinu kao što su kutije, povezane kutije, palete, zatvoreni vagoni, poluprikolice, kontejneri, iglui i sl.

oštećenja.[819] Špediter je dužan pregledati svaki koleto, što ujedno ne znači da je dužan pregledati svaki paket od kojeg se koleto može sastojati.[820] Cjelovitost koleta znači da je nalogodavac na prijevoz predao svu robu koja je bila obuhvaćena njegovim nalogom. Identitet koleta špediter utvrđuje kontrolom oznaka, vanjskih obilježja kojima mora biti identificiran svaki pojedini koleto.[821] Loše, manjkavo obilježavanje robe koja se predaje na prijevoz može imati izuzetno štetne posljedice za nalogodavca stoga špediter tomu mora posvetiti osobitu pozornost.[822] Vanjska oštećenja robe jesu oštećenja vidljiva na njezinu pakiranju kao i na vanjskim oznakama koleta.[823] Oštećenje se smatra vidljivim ne samo kad ga se može zamijetiti prostim okom već kad špediter o njegovu postojanju može zaključiti i iz nekih drugih okolnosti poput neobičnog mirisa ili neuobičajenog zvuka koje dopire iz ili oko koleta.[824]

Kod ugovora o logistici prihvat robe od nalogodavca možemo smatrati njegovim prirodnim sastojkom, odnosno obvezom logističara. To se može zaključiti iz obveza koje logističar preuzima pri sklapanju tog ugovora, kao i iz njegove gospodarske svrhe. On manipulira robom radi njezina prijevoza, u pravilu je i skladišti te izvršava uobičajene logističke činidbe. Ispunjenje svih navedenih obveza praktično je nemoguće bez predaje robe logističaru. Izravna predaja robe trećim osobama radi izvršenja uobičajenih logističkih činidbi ili drugih obveza iz ugovora o logistici također se smatra predajom robe logističaru s obzirom na njihov položaj pomoćnika u ispunjenju obveza logističara. Stoga izvršenje spomenutih

[819] V. Ziff. 7.1.1. ADSp-a 2003. Osim toga, špediter je dužan kontrolirati i jesu li pečati i vezivanja koleta netaknuti. To je zbog toga što je špediter dužan kontrolirati koleta ne samo pri nalogodavčevoj predaji robe već pri svakoj predaji koleta od jedne osobe drugoj, uključujući i završnu isporuku robe (Ziff. 7.2. ADSp-a).

[820] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 7 rbr. 2 i 3. Od špeditera se ne očekuje da, primjerice, pregledava svaki pojedinačni paket koji se nalazi u zapečaćenom kontejneru, zavarenoj ili posebnom transportnom folijom omotanoj paleti.

[821] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 7 rbr. 3, presuda BGH-a od 15. studenoga 2001. godine, I ZR 122/99, Transportrecht, 11/12, 2002.

[822] Primjerice, može doći do grešaka u isporuci robe primatelju, nekom od prijevoznika ako je riječ o prijevozu robe s više prijevoznih sredstava, poteškoća pri carinjenju robe i sl. Sa stajališta hrvatskog prava pogreške u označavanju koleta znače da roba nije pripremljena za prijevoz kako treba (čl. 853. ZOO-a).

[823] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 7 rbr. 3, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 7 rbr. 2.

[824] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 7 rbr. 3, Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 7 rbr. 2. Stajalište je primjenjivo i na hrvatsko pravo. Presuda BGH-a od 15. studenoga 2001. godine, I ZR 182/99, *Transportrecht*, 7/8, 2002, str. 306.

činidbi, kao i svih ostalih činidbi na koje se logističar obvezuje, nema, u pravnom smislu, obilježje tzv. provedbenih pravnih poslova.

4.4.2. Prihvat robe od trećih osoba

U domaćoj pravnoj književnosti prihvat robe od trećih osoba kod ugovora o špediciji slovi kao vrlo čest slučaj.[825] Praktično je riječ o slučajevima u kojima špediter doprema robu za svog nalogodavca koju nalogodavcu šalju njegovi sukontrahenti iz ugovora o kupoprodaji. U tom slučaju špediter načelno ima iste obveze koje ima i kad prima robu od nalogodavca.[826] Te se obveze, međutim, moraju prilagoditi činjenici da treće osobe nisu u obveznom odnosu sa špediterom, te između njih i špeditera ne postoji odnos povjerenja. To praktično znači da u odnosu špeditera i treće osobe ne postoji obveza špeditera savjetovati treću osobu u vezi s pitanjima koja su važna za otpremu robe, iako obveza na savjetovanje nalogodavca u vezi s primitkom robe od trećih i dalje opstaje. U tom smislu logističar nema obvezu savjetovati prodavatelja od kojeg preuzima robu za svojeg nalogodavca (kupca robe), ali bi imao obvezu, u smislu očuvanja interesa nalogodavca, upozoriti ga na moguće propuste prodavatelja prije predaje robe (primjerice u pakiranju i čuvanju robe). Logističar ne mora nužno znati sve uvjete pod kojima je dogovorena kupnja i predaja robe, ali je dužan reagirati i upozoriti nalogodavca na okolnosti koje mogu utjecati na uspješnu dopremu robe, kako bi se on mogao obratiti prodavatelju ako za tim ima potrebe.

Zakon ne prepoznaje posebno slučajeve u kojima špediter prihvaća robu od trećih osoba. Bez obzira na navedeno, o ugovoru o špediciji će biti riječ kad špediter organizira prijevoz robe koju prima od trećih osoba, ili kad je osim samog primanja zadužen i za dodatne radnje manipulacije robom, primjerice skladištenje ili daljnju otpremu robe.[827] Također, prihvatom robe od trećih osoba smatrat će se svaki prihvat robe od prijevoznika ili ostalih osoba koje su bile dužne izvršiti provedbeni posao.

[825] Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 116, Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 40.

[826] U tom smislu Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 112, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 116, Zelenika, Pavlić, *op. cit*. u bilj. 671, str. 40.

[827] U tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 85 i 86.

S druge strane, detaljnije obveze špeditera odnosno logističara pri prihvatu robe od trećih predviđene su općim uvjetima poslovanja. Tako je, među ostalim, određeno da će špediter odnosno logističar, ako pošiljka stigne na ugovorom određeno odredište vidljivo oštećena ili s vidljivim koletarnim manjkom, biti dužan obavijestiti nalogodavca o tome te poduzeti sve potrebne mjere radi očuvanja nalogodavčevih prava prema odgovornoj osobi.[828] To se pravilo u kontekstu ugovora o logistici odnosi samo na slučajeve kad logističar nije birao treće osobe od kojih prima robu za nalogodavca.[829] Kad rad trećih nije pokriven odgovornošću logističara, on će prema trećima morati isticati sve prigovore koje inače može i mora isticati špediter, primjerice ako je u pitanju prigovor o oštećenju robe, manjku robe, zapisničkom utvrđivanju činjeničnog stanja i sl.[830] Ako logističar preuzima robu od trećih osoba za koje ne odgovara, izričita obveza vaganja i mjerenja primljene robe prema Općim uvjetima MOH-a postoji samo pri očitom oštećenju ili manjku robe, za što se može potraživati dodatna naknada od nalogodavca.[831] Ipak, treba uzeti u obzir da bi logističar trebao u sumnji preuzetu robu posebno vagati i mjeriti radi otklanjanja vlastitog rizika i odgovornosti prema nalogodavcu s obzirom na to da on i u tom slučaju djeluje za svoj račun.

Posebno se treba osvrnuti na pitanje je li špediter dužan plaćati pouzeća za prevezenu robu koju prihvaća od trećih osoba, u pravilu prijevoznika. Zauzima se stajalište kako on to može učiniti, ali je važno da prije toga provjeri s nalogodavcem je li to u skladu s temeljnim sporazumom nalogodavca i pošiljatelja robe.[832] Praktično je riječ o slučajevima dopreme robe u kojima je nalogodavac kao kupac iz ugovora o kupoprodaji robe dužan snositi troškove prijevoza koji se odnose na pošiljku koju treba isporučiti. Treba uzeti u obzir da logističar, ako nešto drugo nije posebno ugovoreno s nalogodavcem, neće biti dužan pokriti takve troškove, jer će njegova naknada u pravilu obuhvaćati sve troškove otpreme robe koji nastupaju nakon predaje i preuzimanja robe s obzirom na to da manipuliranje robom može započeti tek nakon tog trenutka.

[828] V. čl. 23. Općih uvjeta MOH-a kao i čl. 854. st. 2. ZOO-a.

[829] Kad logističar bira izvršitelje provedbenih poslova, on odgovara i za njihov rad, te će mjere koje poduzima prema trećim osobama zapravo štititi njega, jer prijem robe obavlja za svoj račun.

[830] Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1265. Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 116 – 117.

[831] V. čl. 33. Općih uvjeta MOH-a.

[832] Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 118.

4.4.3. Isprave koje se uobičajeno izdaju u vezi s primitkom i otpremom robe

4.4.3.1. Općenito

Špediteri u svojem poslovanju uobičajeno izdaju nalogodavcima različite isprave odnosno potvrde o preuzimanju ili otpremi robe na koju su se obvezali. Iako ZOO ne sadržava izričitu obvezu špeditera na izdavanje isprava, riječ je o uobičajenoj špediterskoj radnji.[833] Špediter nije prijevoznik stoga nalogodavcu ne izdaje isprave koje se uobičajeno izdaju u vezi s prijevozom robe ili skladištenjem robe (primjerice teretnicu ili skladišnicu), ali to ne znači da nije ovlašten na izdavanje takvih isprava ili da za time nema gospodarske potrebe.[834] Pri ocjeni pravnih učinaka izdavanja takvih isprava, osim naziva isprave i njezina sadržaja, ključnim se čini procijeniti nastupa li špediter za račun nalogodavca ili za svoj račun, pri čemu je jasno da u slučaju kad špediter djeluje za račun nalogodavca izdana isprava može imati značaj tek puke špediterske potvrde, a nikako teretnice ili slične isprave. [835]

Obveza po kojoj špediter mora izdati nalogodavcu traženu ispravu i potvrdu o robi ili otpremi u pravilu se nalazi u općim uvjetima poslovanja.[836] Treba uzeti da bi i s ugovaranjem općih uvjeta poslovanja koji ne sadržavaju takvu izričitu obvezu špediter bio dužan izdati neku od potvrda i isprava koje su se uobičajile u praksi.[837] Sve što glede obveze na izdavanje isprava i potvrda vrijedi za špeditere, posebice uz primjenu općih uvjeta poslovanja, vrijedi i za

[833] Izričita odredba o tome ne postoji ni u HGB-u, UGB-u, OR-u, CC-u. Općenito, isprave koje se uobičajeno izdaju u vezi s primitkom i otpremom robe izuzetno su važne za utvrđivanje prava i obveza ugovornih strana i utvrđivanje njihove prave volje s obzirom na to da strane često ne sklapaju ugovore o špediciji. Na to upućuje i stajalište zauzeto u presudi VSRH II Rev-126/1995-2 od 29. listopada 1998. godine objavljenoj na pravnom informacijskom portalu Ius info prema kojem je „pravni odnos između parničnih stranaka odnosno njihova prava i obveze prije svega određen sadržajem tovarnog lista".

[834] U tom smislu vidi Nossal, Shane, *The Legal Status of Freight Forwarders' Bills of Lading*, Hong Kong Law Journal, (1995) Vol 25, Part 1, str. 78 – 95.

[835] Nossal, S., *op. cit*. u bilj. 834, str. 80. Treba napomenuti da je prije standardizacije određenih isprava koje je prije svih provela FIATA u praksi doista bilo sporno koja je pravna narav isprava koje izdaju špediteri, pa tako i teretnica, pri čemu se treba razmotriti da ne bi trebalo biti sporno da su špediteri koji djeluju za svoj račun bili ovlašteni izdati i takvu ispravu.

[836] V. čl. 28. st. 2. Općih uvjeta MOH-a. „O preuzimanju i otpremi robe otpremnik je dužan izdati nalogodavcu, ako to nalogodavac zahtijeva, uobičajenu otpremničku potvrdu." Slično i ADSp Ziff. 8.1.

[837] Tako, primjerice, SPEDLOGSWISS ili Model pravila FIATA-e ne sadržavaju takvu izričitu odredbu.

logističare. U međunarodnoj su se poslovnoj praksi već standardizirale određene isprave koje bi logističar izdao na temelju zahtjeva nalogodavca. Riječ je o ispravama koje je formalno i sadržajno izradila FIATA te one u poslovima otpreme robe igraju ključnu ulogu.

O njihovu će se izdavanju logističar i nalogodavac morati posebno dogovoriti. Logističar je, naime, obvezan na zahtjev nalogodavca izdati neku od isprava i potvrda, no o kojoj će ispravi i potvrdi točno biti riječ ugovorne se strane moraju posebno dogovoriti. To se poglavito odnosi na FIATA-ine isprave i potvrde. Ako nalogodavac i logističar ne postignu dogovor o vrsti isprave i potvrde koja se izdaje, trebalo bi uzeti u obzir da će logističar izdati onu ispravu i potvrdu koju je uobičajeno izdavao u njihovim prethodnim odnosima ili koju uobičajeno izdaje u odnosima s ostalim nalogodavcima. Ako to nije moguće utvrditi, trebalo bi se uzeti u obzir da je logističar dužan izdati uobičajenu potvrdu o otpremi robe odnosno špeditersku potvrdu (*Spediteuerqiuttung*).[838] Osim te potvrde, ovdje se pojašnjavaju pojam i učinak *Forwarders Certificate of Receipt* (FCR), *Forwarders Certificate of Transport* (FCT) te *Forwarders Warehouse Receipt* (FWR) kao isprava čiji se sadržaj standardizirao u praksi.[839]

4.4.3.2. Špediterska potvrda

U ZOO-u ne postoji izričita odredba o tome da je špediter dužan izdati potvrdu o primitku robe na nalogodavčev zahtjev. Ipak, ugovaranjem Općih uvjeta MOH-a takva će obveza špediteru odnosno logističaru koji ugovara njihovu primjenu ipak biti ugovorena.[840] To je pitanje na jednak način uređeno i u usporedivom njemačkom pravu gdje se takva obveza špeditera konstituira tek ugovaranjem ADSp-a. S obzirom na opću prihvaćenost ADSp-a u poslovnoj praksi, to će redovito biti slučaj. Iako je izdavanje špediterske potvrde postalo uobičajeno zbog široke primjene općih uvjeta poslovanja, postavlja se pitanje hoće li postojati obveza na izdavanje te potvrde ako kojim slučajem nije ugovorena primjena općih uvjeta poslovanja? Treba uzeti u obzir da će špediter odnosno logističar biti obvezni izdati uobičajenu

[838] V. čl. 2. Općih uvjeta MOH-a u kojima je kao otpremnički posao odnosno obveza posebno predviđeno i izdavanje otpremničkih potvrda i drugih otpremničkih dokumenata (vlastitih, FIATA-inih ili drugih).

[839] U prometu roba uobičajen i vrlo važan *Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading* (FBL) analizira se u poglavlju o odgovornosti logističara za ispunjenje obveza kada se logističar nalazi u ulozi operatera multimodalnog transporta.

[840] V. čl. 28. st. 2. Općih uvjeta MOH-a.

špeditersku potvrdu ako to nije posebno ugovoreno. To se objašnjava prije svega primjenom načela savjesnosti i poštenja na odnose nalogodavaca i špeditera.[841] Nalogodavac povjerava špediteru svoju robu ili robu na kojoj ima pravni interes na otpremu i primjereno je da mu špediter, i u okviru obveze čuvanja njegovih interesa, izda potvrdu o tome. Stajalište se može protumačiti i primjenom trgovačkih običaja; potvrda o primitku tuđe robe sasvim je uobičajena u poslovima otpreme robe.

Riječ je o ispravi kojom logističar potvrđuje primitak robe. Dakle, može se zaključiti da je njezina svrha dokazna. Sadržaj potvrde ovisi prije svega o dogovoru nalogodavca i logističara odnosno špeditera. Ako oni o tome ne postignu odgovarajući dogovor, valja uzeti u obzir da se u potvrdu unosi njezin uobičajeni sadržaj. Potvrda bi stoga trebala sadržavati podatke o tipu i količini robe koja je predana na otpremu, a ne sadržaj pošiljaka, njihovu težinu i vrijednost.[842]

4.4.3.3. Forwarders Certificate of Receipt (FCR)

U osnovi je riječ o ispravi koja ima isti značaj i pravnu prirodu kao i uobičajena špediterska potvrda, stoga sve što je rečeno za uobičajenu špeditersku potvrdu analogno vrijedi i za FCR. To je dokazna isprava koja nema niti može imati ulogu teretnice ili svojstvo vrijednosnog papira.[843] Njezinim izdavanjem špediter potvrđuje da je robu primio, odnosno da je nalogodavac robu predao na isporuku primatelju. U tom smislu ta isprava služi, primjerice, kao prodavateljev dokaz kupcu da je robu predao na otpremu u skladu s uvjetima ugovora (npr. ako je ugovor o kupoprodaji robe sklopljen uz EXW – *ex works* klauzulu). Moguća je i situacija da primatelj robe nije još poznat (jer, primjerice, još uvijek nije sklopljen ugovor o prodaji robe) pa će u tom slučaju roba biti pod špediterovom paskom čekajući uputu nalogodavca o primatelju robe. Ta je isprava neprenosiva kao vrijednosni papir što znači da se njezinim raspolaganjem ne može raspolagati robom. Predaja te isprave kupcu neće ujedno značiti i prijenos prava na robi, stoga kupac ili drugi imatelj potvrde neće figurirati kao ovlaštenici na robi, ali će kupcu predstavljati sigurnost da roba više nije pod kontrolom nalogodavca, već

[841] Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 196.

[842] Usp. ADSp. Ziff. 8.1.

[843] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 24.

osobe čiji je zadatak isporučiti robu. S obzirom na sve navedeno, postoji i shvaćanje da u najboljem slučaju između špeditera odnosno logističara i nalogodavca njezinim izdavanjem nastaje ugovor sa zaštitnim učinkom za trećeg (*Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritten*), a taj treći bio bi primatelj robe.[844]

4.4.3.4. Forwarders Certificate of Transport (FCT)

Tom se ispravom logističar odnosno špediter obvezuje isporučiti robu opisanu i u njoj naznačenu njezinom zakonitom imatelju, i to tako da sklopi ugovore o prijevozu odnosno druge ugovore potrebne za isporuku robe.[845] Moguće je da FCT sadržava odredbu o prenosivosti po naredbi zakonitog imatelja čime bi ujedno ispunio i funkciju vrijednosnog papira. Nedostatak je te isprave to što špediter odnosno logističar preuzima obvezu isporuke robe njezinu imatelju, a odgovornost je prijevoznika za isporuku u njoj isključena, što bi vrijedilo čak i u slučajevima u kojima bi logističar preuzeo ulogu prijevoznika pritom djelujući za svoj račun.[846] Drugim riječima, to je isprava po kojoj izdavatelj može djelovati isključivo kao špediter u svojem redovitom, klasičnom svojstvu. U pravnom ju je prometu zamijenila mnogo uspješnija i bolje primljena FBL teretnica temeljem koje izdavatelj preuzima odgovornost za prijevoz, što je još jedan dokaz da tržište zahtijeva poduzetnika koji u svojem poslovanju objedinjuje funkcije špeditera, prijevoznika ili skladištara.[847]

4.4.3.5. Forwarders Warehouse Receipt (FWR)

Riječ je o ispravi koja ima pravnu prirodu potvrde o primitku robe na skladištenje, a samo iznimno može preuzeti ulogu skladišnice. U poslovnoj se praksi rijetko rabi jer je pitanje izdavanja skladišnice u pravilu riješeno općim uvjetima poslovanja koje primjenjuju

[844] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 24.

[845] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 25.

[846] Tako Ramberg, Jan, *The Law of Freight Forwarding*, FIATA, 2002., str. 43.

[847] FBL – *FIATA Multimodal Transport Bill of Lading,* opširnije u V/3./3.3./3.3.3./3.3.3.2.

skladištari.[848] Izdavanjem te potvrde logističar preuzima ulogu skladištara i dužan je izdati robu svakodobnom zakonitom imatelju te potvrde. Ako FWR sadržava oznaku prenosivosti (*negotiable*), riječ je o prenosivoj ispravi koja ispunjava gospodarsku ulogu skladišnice. Mogućnost izdavanja te isprave važna je za ugovor o logistici jer je dokaz da se špediteri u pravnom prometu često javljaju u ulozi skladištara što snažno upućuje na njihovu preobrazbu u logističare.

Općenito, nema zapreke da logističar koji skladišti robu kao dio ispunjenja ugovornih obveza iz ugovora o logistici izdaje nalogodavcu skladišnicu temeljem odgovarajućih odredaba ZOO-a.[849] Iako gramatičko tumačenje primjenjive odredbe ZOO-a može upućivati na zaključak da je skladišnicu moguće izdavati isključivo temeljem posebnog ovlaštenja, treba uzeti u obzir da svaki skladištar (pa analogno tomu i logističar koji skladišti robu) ima pravo izdati skladišnicu u smislu odredaba ZOO-a ako je tako ugovoreno s nalogodavcem, kao što bi imao pravo i mogućnost izdati FWR.[850] Iznimku od potpuno slobodnog sustava izdavanja skladišnice možemo pronaći tek u odredbama Zakona o uskladištenju i skladišnici za žitarice i industrijsko bilje [851] (dalje: ZUSŽIB) temeljem kojeg se poslovima skladištenja žitarica i industrijskog bilja te posljedično izdavanjem skladišnice mogu baviti samo skladištari koji su za to dobili posebno ovlaštenje od nadležnog ministarstva. U tom se smislu i svaki logističar koji se u Republici Hrvatskoj želi baviti poslovima uskladištenja žitarica i industrijskog bilja mora upisati u odgovarajući upisnik da bi se mogao smatrati ovlaštenim skladištarem.[852]

4.5. Mogućnost prijevoza robe vlastitim sredstvima

Logističar može robu prevesti rabeći vlastite prijevozne kapacitete. Preuzimanjem odgovornosti za cjelokupni prijevozno-logistički poduhvat logističaru je u pravnom smislu zapravo svejedno hoće li se za prijevoz robe po nalogu nalogodavca koristiti trećim osobama

[848] Tako za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 195.

[849] V. čl. 754. ZOO-a. „Skladištar koji je na temelju zakona ovlašten za robu primljenu na uskladištenje izdati skladišnicu dužan ju je izdati ostavodavcu na njegov zahtjev."

[850] O tumačenju i domašaju odredba čl. 754. ZOO-a vidi detaljno Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 844 i 845.

[851] Narodne novine br. 79/09, 124/11, 32/19.

[852] V. čl. 3. – 5. ZUSŽIB

(prijevoznicima) ili rabiti vlastite prijevozne kapacitete. On u ispunjenju svojih obveza djeluje za svoj račun, stoga nalogodavac na temelju ugovora o logistici potražuje naknadu štete za gubitak ili oštećenje robe izravno od logističara. U gospodarskom je smislu stoga logističar slobodan procijeniti što će mu donijeti veću ekonomsku korist – sklapanje provedbenih pravnih poslova s prijevoznicima ili održavanje vlastitih prijevoznih kapaciteta.

Mogućnost prijevoza robe vlastitim prijevoznim kapacitetima kod ugovora o špediciji izričito je predviđena čl. 858. st. 1. ZOO-a.[853] Riječ je o tzv. samostalnom nastupu špeditera.[854] Za primjenu odredaba ZOO-a na ugovor o logistici na odgovarajući način važno je naglasiti da su, izuzev špediterova samostalnog obavljanja prijevoza, time obuhvaćeni i svi drugi poslovi sadržavani nalogom, običajima, ili općim uvjetima poslovanja koje špediteri primjenjuju.[855] Kod ugovora o špediciji, ako nalogodavac ne želi da se špediter koristi tim pravom, mora se takvo što predvidjeti ugovorom.[856] Ne mora biti riječ o izričitoj ugovornoj odredbi, već može biti u pitanju i prešutna zabrana[857], odnosno zabrana koja bi proizlazila iz prakse koju su ugovorne strane međusobno razvile ili trgovačkih običaja koji se primjenjuju na konkretan ugovor. Također, trebalo bi uzeti u obzir da špediter nije ovlašten sam obaviti prijevoz ako je to suprotno nalogodavčevim interesima.[858] U tom bi slučaju u pitanju bilo kršenje ugovorne obveze čuvanja nalogodavčevih interesa.

Ako logističar samostalno obavlja prijevoz ili dio prijevoza, ima prava i obveze prijevoznika i u tom mu slučaju pripada i odgovarajuća naknada za prijevoz koja će biti uračunata u naknadu za izvršenje ugovora.[859] Nije riječ o novaciji ugovora o logistici u ugovor o prijevozu, već o tome da logističar ima prava i obveze prijevoznika isključivo glede prijevoza robe, što ne utječe na njegove ostale obveze iz ugovora o logistici, a u skladu s mješovitom pravnom prirodom tog ugovora. Stoga se na prijevoz ili dio prijevoza koje logističar

[853] „Otpremnik može obaviti potpuno ili djelomično i prijevoz stvari čija mu je otprema povjerena, ako nije što drugo ugovoreno."

[854] Detaljnije o samostalnom nastupu v. III/4./4.3./4.3.1./4.3.1.2.

[855] Usp. čl. 858. st. 3. ZOO-a. Špediter, dakle, može samostalno robu skladištiti, ukrcavati, iskrcavati i sl.

[856] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1813.

[857] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 261.

[858] *Ibid.*

[859] V. čl. 858. st. 2. ZOO-a.

samostalno obavlja primjenjuju odgovarajuće odredbe propisa koji uređuju pojedinu granu prijevoza. Izvan je dosega ovog rada detaljno obrazlaganje pravila koja vrijede za pojedine grane prijevoza robe i pripadajućih obveza logističara u tom smislu, no treba naglasiti da obveze i odgovornosti logističara koji samostalno prevozi robu ovise ponajprije o razlikama u propisima kojima su uređene pojedine grane prijevoza odnosno o obilježjima pojedine grane prijevoza. Kako je djelatnost logistike u pravilu povezana s međunarodnim protokom roba, jasno je da su ključni pravni izvori za ta pitanja međunarodne konvencije kojima se uređuju pojedine prijevozne grane, a koje su na snazi u RH u željezničkom, cestovnom, pomorskom i zračnom prijevozu, odnosno prijevozu unutarnjim plovnim putevima. Za odnose ugovornih strana praktično su najvažnije odredbe o odgovornosti prijevoznika u pojedinim granama prijevoza s obzirom na primjenjive međunarodne konvencije ili nacionalne propise, uključujući i odredbe o isključenju ili ograničenju odgovornosti.[860]

5. Obveza uskladištenja odnosno čuvanja robe

5.1. Općenito

Obveza uskladištenja robe odnosno čuvanja robe jedna je od tipičnih logističkih obveza, jednako vrijedna kao i obveza organizacije prijevoza robe. Zaključak jasno proizlazi iz gospodarske svrhe ugovora o logistici kojim se integriraju različite obveze manipulacije robom u jedinstvenu cjelinu. Posebno treba naglasiti kako je usluga skladištenja toliko važna za pružanje logističkih usluga u cjelini da se katkad govori i o pružanju usluga tzv. skladišne logistike kao podtipa logistike. Također, polazeći od gospodarskih razloga za pojavu ugovora o logistici, treba primijetiti da je izdvajanje upravljanja opskrbnim lancem (u cjelini ili djelomično) koje poduzetnici prakticiraju nemoguće bez učinkovitog upravljanja zalihama, a ono svakako podrazumijeva skladištenje određene količine robe potrebne za proizvodnju.

[860] O odgovornosti logističara s osnova primjenjivih transportnih propisa detaljnije u poglavlju V.

5.2. Podredna primjena pravila koja uređuju ugovor o uskladištenju

U skladu s mješovitom pravnom prirodom tog ugovora, na tu obvezu logističara primjenjivat će se odredbe kojima se uređuje ugovor o uskladištenju kao imenovani ugovor trgovačkog prava.[861] U tom se smislu logističar obvezuje nalogodavcu primiti i čuvati određenu robu i poduzimati potrebne ili ugovorene mjere radi njezina očuvanja u određenom stanju,[862] kao dio njegove šire obveze organizacije prijevoza robe i pružanja određenih logističkih činidbi. To prije svega znači kako je logističar dužan osigurati prikladne smještajne kapacitete za skladištenje robe.[863] Roba koju logističar čuva mora biti zaštićena od rizika i opasnosti koji joj mogu zaprijetiti, što uključuje i protupravne zahvate trećih osoba na nalogodavčevoj robi.[864] Logističari u pravilu raspolažu s dovoljnim i odgovarajućim smještajnim kapacitetima u kojima skladište robu svojih nalogodavaca. Ako tomu nije tako,[865] logističar je dužan osigurati odgovarajuće skladišne kapacitete kod trećih osoba. On to može raditi zakupom odgovarajućih skladišnih prostora[866] ili sklapanjem ugovora o uskladištenju sa skladištarima koji mogu pružiti uslugu čuvanja odgovarajuće robe. U potonjem slučaju logističar angažira treću osobu koja ispunjava njegovu ugovornu obvezu (tzv. pomoćnik u ispunjenju).

Kad skladišti robu za nalogodavca, logističar ne smije pomiješati zamjenjive stvari iste vrste i kakvoće.[867] To će ipak biti moguće u dva slučaja: kad nalogodavac na to pristane ili ako je očito da je riječ o stvarima koje se mogu miješati bez opasnosti nastanka štete za

[861] Čl. 744. – 762. ZOO-a, §§ 467 – 475h HGB-a, §§ 416 – 424.

[862] Usp. čl. 744. st. 1. ZOO-a.

[863] Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 832, Koller, *op. cit*. u bilj. 551, § 467 rbr. 2.

[864] Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 832, Frantzioch, *op. cit*. u bilj. 551, §§ 467 – 475h, § 467 rbr. 17 – 23. Koller, *op. cit*. u bilj. 551, § 467 rbr. 2, ističe kako nije nužno robu sačuvati od svih rizika koji joj prijete, već od onih koji su mogući, zamislivi.

[865] Može, primjerice, biti riječ o potrebi skladištenja robe u hladnjačama, prostorima s niskim udjelom vlažnosti zraka i sl.

[866] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 15 rbr. 2.

[867] Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 838.

nalogodavca.[868] Pristanak nalogodavca treba tumačiti kao izričit pristanak, koji ne bi mogao proizaći iz šutnje nalogodavca.[869]

Praktično će puno važniji biti drugi slučaj dopuštenog miješanja zamjenjivih stvari. Njega treba dovesti u vezu s gospodarskom ulogom logistike kao i sa slučajem tzv. zbirne otpreme robe.[870] Ako je smisao ugovora o logistici samostalno pružanje što je moguće više usluga uobičajeno povezanih s otpremom robe, može se očekivati da će logističari angažirati znatne skladišne kapacitete. Budući da ugovorom o logistici logističar preuzima odgovornost za otpremu robe, nema razloga da mu se ne dopusti skladištenje robe miješanjem s robom trećih osoba koju skladišti. Na taj će način logističar racionalnije rabiti raspoložive skladišne kapacitete, a istodobno nalogodavci neće trpjeti štetu. Ako logističar pomiješa robu više različitih nalogodavaca, a šteta ipak nastane, bit će dužan štetu naknaditi po vrlo strogim pravilima tzv. objektivne odgovornosti za štetu.[871] Ako organizira zbirnu otpremu robe, logističar će prikupljati robu više različitih nalogodavaca kako bi što ekonomičnije iskoristio raspoložive prijevozničke kapacitete. To analogno vrijedi i za iskorištavanje raspoloživih skladišnih kapaciteta. Štoviše, vrlo je vjerojatno da će logističar u pružanju svojih usluga većem broju nalogodavaca uobičajeno skladištiti i čuvati njihovu robu miješajući je kako bi prikupio dovoljno tereta za ekonomičnu organizaciju prijevoza.

Logističar je dužan dopustiti ovlaštenoj osobi pregled uskladištene robe i uzimanje uzoraka.[872] Ta je obveza osobito važna za slučajeve dugotrajnijeg držanja robe pod njegovom paskom. Logističar bi trebao osobito paziti da ne dopusti trećim, neovlaštenim osobama pregled nalogodavčeve robe. Navedeno proizlazi iz obveze čuvanja nalogodavčevih interesa. U tom slučaju, naime, može doći do ugrožavanja nalogodavčeva položaja na tržištu i odavanja

[868] Usp. čl. 748. st. 1. ZOO-a. § 469 Abs. 1. HGB-a dopušta miješanje stvari iste vrste i kakvoće samo uz izričit pristanak ostavodavca (u ovom slučaju nalogodavca iz ugovora o logistici).

[869] Tako za njemačko pravo u kojem se po zakonu traži izričit pristanak, Frantzioch, *op. cit*. u bilj. 551, § 467 rbr. 26, Hesse, u: Schmidt, Christine (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht, §§ Lagergeschäft §§ 467 - 475h,* Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 5. izdanje, 2023, § 469 rbr. 17.

[870] Čl. 867. ZOO-a.

[871] Usp. čl. 745. ZOO-a.

[872] V. čl. 749. ZOO-a, § 471 Abs. 1 HGB-a.

njegove poslovne tajne te posljedično prouzrokovanja štete nalogodavcu.[873] Iako ZOO o tome šuti, trebalo bi uzeti u obzir kako se pregled i uzimanje uzoraka treba dopustiti tijekom redovitog radnog vremena skladišta gdje se nalazi uskladištena roba, a ako je to potrebno, i u nazočnosti logističara odnosno ovlaštenog predstavnika.[874] Potrebu za nazočnošću logističara odnosno ovlaštene, stručne osobe valja povezati s prethodno istaknutom obvezom čuvanja interesa ostalih nalogodavaca koji su logističaru povjerili čuvanje robe, a čija je roba uskladištena s robom nalogodavca koji obavlja pregled, odnosno uzimanje uzoraka.[875]

U smislu primjenjivih općih uvjeta poslovanja kao nedostatak Općih uvjeta poslovanja MOH-a moguće je prepoznati nedostatak odredbi koje bi pobliže uredile prava i obveze ugovornih strana u slučajevima kad špediter skladišti ili preuzima obvezu skladištenja robe prema nalogodavcu. Opći uvjeti MOH-a očigledno prepoznaju špeditera isključivo u svojem klasičnom obliku, kao osobu koja bi sklapala ugovor o uskladištenju u svoje ime, a za račun nalogodavca, što nedvojbeno ne odgovara pravom stanju stvari i otežava poslovanje logističarima koji bi primjenjivali spomenute opće uvjete poslovanja.[876]

Dobar primjer uređenja međusobnih odnosa špeditera i nalogodavaca po pitanju skladištenja nalogodavčeve robe nalazimo u njemačkom ADSp-u.[877] ADSp polazi od toga da špediter može skladištiti robu u vlastitim skladišnim prostorima ili se koristiti skladišnim

[873] Tako za ugovor o uskladištenju Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 842, Vizner, Ivan, *op. cit*. u bilj. 151, str. 2303. Ta je obveza i naglašenija kod ugovora o logistici jer je riječ o obveznom odnosu utemeljenom na tzv. odnosu povjerenja.

[874] V. § 471 Abs. 1 HGB-a i ADSp Ziff. 15.6. HGB u svojem tekstu ne spominje potrebu nazočnosti skladištara kad je riječ o ugovoru o uskladištenju, no ta je potreba izričito propisana špediterskim općim uvjetima poslovanja u slučajevima kad špediter skladišti robu.

[875] U tom smislu Koller, *op. cit.* u bilj. 151, ADSp Ziff. 15 rbr. 4.

[876] Ta okolnost čudi s obzirom na to da Opći uvjeti MOH-a prepoznaju potrebu i mogućnost špediterskog skladištenja robe, prije svega u čl. 2. st. 3. t. 3. u kojem jasno stoji kako su otpremnički poslovi, među ostalim, i „zaključivanje ugovora o uskladištenju, odnosno skladištenje robe".

[877] V. ADSp Ziff. 15.1. do 15.8. Slične detaljne odredbe možemo naći u § 43 AÖSp-a. Zanimljivo rješenje sadržava švicarski SPEDLOGSWISS koji u Art. 14 propisuje da će u slučaju da špediter prihvati nalogodavčev nalog za skladištenje robe, što će ga *de facto* pretvoriti u logističara, dijelom ugovora o špediciji postati i pravila (posebni propisi i opći uvjeti poslovanja) kojima je uređen pravni odnos između logističara i skladištara. Model pravila FIATA-e ne uređuju posebno obvezu špediterova skladištenja, već se koncentriraju na odgovornost špeditera kao *principala* odnosno kad on djeluje za svoj račun.

prostorima trećih osoba, pri čemu je izbor uvijek isključivo njegov.[878] Kad špediter skladišti robu u vlastitim skladištima, on bez ikakve sumnje istupa samostalno (*Selbsteintritt*) i sa stajališta njemačkog, ali i hrvatskog prava djeluje za svoj račun.[879] Kad špediter skladišti robu u skladištu trećih (skladištara), on može djelovati kao klasični špediter (sklapajući ugovor o uskladištenju u svoje ime, a za račun nalogodavca) ili može djelovati za svoj račun. U drugom je slučaju riječ o tzv. nepravom samostalnom nastupu (*unechter Selbsteintritt*) u poslovima skladištenja.[880] U potonjem je slučaju, kao i u slučaju skladištenja u vlastitim skladištima, zapravo riječ o integraciji usluge skladištenja u cjelovitu uslugu koju špediter pruža te tada govorimo o ugovoru o logistici s obzirom na to da logističar djeluje za svoj račun.

Ako se roba temeljem sklopljenog ugovora o logistici skladišti uz primjenu ADSp-a kod trećih osoba, tad je logističar dužan bez odgode pisano obavijestiti nalogodavca o kojem je skladištaru riječ, kao i o njegovoj poslovnoj adresi, a ako je skladištar s kojim je logističar sklopio ugovor o uskladištenju izdao skladišnicu za uskladištenu robu, logističar je dužan te podatke unijeti u skladišnicu.[881] Kako logističar, pa i kad skladišti robu kod trećih osoba, *de facto* zauzima poziciju svojevrsnog fingiranog skladištara, moglo bi se postaviti pitanje ima li on pravo skladištiti robu kod trećih bez izričitog nalogodavčeva dopuštenja? Za razliku od ZOO-a koji pri uređenju ugovora o uskladištenju o tome šuti, HGB u svojim odredbama izričito propisuje kako je skladištar ovlašten skladištiti nalogodavčevu robu kod trećih osoba (skladištara) samo ako ga je nalogodavac na to izričito ovlastio.[882] U hrvatskom bi pravu toj odredbi sadržajno odgovarao čl. 728. ZOO-a koji uređuje pitanje predaje stvari drugom na čuvanje kod ugovora o ostavi, a koje se analogno primjenjuje na ugovor o uskladištenju temeljem čl. 753. ZOO-a.[883] Iz ADSp Ziff. 15 proizlazi da ugovaranje primjene ADSp-a zapravo ima učinak pristanka nalogodavca na skladištenje robe kod trećih osoba, pri čemu skladištar koji robu skladišti po nalogu logističara ima položaj njegova pomoćnika u

[878] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 15 rbr. 2. Špediter nije apsolutno slobodan u svojem izboru, već je ograničen obvezom čuvanja nalogodavčevih interesa.

[879] U tom smislu Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 15 rbr. 2.

[880] Opširnije o nepravom samostalnom nastupu u III/4./4.3./4.3.1./4.3.1.2.

[881] V. ADSp Ziff. 15.2.

[882] V. § 472 Abs. 2 HGB-a.

[883] Čl. 728. ZOO-a glasi: „Ostavoprimac ne može bez pristanka ostavodavca ili bez nužde predati povjerenu mu stvar drugome na čuvanje, inače odgovara i za njezinu slučajnu propast i oštećenje."

ispunjenju.[884] Stoga je nedostatak Općih uvjeta MOH-a što se zbog propusta pobližeg uređenja špediterove obveze skladištenja mora posebno ugovarati i tražiti pristanak nalogodavca za skladištenje robe kod treće osobe.[885]

6. Obveza izvršenja ostalih odnosno uobičajenih logističkih činidbi

6.1. Općenito

Obveza izvršenja uobičajenih logističkih činidbi odnosno pružanja ostalih logističkih usluga neobično je važna za ugovor o logistici. Kao što je pojašnjeno pri raspravi o pojmu tog ugovora, riječ je o tome da klasični prijevoznici, skladištari ili špediteri u svojoj gospodarskoj transformaciji u logističare sami nude i pružaju usluge koje bi se mogle nazvati uobičajenim logističkim činidbama, a koje s ostalim činidbama iz ugovora o logistici čine funkcionalnu cjelinu.

Ne može se sasvim precizno odrediti što sve jesu i što mogu biti uobičajene logističke činidbe. Iako se u gospodarskom žargonu tipičnim logističkim činidbama smatraju i prijevoz i skladištenje robe, u pravnoj analizi obveza iz ugovora o logistici njih se mora držati za posebne, imenovane i pravno uređene činidbe. To stoga što su i prijevoz i skladištenje robe bitni sastojci imenovanih ugovora trgovačkog prava, ali i stoga što su određena pitanja koja se odnose na ugovor o prijevozu uređena prisilnopravnim normama.

Približem definiranju uobičajenih logističkih činidbi donekle pomažu opći uvjeti poslovanja koje špediteri redovito primjenjuju u svojim ugovorima. Tako iz Općih uvjeta MOH-a jasno proizlazi da je robu koja se otprema potrebno utovariti, istovariti, pretovariti, sortirati ili pakirati, ili, još detaljnije, organizirati doleđivanje hrane kao i hranjenje i pojenje

[884] Tako Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, ADSp Ziff. 15 rbr. 3 i 4. Stajalište se temelji na presudi OLG-a Hamburg od 9. kolovoza 1993. godine (6 U 56/93) objavljenoj u časopisu *Transportrecht* 2/1994, str. 74 – 75, a u kojoj se analizira odnos ADSp-a s tad važećim njemačkim Zakonom o općim uvjetima poslovanja.

[885] Jedina iznimka od potrebe traženja pristanka nalogodavca na skladištenje kod treće osobe bilo bi skladištenje u slučaju nužde, što jasno proizlazi iz čl. 728. ZOO-a.

živih životinja.[886] U tim se pitanjima u za hrvatsko pravo usporedivoj njemačkoj pravnoj književnosti kao činidbe uobičajeno povezane s otpremom robe posebno ističu osiguranje robe, obavljanje carinskih radnji te pakiranje i označavanje, obilježavanje robe.[887] Pravna doktrina te činidbe širi, primjerice, na utovar, istovar, pakiranje, označavanje i deklariranje robe, vaganje, slaganje i sl.[888] Sve nabrojene činidbe imaju logistički karakter.

6.2. Podredna primjena pravila koja uređuju ugovor o djelu

Na uobičajene logističke činidbe valja primjenjivati pravila koja uređuju ugovor o djelu. Nekoliko je razloga za to.

Prije svega, još jednom treba istaknuti da je ugovor o logistici po svojoj pravnoj prirodi mješoviti ugovor trgovačkog prava te se nužno mora odrediti pravna priroda činidbi koje se odnose na različite vidove manipulacije robom. One nisu posebno uređene pravnim pravilima kojima je uređen ugovor o prijevozu, uskladištenju ili špediciji. Osim toga, one se s obzirom na djelatnost logistike ne mogu smatrati sporednima u odnosu na ostale činidbe logističara.[889] Logističar omogućuje složeniju uslugu koja se, među ostalim, pruža i zbog uobičajenih logističkih činidbi koje s prijevozom i/ili skladištenjem robe čine jedinstvenu cjelinu.

Stajališta njemačke pravne književnosti o mješovitim ugovorima polaze od toga da se na pojedine činidbe takvih ugovora primjenjuju pravila koja bi se primjenjivala na pojedini ugovor da se takav ugovor sastoji isključivo od tih činidbi. Jedan od ugovora koji autori bez iznimke ističu kao ugovor čija bi se pravila mogla primjenjivati na činidbe iz ugovora o logistici jest ugovor o djelu (*Werkvertrag*) iz §§ 631 – 651 BGB-a.[890] Analiza činidbi koje se

[886] V. čl. 2. st. 3. t. 7. i 19. Općih uvjeta MOH-a.

[887] V. § 454 Abs. 2 HGB-a te ADSp Ziff. 4. i Ziff. 6.

[888] Tako, primjerice, Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, Koller, *op. cit*. u bilj. 151 i Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, pri analizi § 454 Abs. 2 HGB-a.

[889] Tako je, primjerice, sasvim uobičajeno da špediter ili prijevoznik rade utovar ili istovar robe koju su se obvezali otpremiti ili prevesti.

[890] Tako, među ostalima, Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj. 112, str. 147, rbr. 631, str. 159, rbr. 689, Wieske, *op. cit*. u bilj. 112, str. 177

normativno, ali i doktrinarno mogu smatrati uobičajenim logističkim činidbama upućuje na zaključak da bi svaka od tih činidbi u samostalnom ugovoru zapravo predstavljala glavnu činidbu iz ugovora o djelu.

Da se na uobičajene logističke činidbe trebaju primijeniti pravila ugovora o djelu, upućuju i odredbe čl. 858. ZOO-a koji uređuje slučaj samostalnog nastupa špeditera. U st. 2. tog članka jasno stoji da špediter koji obavlja prijevoz ili dio prijevoza ima prava i obveze prijevoznika. Na st. 2. nadovezuje se st. 3. koji glasi: „Isto vrijedi za druge poslove obuhvaćene nalogom, običajima ili općim uvjetima." Odredbu st. 3. valja tumačiti tako da špediter koji obavlja poslove koji nisu isključivo sporedni špediterski već se mogu podvesti pod neki od ostalih ugovora, ima prava i obveze ugovorne strane koja pruža karakterističnu činidbu iz takvog ugovora. To su, primjerice ugovor o uskladištenju, kad se špediter obvezuje skladištiti robu ili ugovor o djelu kad se špediter obvezuje izvršiti uobičajene logističke činidbe. U navedenim slučajevima špediter nastupa za svoj račun te se zapravo pravno i gospodarski pretvara u logističara.

Ugovorom o djelu izvođač se obvezuje obaviti određeni posao, kao što je izrada ili popravak neke stvari, izvršenje kakva fizičkog ili umnog rada i sl., a naručitelj se obvezuje platiti mu za to naknadu.[891] U kontekstu ugovora o logistici to bi značilo da se logističar obvezuje nalogodavcu/naručitelju isključivo na utovar robe, istovar robe, pretovar robe, vaganje i uzorkovanje robe, označavanje ili deklariranje robe, pakiranje robe, prepakiranje robe ili na bilo koju drugu činidbu koja bi se mogla smatrati logističkom činidbom.

Okolnost da logističar u ispunjenju svojih obveza djeluje za svoj račun također upućuje na primjenu pravila ugovora o djelu na uobičajene logističke činidbe. Obilježje je ugovora o djelu da izvođač obveze ispunjava za svoj račun uz ugovorenu naknadu. Kao i kod ugovora o djelu, gospodarske koristi koje proizlaze iz izvršenja činidbi pripadaju logističaru, a smisao se ugovora ispunjava, ostvaruje u stručnom izvršenju logističkih činidbi s ostalim obvezama koje preuzima logističar.

Obveza logističara u ispunjenju tih činidbi smatrat će se izvršenom ako su zadovoljeni i ugovorni kriteriji izvršenja i kriteriji njihova izvršenja po pravilima struke.[892] Moguće je da

[891] Čl. 590. ZOO-a.

[892] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 889, pozivajući se na presudu VSH Rev 841/84 od 31. listopada 1984. godine str. 3331.

se kriteriji za izvršenje pojedine logističke činidbe ne određuju ugovorom, niti u ugovoru postoje elementi po kojem bi se oni mogli odrediti.[893] U tom slučaju svakako ostaje kriterij njezina ispunjenja po pravilima struke uz postizanje rezultata koji bi se trebao očekivati po prirodi posla.[894] Pravila struke koja bi se razmatrala u tom slučaju jesu pravila koja vrijede u prijevozno-logističkim poslovima. Za određivanje pravila struke izuzetno su važni opći uvjeti poslovanja koje donose špeditersko-logistička udruženja jer se njima određuje način na koji se mora izvršiti pojedina logistička činidba.[895]

Logističar je dužan izvršiti logističke činidbe za određeno vrijeme odnosno u određeno vrijeme, a ako vrijeme nije određeno, onda za vrijeme koje je razumno potrebno za takve poslove.[896] U prirodi njegove obveze prema nalogodavcu i jest obaviti čitav prijevozno-logistički poduhvat na vrijeme.[897] Ako vrijeme u kojem činidbe moraju biti izvršene nije točno određeno ugovorom, kao kriterij će poslužiti ono vrijeme koje je razumno bilo potrebno da se

[893] Primjerice, određena logistička činidba koja se prvi put izvršava na određenom tržištu.

[894] U tom smislu Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 890, Perović, *op. cit.* u bilj. 151, str. 304, koji ističe kako se u tom slučaju moraju razmotriti sve okolnosti slučaja, priroda i vrsta posla, osobna svojstva izvođača te kako je u osnovi riječ o faktičnom, a ne pravnom pitanju.

[895] Usp. čl. 32. Općih uvjeta MOH-a. Također, dobar primjer nalazimo i u ADSp Ziff. 6 gdje se detaljno opisuje kako se roba mora obilježavati i deklarirati. Najbolji primjer pronalazimo u francuskom CGV-TLF-u, u Art. 5.1. u kojem se, među ostalim, ističe kako roba mora biti pakirana tako da izdrži prijevoz i manipulaciju u prijevozu u normalnim, uobičajenim uvjetima te kako ne smije predstavljati izvor opasnosti za osobe koje sudjeluju u prijevozu i manipulaciji robom.

Takvi su uvjeti, primjerice, i *Logistik* AGB. Oni kao jednu od logističkih činidbi navode uspostavljanje tzv. *Call Centra*, tj. središta za primanje nalogodavčevih narudžbi. *Logistik* AGB u Kl. 2. postavlja kriterije za elektroničku razmjenu podataka. Kad bi se komunikacija između nalogodavca i središta za primanje narudžbi logističara odvijala elektroničkim putem, kriteriji za stručnu i pravilnu razmjenu podataka elektroničkim putem mogli bi se pronaći upravo u *Logistik* AGB-u, iako se oni ne bi primjenjivali.

[896] V. čl. 597. st. 2. ZOO-a.

[897] Uostalom, riječ je o osnovnim načelima logistike sadržanim u spomenutom „7 R“ pravilu ili *just in time* poslovnim procesima.

takva činidba izvrši s obzirom na vrstu i prirodu konkretne činidbe.[898] Razumije se, logističar neće biti odgovoran za zakašnjenje koje je uzrokovano ponašanjem nalogodavca.[899]

Logističar nije dužan činidbe na koje se obvezao izvršiti osobno.[900] To je, među ostalim, posljedica činjenice da on u ispunjenju svih obveza djeluje za svoj račun. Kad su logističke činidbe u pitanju, to proizlazi i iz odgovarajuće primjene odredbi koje uređuju ugovor o djelu.[901] Ako se logističar u ispunjenju logističkih činidbi koristi trećim osobama, on odgovara za njihov rad odnosno za izvršenje tih činidbi.[902] Za ugovor o djelu jest karakteristično da se sklapa s obzirom na određena osobna svojstva izvođača (*intuitu personae*) samo ako je tako ugovoreno ili to proizlazi iz prirode posla.[903] S obzirom na gospodarsku svrhu logistike, teško je zamisliti da bi priroda pojedinog logističkog poduhvata zahtijevala da isključivo određeni logističar izvrši pojedine logističke činidbe. To ne utječe na mogućnost da se logističar na to posebno obveže ugovorom, ako za takvo što postoji poslovna potreba.

7. Obveza osiguranja robe

Logističar je dužan osigurati robu samo ako je to ugovoreno.[904] Odredba ZOO-a koja uređuje to pitanje zapravo smjera na obvezu špeditera da se pobrine za tzv. transportno

[898] U tom smislu Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 890, Perović, *op. cit.* u bilj. 151, str. 303. Budući da je riječ o činidbama koje se izvode u nizu, i međuovisne su, vjerojatno se neće posebno ugovarati rokovi za svaku od njih, ili za sve njih, jer će oni biti obuhvaćeni potrebom da se čitav posao otpreme izvrši u određenom roku.

[899] Usp. čl. 597. st. 3. ZOO-a. Primjerice, nalogodavac kasni s proizvodnjom određenih proizvoda koje logističar treba preuzeti, izvagati, pakirati i otpremiti.

[900] Za razliku od klasične špedicije u kojoj je špediter načelno dužan osobno organizirati prijevoz robe sklapanjem provedbenih poslova, uz iznimku služenja podšpediterima i međušpediterima.

[901] Čl. 600. st. 1. ZOO-a: „Ako iz ugovora ili naravi posla ne proizlazi što drugo, izvođač nije dužan posao obaviti osobno."

[902] Čl. 600. st. 2. ZOO-a: „Izvođač i nadalje odgovara naručitelju za izvršenje posla i kad posao ne obavi osobno." Čl. 601. ZOO-a: „Izvođač odgovara za osobe koje su po njegovu nalogu radile na poslu koji je preuzeo kao da ga je sam izvršio."

[903] Usp. čl. 600. ZOO-a. Tako i Perović, *op. cit.* u bilj. 151, str. 306.

[904] V. čl. 859. st. 1. „Otpremnik je dužan osigurati pošiljku samo ako je to ugovoreno." Usp. i § 454 Abs. 2. HGB-a, čl. 36. st. 1. Općih uvjeta MOH-a, čl. 11. BIFA-STC-a, čl. 3. Model pravila FIATA-e.

osiguranje robe, odnosno osiguranje pošiljaka od štete koja može nastati na robi tijekom njezina prijevoza. Zaključak proizlazi iz stajališta da nalogodavčeva dispozicija koja sadržava zahtjev špediteru za transportnim osiguranjem robe ne obuhvaća ujedno i špediterovu obvezu na skladišno osiguranje robe, kao ni na druge vrste osiguranja s obzirom na različitost provedbenih poslova koje špediter mora sklopiti.[905]

Sa zauzetim se stajalištem valja složiti, osobito uzimajući u obzir odvojenost prijevoznog i skladišnog osiguranja robe.[906] Njega, međutim, valja modificirati kad je u pitanju djelatnost pružanja logističkih usluga. S obzirom na to da logističar preuzima obvezu cjelovite brige o robi uz organizaciju njezina prijevoza, trebalo bi uzeti u obzir da nalog za osiguranjem pošiljaka sadržava i nalog za osiguranjem robe i za vrijeme njezina skladištenja. O tom pitanju između nalogodavaca i logističara ne bi trebalo praktično dolaziti do nesporazuma jer se ta obveza mora posebno ugovarati. Osim toga, logističar sklapanjem ugovora preuzima i obvezu savjetovanja i obavještavanja svojeg nalogodavca kao stručnjak za sve poslove otpremanja robe, uključujući i potrebu odnosno mogućnost za osiguranjem robe. Stoga bi se eventualni nesporazumi glede toga trebali tumačiti na njegovu štetu. Jednak pristup obvezi osiguranja robe nalazimo i u njemačkom pravu. Riječ je o obvezi koju špediter preuzima na temelju posebne pogodbe s nalogodavcem.[907] *Ratio* tog pravila možemo naći u zaključku po kojem je osiguranje robe radnja koja je bjelodano u interesu nalogodavca.[908]

Osim osiguranja robe koje proizlazi iz ugovora s nalogodavcem, logističar bi bio dužan osigurati robu čiji prijevoz organizira i kad bi osiguranje pošiljki bilo predviđeno zakonom.[909] Bila bi riječ o slučajevima kad je u određenom propisu predviđeno da je robu (teret, pošiljku) potrebno osigurati. Ta bi obveza logističara proizlazila iz njegova položaja organizatora prijevoza robe, kao i iz njegove obveze čuvanja nalogodavčevih interesa i postupanja s dužnom pažnjom.

---

[905] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 257, Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 125, Trajković, *op. cit.* u bilj. 151, str. 679.

[906] Na odvojenost nas upozorava Bydlinski, *op. cit.* u bilj. 50, § 454 rbr. 101.

[907] Usp. § 454 Abs. 2 HGB-a. Tako i Bydlinski, *op. cit.* u bilj. 50, § 454 rbr. 100, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 35.

[908] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 21 rbr. 3.

[909] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 257, Gorenc, *op. cit.* u bilj. 151, str. 1272.

Jedinstveno je stajalište domaće i strane pravne književnosti kako nalogodavčevo isticanje vrijednosti pošiljke ne implicira obvezu logističara na osiguranje robe koju on na taj način prešutno preuzima.[910] Njemačka pravna književnost stajalište opravdava uz dvije okolnosti. Prije svega, logističar tu obvezu preuzima na temelju posebne pogodbe s nalogodavcem, što je zakonom i izričito propisano. Osim toga, razlikovanje osobito vrijednih i manje vrijednih pošiljaka glede njihova osiguranja može dovesti do pravne nesigurnosti u odnosima logističara i nalogodavca.[911] Druga se okolnost ne bi nekritički mogla primijeniti na hrvatsko pravo, jer je po ZOO-u nalogodavac dužan obavijestiti logističara o činjenici da se u pojedinoj pošiljci nalaze dragocjenosti, vrijednosni papiri ili druge skupocjene stvari te mu priopćiti njihovu vrijednost u trenutku predaje.[912] No iz te se njegove obveze ne može zaključiti da upozorenje na osobitu vrijednost određene pošiljke automatski znači obvezu njezina osiguranja.

Upozorenje na osobitu vrijednost robe ipak neće biti bez ikakvog učinka kad je u pitanju osiguranje pošiljaka. Činjenica da nalogodavac upozorava logističara da pojedina pošiljka ima osobitu vrijednost signal je logističaru da takvoj pošiljci posveti dodatnu pozornost. U okviru obveze čuvanja nalogodavčevih interesa i savjetovanja nalogodavca logističar je dužan savjetovati nalogodavca o svrhovitosti i potrebi osiguranja takve robe.[913] To se osobito odnosi na slučaj kad nalogodavcu u osnovi nije poznata prava vrijednost robe koja se otprema, pa čak i kad on upozorava logističara na posebnu vrijednost određene robe, odnosno kad osiguranje od odgovornosti logističara odnosno prijevoznika ne pokriva moguću štetu na robi, a nalogodavcu to nije bilo poznato.[914] Razumije se, i u tom slučaju do osiguranja robe dolazi po izričitom nalogu nalogodavca.

---

[910] Tako Bydlinski, *op. cit.* u bilj. 50, § 454 rbr. 102, Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 257, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 35, Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 125.

[911] Tako Bydlinski, *op. cit.* u bilj. 50, § 454 rbr. 102.

[912] V. čl. 865. st. 2. ZOO-a. Osim dragocjenosti, nalogodavac je dužan špeditera obavijestiti i o otpremi opasnih stvari. Po odredbama HGB-a, međutim, ta nalogodavčeva obveza vrijedi samo glede opasnih pošiljaka (§ 455 Abs. 1 HGB-a). Prema čl. 36. st. 2. Općih uvjeta MOH-a, oznaka vrijednosti pošiljke u nalogu za otpremu ne smatra se nalogom za osiguranje.

[913] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 35.

[914] Tako Bydlinski, *op. cit.* u bilj. 50, § 454 rbr. 102, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 35. Valja istaknuti da se obveza čuvanja nalogodavčevih interesa glede osiguranja robe kako je opisana u tekstu proteže i na slučajeve u kojima nalogodavac ne upozorava posebno logističara na posebnu vrijednost pošiljke, ali u ovom slučaju osobito dolazi do izražaja. Autori kao tipičan primjer navode slučaj u kojem je nalogodavac iz ugovora o špediciji nevješti potrošač, stoga ga je špediter dužan posebno upozoriti na potrebu za osiguranjem. Ovaj primjer nije relevantan za

Ako se ugovorom posebno ne određuje koje rizike treba osigurati, logističar je dužan osigurati robu od uobičajenih rizika.[915] U pravilu će biti riječ o prijevoznim (transportnim) rizicima jer se smisao logistike oživotvoruje u prijevozu odnosno otpremi roba. Transportni bi rizici bile one opasnosti usko povezane s transportom, koje mogu nastati iz prijevoza robe, a dijele se na osnovne i dopunske rizike.[916] S obzirom na djelatnosti obuhvaćene ugovorom o logistici, valja uzeti u obzir da će nalog za osiguranjem robe obuhvatiti i one činidbe na koje se logističar obvezao, a koje se ne odnose isključivo na prijevoz robe. U tom smislu osobito u obzir može doći i ugovaranje skladišnog osiguranja, kad se logističar obvezao skladištiti robu ili potreba za skladištenjem proizlazi iz okolnosti slučaja.[917]

Logističar je dužan odabrati osiguravatelja koji će robu osigurati s pažnjom urednog i savjesnog gospodarstvenika. Treba uzeti u obzir da će logističar svoju obvezu uredno ispuniti ako robu osigura priznati, etablirani osiguravatelj.[918]

Obveza na osiguranje robe dodatno se pojašnjava i produbljuje primjenjivim općim uvjetima poslovanja. Tako, primjerice, Opći uvjeti MOH-a sadržavaju zanimljivu odredbu po kojoj osiguranjem jedne pošiljke ne nastaje obveza špeditera da osigurava sve kasnije pošiljke svojeg nalogodavca.[919] Ta bi se odredba trebala prilagoditi kontekstu ugovora o logistici kao ugovora koji u osnovi ima odlike trajnijeg obveznog odnosa. Ako unatoč toj odredbi općih

---

ugovor o logistici s obzirom na gospodarsku svrhu te djelatnosti i činjenicu da je u pravilu riječ o trgovačkom ugovoru.

[915] Usp. čl. 859. st. 2. ZOO-a. Čl. 36. st. 4. Općih uvjeta MOH-a govori o osnovnim rizicima.

[916] Tako Zelenika, *op. cit.* u bilj. 40, str. 125. Zelenika u skupinu osnovnih transportnih rizika ubraja one rizike koji se mogu dogoditi svakom prijevoznom sredstvu odnosno svakom predmetu koji se prevozi. Primjerice se navode: prometne nezgode (sudar, udar, potonuće, skliznuće, pad), elementarne nepogode (oluja, udar groma, poplava, potres, klizanje tla, zaleđivanje, snježne mećave i dr.), požar i eksplozije u prijevoznome sredstvu (unutar samog prijevoznog sredstva ili djelovanjem izvana) i pokriveni su redovito svakom policom osiguranja.

U dopunske rizike ubraja one rizike koji se mogu ostvariti samo na određenim vrstama stvari ili prijevoznim sredstvima. Primjerice se navode: krađa i neisporuka (uz napomenu da je riječ o osnovnim rizicima u nepomorskom kargu, a o dopunskima u pomorskome kargu), manipulacijski rizici (lom, curenje, prosipanje, razbijanje, deformiranje i sl.), ostali dopunski rizici (pokisnuće, hrđa, dodir s drugom robom, brodsko znojenje, kvar, uginuće, prisilno klanje živih životinja i sl.). Zelenika ističe kako se dopunski rizici osiguravaju samo na zahtjev osiguranika ili ugovaratelja osiguranja, misleći naravno pritom na slučaj kad je nalogodavac dogovorio osiguranje robe sa špediterom, ali nije naznačio rizike koje valja osigurati.

[917] To jasno proizlazi iz ADSp Ziff. 21.1 gdje je, primjerice, navedeno prijevozno i skladišno osiguranje.

[918] Tako Bydlinski, *op. cit.* u bilj. 50, § 454 rbr. 102, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 35.

[919] Usp. čl. 36. st. 3. Općih uvjeta MOH-a.

uvjeta logističar na temelju zahtjeva nalogodavca osigurava robu u duljem razdoblju, pa određeno vrijeme to čini i bez posebnog zahtjeva nalogodavca, može se smatrati da se između logističara i nalogodavca razvila praksa koja ima prednost u primjeni pred dispozitivnom odredbom o osiguranju robe na izričit nalogodavčev zahtjev.

S druge strane, mnogo detaljniji ADSp posebno uređuje situaciju u kojoj špediter ima mogućnost, ali ne i obvezu osigurati robu i bez izričitog zahtjeva nalogodavca. Ako bi se ti uvjeti primjenjivali na ugovor o logistici, logističar bi osigurao robu ako je to u nalogodavčevu interesu.[920] Pretpostavlja se da je u nalogodavčevu interesu osigurati robu ako je logističar u prijašnjim otpremama robe osiguravao robu po nalogodavčevu nalogu ili ako je nalogodavac posebno istaknuo vrijednost robe koju valja otpremiti.[921] Riječ je o oborivim pretpostavkama temeljem kojih je on ovlašten, ali ne i obvezan osigurati robu.[922] Logističar neće biti ovlašten u tim slučajevima osigurati robu ako se nalogodavac tomu izričito protivi ili je sam nalogodavac u ulozi špeditera, prijevoznika ili skladištara.[923] Osim tih izričito propisanih iznimki, logističar neće biti ovlašten osigurati robu kad je razvidno da nalogodavac nema nikakvog interesa u osiguranju robe.[924]

Slučajeve u kojima bi logističar bio ovlašten osigurati robu treba restriktivno tumačiti i zbog njegove obveze savjetovanja nalogodavca kao i čuvanja nalogodavčevih interesa. Treba uzeti u obzir da je logističar u obvezi, uvijek kad je to moguće, zatražiti upute ili pojašnjenja od svojeg nalogodavca, a osobito u slučajevima u kojima nije sasvim sigurno je li u nalogodavčevu interesu osigurati robu.[925] Podsjetimo, osiguranje robe isključivo je nalogodavčev interes i u konačnici on snosi trošak osiguranja, pa i kad je naknada za otpremu i manipulaciju robom određena u ukupnom (fiksnom) iznosu.

[920] Usp. ADSp Ziff. 21.2.

[921] Usp. ADSp Ziff. 21.2.

[922] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 21 rbr. 5.

[923] Usp. ADSp Ziff. 21.2.

[924] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 21 rbr. 6.

[925] U tom smislu Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 21 rbr. 6. Logističar bi stoga trebao pitati nalogodavca ima li on interesa robu osigurati i pričekati prikladno vrijeme na njegov odgovor.

8. Obveza izvršenja potrebnih carinskih radnji

8.1. Općenito

Bez obzira na okolnost da je svijet u kojem živimo obilježen stalnim rastom slobodne trgovine i povećanjem obujma trgovinske razmjene, nužnost carinjenja robe u međunarodnoj trgovini nije nestala. Dapače, posljednji trendovi upućuju na uvođenje novih i porast postojećih protekcionističkih mjera i u nekadašnjih perjanica slobodne trgovine poput Sjedinjenih Američkih Država i na postojanost postojećih mjera u društvima i državama manje sklonima slobodnoj trgovini. Stoga carine, carinski postupci, tarife i druga administrativna opterećenja neće nestati iz međunarodne trgovine. Upravo su špediteri, kao specijalisti za otpremu robe, najstručniji za rješavanje tih često zamršenih procedura i odnosa. Drugim riječima, obavljanje carinskih formalnosti u postupcima uvoza i izvoza robe smatra se tipičnim špediterskim poslom.

S druge strane, polazeći od tradicionalnog opsega poslova koji su obavljali domaći špediteri, treba istaknuti kako je ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju njihova djelatnost doživjela dramatične promjene. Naime, poznato je da su špediteri u Republici Hrvatskoj u pravilu djelovali kao tzv. granični špediteri (odnosno tzv. patuljasti špediteri), u najvećoj mjeri obavljajući poslove za svoje nalogodavce koji bi se odnosili na rješavanje carinskih pitanja i drugih formalnosti prilikom uvoza i izvoza robe. Granični špediteri (*Grenzspediteuren, Zollspediteuren*) posebna su vrsta špeditera specijalizirana za sve formalnosti povezane s prekograničnom otpremom robe, osobito za carinske formalnosti. Takvi špediteri suštinski obavljaju isključivo granične, carinske formalnosti, stoga se njih i ne može smatrati špediterima u onom smislu u kojem ih pojmovno definira zakon.[926] Ti se poduzetnici *de facto* ne brinu o otpremi robe, ne organiziraju prijevoz, stoga je sasvim opravdano držati ih za puke nalogoprimce koji su zaduženi za obavljanje carinskih formalnosti.[927]

[926] Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 83. Bydlinski drži da je u tom slučaju zapravo riječ o ugovoru o naplatnom nalogu.

[927] Postavlja se, međutim, pitanje što se događa kad granični špediter i nalogodavac ugovore primjenu špediterskih općih uvjeta poslovanja na njihove odnose. Shvaćanje njemačke pravne književnosti jest da ni u tom slučaju neće

Pristupanjem Republike Hrvatske Europskoj uniji koja je područje slobodne trgovine odnosno slobodnog protoka ljudi i roba, odnosno posljedičnim ukidanjem graničnih prijelaza između Republike Hrvatske i susjednih država članica Europske unije, znatno se smanjuje potreba za djelovanjem špeditera na graničnim prijelazima. Svakako, i dalje postoje susjedne države koje nisu države članice Europske unije, kao što postoji potreba za obavljanjem carinskih formalnosti u morskim lukama, no opseg i količina poslova domaćim špediterima nedvojbeno su se smanjili. Upravo je to jedan od temeljnih razloga potrebe preobrazbe djelatnosti domaćih špeditera u logističare.

8.2. Carinske radnje i ugovor o logistici

Uvodno odmah valja zaključiti da na obavljanje carinskih radnji koje je dužan izvršiti logističar treba na odgovarajući način primijeniti odredbe koje u tom pitanju vrijede za špeditere odnosno ugovor o špediciji. Stoga nema dvojbe da će logističar biti dužan provesti potrebne carinske radnje i platiti carinske pristojbe i troškove za račun nalogodavca u slučaju da je robu potrebno otpremati ili dopremati preko granice, ako ugovorom nije što drugo određeno.[928] To je pitanje poredbeno ponešto drugačije uređeno. Primjerice, u njemačkom pravu ovlast za carinjenjem robe proizlazi iz posebnog dogovora s nalogodavcem, kao i sve sporedne obveze špeditera koje su spomenute u § 453 Abs. 2 HGB-a. Pravilo je, međutim, snažno relativizirano odredbama općih uvjeta poslovanja u kojima stoji da nalogodavčeva dispozicija uključuje i nalog za obavljanjem carinskih poslova.[929] Također, pravilo se relativizira i činjenicom da će špediter biti u obvezi izvršiti carinske formalnosti kad je

biti riječ o ugovoru o špediciji u smislu § 453 HGB-a, ali je šteta koju špediter mora naknaditi nalogodavcu pokrivena tzv. osiguranjem špedicije (*Speditionsversicherung*). Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 83.

[928] V. čl. 857. ZOO-a. Tako jasno zaključuje i VTS RH u odluci Pž 7775/05-4 od 19. prosinca 2007. godine objavljenoj na pravnom informacijskom portalu Ius info u kojoj kaže da „… ako ugovorom nije drugačije određeno, nalog za otpremu stvari preko granice sadrži i obvezu otpremnika da provede potrebne carinske radnje i plati carinske pristojbe za račun nalogodavca, a od nalogodavca ima pravo i na naknadu potrebnih troškova učinjenih u ispunjenju naloga“.

[929] V. ADSp Ziff. 4.6, VBGL Ziff. 15.

uobičajeno u pravnom prometu.[930] Drugim riječima, u praksi zapravo nema velikih razlika između hrvatskog i njemačkog prava u pitanju obveze na carinjenje.

Nasuprot (ispravnom) shvaćanju njemačke pravne književnosti koja granične špeditere ne drži organizatorima otpreme, već pukim nalogoprimcima koji su zaduženi za obavljanje carinskih formalnosti, takvo što ne vrijedi za logističare. Njihova poslovna veza s nalogodavcima mnogo je čvršća, organizacija logističkog poduhvata u svim aspektima njihova je temeljna obveza, stoga će sklopljeni ugovor o logistici sadržavati i obvezu obavljanja carinskih radnji i plaćanja carine. Takvo što proizlazilo bi i iz primjenjivih općih uvjeta poslovanja te je pitanje carinjenja na jednak način uređeno i u Općim uvjetima MOH-a i ADSp-u.[931] Drugim riječima, opći uvjeti poslovanja detaljiziraju pitanje uređenja odnosa nalogodavaca i logističara glede carinjenja robe.

Primjena špediterskih općih uvjeta poslovanja u postupku carinjenja robe upućivala bi na zaključak da logističar može nastupiti u ime i za račun nalogodavca ili u svoje ime, a za račun nalogodavca, odnosno da ne može nastupati za svoj račun.[932] Takav zaključak ne bi bio posve točan. Prije svega, zanemaruje se činjenica da će se logističke usluge temeljem ugovora o logistici u pravilu obavljati uz ukupnu (fiksnu) naknadu. Ukupnom naknadom obuhvaćeni su svi troškovi koji su potrebni da bi se roba otpremila, pa tako i troškovi carinjenja robe.[933] Ako logističar u tom slučaju u svim poslovima koje poduzima nastupa za svoj račun, to bi svakako mogao činiti u slučaju obavljanja carinskih radnji. Osim toga, nastupanje za svoj ili tuđi račun važno je ponajprije za unutarnji odnos logističara i nalogodavca, a ne za odnos logističara i treće osobe, u ovom slučaju carinske uprave odnosno drugih carinskih vlasti. Stoga logističar može u formalnom smislu prema carinskoj upravi nastupati u ime nalogodavca, i za njegov račun, što bi proizlazilo iz posebnog ovlaštenja koje je dobio od nalogodavca, ali da u materijalnom smislu obavlja prijevozno-logistički poduhvat za svoj račun. Troškovi su carinjenja, u pravilu, fiksni i zakonom propisani, stoga logističar djelujući za svoj račun ne

[930] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 34.

[931] V. čl. 35. Općih uvjeta MOH-a. „Smatra se da je davanjem naloga za otpremu robe dan nalog i za carinjenje, ako nije izričito i pismeno drugačije ugovoreno." Slično i ADSp. Ziff. 4.6.

[932] V. čl. 35. st. 2. Općih uvjeta MOH-a.

[933] Tako za carinjenje robe u slučajevima fiksne špedicije Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 459 rbr. 13.

može u izravnom odnosu s carinskom upravom ostvariti uštedu, odnosno gospodarsku prednost.[934]

Nadalje, ne treba smetnuti s uma da su poslovi carinjenja upravnopravne prirode[935] i da su norme koje uređuju carinjenje robe dio javnog prava te samim time prislinopravne naravi.[936] Štoviše, iz odredaba primjenjivih propisa proizlazi da je riječ o svojevrsnoj reguliranoj djelatnosti. Tako je carinsko zastupanje definirano kao provođenje radnji i formalnosti propisanih carinskim zakonodavstvom, koje na osnovi i u opsegu punomoći (izravno ili neizravno carinsko zastupanje) carinski zastupnik poduzima za račun zastupane osobe u poslovanju s Ministarstvom financija, Carinskom upravom kao tijelom nadležnim za provedbu carinskog zakonodavstva u Republici Hrvatskoj.[937]

Carinski otpremnik osoba je koja kao carinski zastupnik u okviru registrirane djelatnosti pruža uslugu carinskog zastupanja i korisnik je odobrenja za pružanje usluga carinskog zastupanja, izdanih sukladno odredbama zakona, pri čemu carinski otpremnik mora imati zaposlenog carinskog agenta, odnosno fizičku osobu koja kao zaposlenik carinskog otpremnika poduzima radnje carinskog zastupanja.[938] Carinski otpremnik dužan je zastupanoj osobi iskazati troškove, naknade i javna davanja koja se plaćaju u okviru pružanja usluga carinskog zastupanja te u svakom pojedinom slučaju jasno i nedvojbeno naznačiti opis i iznos troškova i naknada koje naplaćuje od zastupane osobe, a nisu javna davanja, pri čemu ti troškovi i naknade ne smiju sadržavati naznake i opise koji mogu ukazivati na to da je riječ o troškovima i naknadama koji se naplaćuju kao javno davanje i specificirati javna davanja

[934] To bi, primjerice, mogao učiniti utječući na brzinu provođenja carinskog postupka koja može biti veća ili manja, ovisno o umješnosti logističara i njegovih zaposlenika. Brže provođenje postupka rezultirat će uštedom u ukupnom trošku otpreme robe (primjerice manjim brojem dana potrebnih za skladištenje robe).

[935] Tako Simić, *op. cit*. u bilj. 86, str. 32, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 120.

[936] U Republici Hrvatskoj nakon pristupanja Europskoj uniji poslovi carinjenja uređeni su primarno Zakonom o provedbi carinskog zakonodavstva Europske unije, Narodne novine br. 40/2016, 52/2025.

Također, Zakonom o uvjetima za pružanje usluga carinskog zastupanja, Narodne novine br. 57/2018, uređena je provedba carinskog zakonodavstva donesenog na razini Europske unije u dijelu koji se odnosi na pravo Republike Hrvatske da, kao država članica i u skladu s pravom Europske unije, nacionalnim zakonodavstvom uredi pitanje uvjeta prema kojima osoba s poslovnim nastanom u Republici Hrvatskoj u okviru registrirane djelatnosti može pružati usluge carinskog zastupanja u Republici Hrvatskoj.

[937] V. čl. 3. st. 1. t. 1. Zakona o uvjetima za pružanje usluga carinskog zastupanja.

[938] V. čl. 3. st. 1. t. 2. i 3. Zakona o uvjetima za pružanje usluga carinskog zastupanja. V. i čl. 5. Zakona o uvjetima za pružanje usluga carinskog zastupanja.

(carina, trošarine, porezi, pristojbe, naknade, kamate i druga javna davanja) koja carinski otpremnik plaća za račun zastupane osobe.[939]

Posebno treba istaknuti i odredbe Uredbe (EU) br. 952/2013 o Carinskom zakoniku Unije (dalje: Uredba) kojima se ujednačava primjena općih pravila i postupaka koji se primjenjuju na robu koja se unosi u carinsko područje Europske unije ili se iznosi iz njega, a koje se izravno primjenjuju i u Republici Hrvatskoj.[940] Položaj logističara koji obavlja carinske poslove za nalogodavca u bitnome je određen čl. 18. Uredbe u kojem je određeno da carinski zastupnik[941] može djelovati izravno, kada djeluje u ime i za račun druge osobe, ili neizravno, kada djeluje u svoje ime, ali za račun druge osobe.[942] Navedeno znači da logističar, prema carinskim propisima, može djelovati kao zastupnik svojeg nalogodavca ili može djelovati komisiono. Kada posluje s carinskim tijelima, carinski zastupnik dužan je navesti da djeluje u ime osobe koju predstavlja te je li takvo zastupanje izravno ili neizravno.[943] Ipak, moguća je situacija u kojoj osoba koja obavlja poslove carinskog zastupanja ne navede da djeluju kao carinski zastupnik ili navede da djeluju kao carinski zastupnik bez punomoći, te se tada smatra da djeluju u svoje ime i za svoj račun.[944]

Logističar podnosi carinske dokumente na osnovi podataka koje mu je pružio nalogodavac, odnosno nalogodavčev partner iz ugovora koji je povod otpremi robe.[945] Postoji stajalište kako špediter (što analogno vrijedi i za logističara) nema obvezu ispitivati točnost podataka i ispravnost, odnosno pravovaljanost dokumenata potrebnih za carinjenje.[946] Ono se može dovesti u vezu s odredbom Općih uvjeta MOH-a po kojoj špediter ne snosi odgovornost

[939] V. čl. 7. Zakona o uvjetima za pružanje usluga carinskog zastupanja.

[940] Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. godine o Carinskom zakoniku Unije, Official Journal of the European Union, L 269.

[941] U smislu Uredbe carinski zastupnik znači bilo koja osoba koju imenuje druga osoba da obavlja radnje i formalnosti koje se zahtijevaju prema carinskom zakonodavstvu u poslovanju s carinskim tijelima. V. čl. 5. Uredbe.

[942] V. čl. 18. st. 1. Uredbe.

[943] V. čl. 19. st. 1. Uredbe.

[944] V. čl. 19. st. 2. Uredbe.

[945] Usp. čl. 35. st. 3. Općih uvjeta MOH-a.

[946] Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 120.

ako se podaci u dokumentima ne slažu sa stvarnim stanjem.[947] Kad je djelatnost pružanja logističkih usluga u pitanju, to stajalište utemeljeno na odgovarajućem pravilu Općih uvjeta MOH-a valja tumačiti ponešto restriktivnije. Iako su i logističar i špediter u odnosu povjerenja s nalogodavcem, ugovor o logistici u pravilu je trajniji obvezni odnos čime se dodatno naglašava logističareva obveza čuvanja nalogodavčevih interesa. Stoga bi se u okviru te obveze od njega ipak očekivalo da ispita dokumente koji su nužni za postupak carinjenja robe.[948] Nedostaci u dokumentaciji mogu dovesti do odgode carinskog postupka,[949] što može ugroziti ispunjenje preuzetih obveza u ugovorenim rokovima.

Logističar će biti obvezan isplatiti carinske pristojbe za račun nalogodavca kad će to biti posebno ugovoreno.[950] To je stajalište naizgled suprotno odredbi po kojoj je davanjem naloga za otpremu robe ujedno naloženo i njezino carinjenje. Ipak, riječ je o dvije odvojene situacije. Izraz „carinjenje" treba tumačiti široko i njime obuhvatiti sve radnje koje je nužno obaviti kako bi se započeo i dovršio carinski postupak i izvršile ostale radnje upravnopravne naravi s tim u vezi.[951] Plaćanje carinskih pristojbi tek je jedna od potrebnih radnji. Odredbu bi trebalo tumačiti tako da onaj logističar koji obveze iz ugovora ne ispunjava uz fiksnu naknadu (što je u poslovnoj praksi rjeđi slučaj) nije dužan podmiriti carinske pristojbe te tako kreditirati nalogodavca dok mu on ne predujmi sredstva potrebna za plaćanje carinskih pristojbi, osim ako što drugo nije ugovoreno ili ne proizlazi iz prakse ustaljene između ugovornih strana.[952]

Odredba ZOO-a koja uređuje to pitanje nameće špediteru plaćanje carinskih pristojbi i troškova za račun nalogodavca čim je dan nalog za otpremu.[953] Stoga u pravnoj književnosti

---

[947] Usp. čl. 35. st. 4. Općih uvjeta MOH-a.

[948] Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 120, ipak relativizira zauzeto stajalište tvrdnjom da „u praksi kvalitetan špediter provjerava pravovaljanost dokumenata za carinski postupak jer to proizlazi iz njegove opće obveze da upozori nalogodavatelja na nedostatke dispozicije, u ovom slučaju nalog za carinjenje". I Simić, *op. cit*. u bilj. 86, str. 35, ističe kako je „otpremnik… po prirodi stvari… dužan ispitivati eventualno postojanje uvoznih, izvoznih i provoznih smetnji u vezi s uvozom, izvozom ili provozom određene pošiljke robe".

[949] Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 120.

[950] Usp. čl. 35. st. 7. Općih uvjeta MOH-a. „Nalog za carinjenje robe ne sadrži obvezu otpremnika da isplati carinske pristojbe za račun nalogodavca."

[951] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 454 rbr. 34.

[952] Nalogodavčeva obveza predujmiti iznos potreban za troškove otpreme postoji po čl. 863. st. 3. ZOO-a. Na to upozorava i Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 119. Tako izričito i Ziff. 4.6.2. ADSp-a.

[953] Usp. čl. 857. ZOO-a.

postoji stajalište po kojem špediter mora ugovorom isključiti svoju obvezu plaćanja carinskih pristojbi.[954] U vezi s tim treba napomenuti da će već i samo ugovaranje primjene Općih uvjeta MOH-a tu obvezu isključiti zbog sasvim suprotne odredbe koju Opći uvjeti sadržavaju, a sve i da Opći uvjeti nisu ugovoreni, i dalje vrijedi stajalište o potrebi predujma sredstava za plaćanje carinskih pristojbi. Praktično, pitanje snošenja carinskih pristojbi i drugih povezanih troškova rješava se tako što će ugovorom biti određeno da je logističar dužan obaviti sve potrebno za carinjenje robe, uključujući i snošenje pripadajućih troškova prema javnim vlastima, bez obzira na to djeluje li on kao carinski zastupnik (otpremnik) ili angažira drugu osobu koja će obaviti poslove carinskog zastupanja i rješavanja carinskih poslova, pri čemu je nalogodavac dužan te troškove naknaditi logističaru.

[954] Tako Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 119.

V. ODGOVORNOST LOGISTIČARA IZ UGOVORA O LOGISTICI

1. Općenito

Polazeći od gospodarskih razloga koji su doveli do pojave ugovora o logistici, a uzimajući u obzir i okolnost da, bez obzira na inherentnu raznolikost obveza koje se mogu preuzeti svakim pojedinim ugovorom o logistici, temeljna obveza logističara u pravilu uključuje otpremu odnosno organizaciju prijevoza robe, u raspravi o odgovornosti logističara za obveze valja poći od odgovornosti špeditera iz ugovora o špediciji prema ZOO-u.

Kad se u domaćoj znanstvenoj i stručnoj literaturi piše i raspravlja o odgovornosti špeditera iz ugovora o špediciji, ona se uobičajeno dijeli na odgovornost za vlastite radnje i propuste, na odgovornost za rad trećih osoba te na odgovornost u posebnim slučajevima, pri čemu se u osnovi misli na posebne vrste ugovora o špediciji.[955] Posljedica je to složenih odnosa koji se javljaju u ispunjenju obveza koje je špediter preuzeo, odnosno okolnosti da špediter u pravilu ne ispunjava samostalno one radnje koje predstavljaju gospodarski smisao tog ugovora, a odnose se na otpremu robe.

Osnovna obveza špeditera, onako kako je definirana ZOO-om, jest sklapanje ugovora o prijevozu i drugih ugovora za izvršenje prijevoza, u svoje ime, a za račun nalogodavca. Stoga se zapravo ne čini suštinski ispravno špediterovu odgovornost za izbor osoba koje će izvršiti provedbene poslove razmatrati u okviru odgovornosti špeditera za rad trećih osoba, kao što to prevladava u domaćoj pravnoj književnosti.[956] To bi proizlazilo i iz temeljne odredbe ZOO-a koja regulira odgovornost špeditera po kojoj on odgovara za izbor prijevoznika te za izbor drugih osoba s kojima je sklopio ugovor u izvršenju naloga, pri čemu je izbor trećih osoba koje će izvršiti provedbene poslove zapravo njegova obveza.[957]

Opisanoj klasifikaciji odgovornosti koja vrijedi za špeditere zapravo i nema mjesta pri raspravi o odgovornosti logističara iz ugovora o logistici. Kao jedna od ključnih razlika između

[955] Tako Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 76 – 137. Tako i Kandare, *op. cit*. u bilj. 1, str. 94 – 107, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 142 – 149.

[956] Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 117, Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 143.

[957] Usp. čl. 856. st. 1. ZOO-a.

klasičnog ugovora o špediciji u kojem špediter djeluje za račun nalogodavca i ugovora o logistici javlja se odgovornost logističara za izvršenje cjelokupnog prijevozno-logističkog poduhvata. U tom je smislu logističar zapravo izjednačen sa špediterima koji u ispunjavanju svojih obveza djeluju za svoj račun, što znači da gospodarski učinci sklopljenih provedbenih poslova pogađaju njega, a ne nalogodavca, pri čemu špediter preuzima odgovornost za rad svih osoba kojima se služi u ispunjenju ugovora. Kao tipičan primjer djelovanja špeditera za svoj račun možemo izdvojiti ugovore o špediciji s ukupnom (fiksnom) naknadom.[958] Ugovaranje jedne ukupne svote za sve poslove otpremanja stavlja špeditera (pa tako i logističara) u poziciju da njegova korist iz sklopljenog ugovora bude veća ili manja od koristi koja bi se sastojala od plaćanja naknade za pruženu uslugu, pri čemu ukupna korist ovisi o njegovim sposobnostima pronalaska rentabilnijih izvršitelja provedbenih poslova u zajednici s uslugama koje je kadar neposredno pružiti.[959]

S obzirom na razlike u obvezama koje logističar preuzima na sebe, kao i na pravnu prirodu ugovora o logistici kao mješovitog ugovora trgovačkog prava, treba posebno razmotriti odgovornost za ispunjenje pojedinih (skupina) obveza te raspravi o odgovornosti pristupiti tako da se obveze (skupine obveza) jasno razluče. Takav je pristup u skladu i sa stajalištima njemačke pravne književnosti o odgovornosti logističara (logističkog poduzetnika) iz ugovora o logistici za koju se kaže da prije svega ovisi o tome povodom koje je činidbe logističara nastala šteta na robi.[960] To praktično znači da će se na odgovornost logističara za gubitak i oštećenje robe, što je i ključan sadržaj odgovornosti logističara, primjenjivati ona pravila koja uređuju odgovornost za obvezu logističara povredom koje je šteta prouzročena. U tom se smislu praktično osobito važnim čini identificirati mjesto nastanka štete za što je ključan nadzor nad robom u svakoj pojedinoj fazi ispunjenja ugovora (npr. nakon pakiranja, prijevoza jednom

[958] Tako, primjerice, Bydlinski, *op. cit.* u bilj. 50, § 453 rbr. 133, Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 5, Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, str. 508.

[959] Podsjetimo – uza slučaj fiksne špedicije špediter po ZOO-u odgovara za rad svih osoba koje angažira i u slučaju kad takvu odgovornost posebno preuzima ugovorom, kad angažira podšpeditera, a za svoj rad odgovara i ako samostalno neposredno pruža usluge prijevoza, skladištenja i druge potrebne usluge, i to po pravilima tih ugovora. V. Čl. 856., 858. i 866. ZOO-a. Valja uzeti u obzir da bi takva odgovornost trebala postojati i u slučaju tzv. zbirne otpreme.

[960] Tako za s hrvatskim pravom u tom pitanju usporedivo njemačko pravo Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj. 112, str. 206, rbr. 938.

granom prijevoza, prijevoza drugom granom prijevoza, predajom na skladištenje, čuvanjem u skladištu, doradom ili preradom i sl.).[961]

Osim identifikacije mjesta nastanka štete, ključno pitanje u vezi s odgovornosti logističara za gubitak i oštećenje na robi jest odrediti koja pravila primijeniti kada mjesto nastanka štete nije poznato ili se ne može utvrditi. Suvremene tehnologije nadzora nad robom odnosno praćenja robe u prijevozu sve više pomažu u rješavanju tog pitanja. Također, s obzirom na to da logističar u pravilu preuzima odgovornost za robu u svim fazama u kojima se ona nalazi pod njegovom paskom, nije neuobičajeno te je korisno za obje ugovorne strane robu kontrolirati u trenutku dovršetka (pa i za trajanja) svake pojedine faze manipulacije robom.[962] Već se i površnom analizom može utvrditi da je taj problem kod ugovora o logistici neobično nalik na isto pitanje koje se javlja pri organizaciji multimodalnog transporta, stoga treba ispitati mogu li se analogijom i u kojoj mjeri primijeniti rješenja koja pravna književnost i pravna praksa (a u manjoj mjeri poredbeno zakonodavstvo) predviđaju za multimodalni transport robe.

2. Odgovornost za tipične špediterske obveze logističara

2.1. Općenito

Tipično špediterske obveze koje preuzima logističar, a prema kojima se ugovor o logistici i obveze logističara u suštini razlikuju od pukog preuzimanja obveze prijevoza ili skladištenja robe (pa analogno i od ugovora o prijevozu ili uskladištenju), jesu obveze čuvanja nalogodavčevih interesa te savjetovanja i obavještavanja nalogodavca.[963] Logističar, naime, mora u svim situacijama postupati u interesu svojeg nalogodavca, bez obzira na to koju

[961] Tako za s hrvatskim pravom u tom pitanju usporedivo njemačko pravo Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj 112, str. 205, rbr. 933.

[962] Primjerice, prije predaje prijevozniku na prijevoz, za dugotrajnijeg skladištenja robe, nakon dovršetka neke od logističkih činidbi (sastavljanja određenih komponenti robe ako je logističar preuzeo izvršenje takve usluge ili prepakiranja robe i sl.).

[963] Canaris, *op. cit*. u bilj. 151, rbr. 83 i 84, ističe kako u slučajevima u kojima špediter nastupa za svoj račun (§§ 458 – 460 HGB-a), pri čemu, prema pretežitom shvaćanju nastaje mješoviti ugovor s obilježjima ugovora o prijevozu i ugovora o špediciji, upravo obveza čuvanja nalogodavčevih interesa iz § 454 Abs. 4 HGB-a čini karakteristični „špediterski" dio takvog ugovora.

konkretnu obvezu iz ugovora ispunjava, a tu ništa ne mijenja na stvari ni činjenica što logističar u ispunjenju svojih ugovornih obveza nastupa za svoj račun.[964]

2.2. Predugovorna odgovornost

Nadalje, s obzirom na to da se ugovor o logistici može svrstati u kategoriju „poslova povjerenja" (*Vertrauensgeschäft*), i u razdoblju se pregovora između logističara i nalogodavca stvaraju obveze obazrivosti utemeljene na načelu savjesnosti i poštenja.[965] Postupanje protivno načelu savjesnosti i poštenja prije sklapanja ugovora odnosno tijekom pregovora može rezultirati nastankom odnosa iz odgovornosti za štetu.[966] Riječ je o civilnopravnom institutu predugovorne odgovornosti za štetu (*culpa in contrahendo*). Polazeći od nastanka ugovora o logistici s osnova koncentriranja poduzetnika na primarne djelatnosti (*core competence*) uz prepuštanje svih poslova otpreme i manipulacije robom logističarima, može se zaključiti da se između takvih poduzetnika i logističara zasnivaju dugotrajniji poslovni (ugovorni) odnosi za čije je zasnivanje potrebno određeno vrijeme i povjerenje između ugovornih strana, pri čemu treba istaknuti da ugovor o logistici sadržava i naglašenu organizacijsku komponentu koja osobito do izražaja dolazi u predugovornom razdoblju, tj. u osmišljavanju prijevozno-logističkog poduhvata.[967]

Predugovorna odgovornost za štetu vrsta je odgovornosti za štetu koja nastaje povredom neke od dužnosti koje proizlaze iz načela savjesnosti i poštenja tijekom predugovornog stadija poslovnog odnosa.[968] ZOO-om je utvrđeno da je strana koja je pregovarala ili prekinula pregovore suprotno načelu savjesnosti i poštenja odgovorna za štetu

---

[964] Tako za ugovor o špediciji Bydlinski, *op. cit.* u bilj. 50, § 454 rbr. 109. Detaljno o navedenim obvezama logističara u IV/3.

[965] Tako za ugovor o špediciji Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42, za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo.

[966] V. čl. 251. ZOO-a.

[967] V. IV/1.

[968] Tako Baretić, M., *Predugovorna odgovornost za štetu*, u: Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti za štetu, Marko Baretić ... [et al.]. - Zagreb(2011); str. 3 – 30, str. 11. O predugovornoj odgovornosti za štetu vidi detaljno u Baretić, M., *Predugovorna odgovornost za štetu*, magistarski rad (neobjavljeno), Zagreb, 2001., Barbić, *op. cit*. u bilj. 165, str. 13 – 21, Klarić, P., Vedriš, M., *Građansko pravo*, 2006., str. 606 i dalje.

koja je time prouzročena drugoj strani, pri čemu je suprotno načelu savjesnosti i poštenja, među ostalim, ako strana uđe u pregovore s drugom stranom bez prave namjere da s tom stranom sklopi ugovor.[969]

Uzimajući u obzir gospodarsku svrhu ovog složenog pravnog i poslovnog odnosa, primjena predmetnih odredaba ZOO-a u praksi se ne čini osobito vjerojatnom. No, treba istaknuti kako je opseg odgovornosti iz pregovora proširen izmjenama i dopunama ZOO-a 2005. godine te je propisano da ako jedna strana u pregovorima daje drugoj strani povjerljive obavijesti ili joj omogućuje da dođe do njih, druga ih strana, ako nije drukčije ugovoreno, ne smije učiniti dostupnim trećima niti ih koristiti za svoje interese, bez obzira na to je li naknadno ugovor sklopljen ili nije, pri čemu se odgovornost za tu povredu može sastojati od naknade time prouzročene štete i predaje oštećeniku koristi koju je štetnik ostvario tom povredom.[970]

Teško je i zamisliti sklapanje ugovora o logistici (kao, u pravilu, trajnijeg poslovnog odnosa) bez razmjene određenih povjerljivih informacija i dokumentacije između ugovornih strana u fazi pregovaranja, tim više što se i u toj fazi od logističara očekuje (trenutku i stadiju pregovora primjeren) doprinos u pogledu savjetovanja nalogodavca oko izbora prijevoznih sredstava i puteva, čuvanja i održavanja robe i dr. Stoga obje ugovorne strane moraju biti svjesne obveza i odgovornosti koje proizlaze iz čl. 251. ZOO-a, a preporučuje se i uređenje međusobnih odnosa u predugovornoj fazi sklapanjem sada već uobičajenih sporazuma o tajnosti (*Non-Disclosure Agreement*), sporazuma o razumijevanju ili izdavanje odgovarajućih pisama namjere.

Sadržajno, od logističara se očekuje i u predugovornoj fazi (razumije se, primjereno okolnostima vođenja pregovora, stadiju pregovora ili prijašnjem odnosu s nalogodavcem) ispunjenje obveze čuvanja nalogodavčevih interesa te savjetovanja i obavještavanja nalogodavca, sve u skladu s načelom savjesnosti i poštenja. Navedene se obveze u cijelosti poklapaju s općenitim dužnostima koje se očekuju od ugovornih strana tijekom pregovora povodom sklapanja bilo kojeg pravnog posla. Pravna književnost te dužnosti grupira u dužnosti obavještavanja na temelju načela savjesnosti i poštenja (ili posebnih propisa ako postoje), dužnosti međusobne zaštite te dužnosti dosljednog i lojalnog postupanja.[971] Povreda neke od navedenih dužnosti odnosno obveza za sobom povlači obvezu naknade pretrpljene štete.

[969] V. čl. 251. st. 2. i 3. ZOO-a.

[970] V. čl. 251. st. 4. i 5. ZOO-a.

[971] Tako Baretić, *op. cit.* u bilj. 968, str. 21 – 26.

U pravnoj se književnosti uvriježilo mišljenje da ona strana koja trpi štetu ima pravo na naknadu samo tzv. negativnog pogodbenog (ugovornog) interesa.[972] To znači da ona strana koja trpi štetu nema pravo tražiti onu štetu koja bi nastupila da je ugovor zapravo bio sklopljen, već samo ima pravo na naknadu troškova nastalih vođenjem pregovora odnosno troškova nastalih u predugovornoj fazi poslovnog odnosa.[973] Ipak, valja uzeti u obzir da je dodavanjem stavaka 4. i 5. u čl. 251. koji uređuje pitanje pregovora odgovornost jedne od strana proširena i na okolnost korištenja povjerljivih obavijesti protivno dogovoru budućih sukontrahenata, pri čemu takve obavijesti ne smiju biti učinjene dostupnima trećim osobama ili korištene za vlastite interese. Čini se, dakle, da bi bilo neopravdano ograničavati nalogodavca kao oštećenika samo na naknadu obične štete. Protupravnim ponašanjem predviđenim čl. 251. st. 4. ZOO-a može nastati i obična šteta i izmakla korist, iako je riječ o odgovornosti nastaloj povodom pregovora.

Za predugovornu fazu ugovora o logistici nije neuobičajeno da nalogodavac preda logističaru robu za otpremu i prije formalno sklopljenog ugovora.[974] Riječ je o slučajevima u kojima je logističaru, u pravilu brzopletošću ili gospodarskom nužnošću, poslana i predana roba, a još uvijek nije vezan ugovornom obvezom te ne mora pristupiti ispunjenju ugovora i započinjanju s poslovima potrebnim za otpremu i manipulaciju robom, odnosno o slučajevima u kojima logističar i nalogodavac vjeruju da su suglasni, a zapravo između njih postoji nesporazum o pravnoj naravi ugovora ili nekom od bitnih sastojaka ugovora, stoga ugovor još nije sklopljen. Logističar tada ima obvezu čuvati robu u onom stanju u kojem mu je predana i poduzeti sve potrebno da spriječi gubitak ili oštećenje robe.[975] Dakle, od logističara se ne očekuje ispunjenje onih obveza o kojima su ugovorne strane pregovarale, možda ih i u većoj mjeri dogovorile, no bez konačne suglasnosti volja o bitnim sastojcima, već se očekuje djelovanje kao kvalificiranog ostavoprimca pa se u tom smislu na odgovarajući način imaju primijeniti standardi i pravila odgovornosti skladištara. Razumije se, logističaru se u tom

[972] Tako Klarić/Vedriš, *op. cit.* u bilj. 968, str. 607, kao i Barbić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 18. Baretić, M., *op. cit.* u bilj. 968, str. 186, iznosi drugačije shvaćanje da se kod predugovorne odgovornosti za štetu trebaju rabiti nazivi stvarna (obična) šteta i izmakla korist, pri čemu treba uzeti u obzir neuobičajenost izražavanja obujma štete u okviru negativnog i pozitivnog pogodbenog interesa te sprečavanje nepotrebnih nejasnoća uporabom navedenih izraza.

[973] Tako Klarić/Vedriš, *op. cit.* u bilj. 968, str. 609, kao i Barbić, *op. cit.* u bilj. 165, str. 18.

[974] Tako za ugovor o špediciji Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 140, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 128.

[975] Tako za ugovor o špediciji Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 140, Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 453 rbr. 42.

slučaju ima priznati pravo na nadoknadu troškova, a ako do sklapanja ugovora ne dođe, očekuje se povrat predane robe.

2.3. Ugovorna odgovornost

Povreda logističarevih obveza čuvanja nalogodavčevih interesa te savjetovanja i obavještavanja nalogodavca za sobom povlači odgovornost za time pričinjenu nastalu štetu. Riječ je o ugovornoj odgovornosti za naknadu štete uređenoj u čl. 342. – 349. ZOO-a.[976] Dakle, kada logističar ne ispuni neku od predmetnih obveza, ili je ne ispuni pravovremeno, nalogodavac kao vjerovnik ima pravo zahtijevati i popravljanje štete koju je zbog toga pretrpio.[977] Logističar je dužan u ispunjenju tih obveza primijeniti pažnju urednog i savjesnog gospodarstvenika, pa i standard pažnje dobrog stručnjaka. Stoga treba zaključiti da, u slučaju nastanka štete za nalogodavca pri povredi obveza čuvanja nalogodavčevih interesa te savjetovanja i obavještavanja nalogodavca, logističar odgovara po načelu presumirane krivnje. Drugim riječima, logističar mora dokazati da je postupao s dužnom pažnjom u konkretnom slučaju, a oslobodio bi se odgovornosti za štetu i ako bi dokazao da se šteta nije mogla izbjeći ni uz primjenu odgovarajućeg stupnja pažnje u svakom pojedinom slučaju, što je praktično izuzetno teško.[978]

Nije riječ o tome da je logističar u tom slučaju opterećen potrebom za dokazivanjem negativnog, pa će se u pravilu upuštati u dokazivanje stvarnog uzroka štete (primjerice, prirodni događaji, svojstva ili mane robe ili krivnja nalogodavca ili treće osobe), već je riječ o tome da će biti potrebno dokazati da je, i u slučaju otkrića stvarnog uzroka štete, poduzeo sve što je potrebno da bi se šteta mogla izbjeći.[979] Razumije se, teret dokaza ostalih pretpostavki za postojanje štete – štetne radnje koja se sastoji od povrede ugovorne obveze, određene štete i

[976] O ugovornoj odgovornosti za štetu detaljnije u Momčinović, Hrvoje, *Ugovorna odgovornost za štetu*, u: Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti za štetu, Marko Baretić ... (et al.). – Zagreb (2011); str. 32 – 52.

[977] V. čl. 342. st. 2. ZOO-a.

[978] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski/Valder, *op. cit*. u bilj. 151, § 461 rbr. 16, Paschke, *op. cit*. u bilj. 151, § 461 rbr. 8.

[979] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski/Valder, *op. cit*. u bilj. 151, § 461 rbr. 24, Helm, *op. cit*. u bilj. 37, §§ 407 – 409 rbr. 155.

uzročne veze između radnje i nastanka štete – jest na nalogodavcu ili drugoj osobi koja ima interes na robi kao tužitelju.[980]

Do odgovornosti logističara za povredu predmetnih ugovornih obveza dolazi, dakle, u onim slučajevima u kojima logističar uopće ne ispuni svoju obvezu čuvanja nalogodavčevih interesa te savjetovanja i obavještavanja nalogodavca, kad je ispuni manjkavo odnosno ne u svemu kako obveza glasi ili kad zakasni s njezinim ispunjenjem, pod uvjetom da su ispunjene i druge pretpostavke odgovornosti za štetu.[981] Razumije se, odgovornost logističara isključena je u slučaju više sile odnosno ako dokaže da nije mogao ispuniti svoju obvezu, tj. da je zakasnio s ispunjenjem obveze zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti nastalih poslije sklapanja ugovora koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći.[982]

Postavlja se pitanje odgovara li logističar u slučaju više sile s osnova čl. 855. st. 5. ZOO-a po kojem špediter odgovara i za štetu nastalu višom silom ako odstupa od izričitih nalogodavčevih uputa o otpremi, osim ako dokaže da bi se šteta dogodila i da se držao uputa.[983] Naime, kod ugovora o logistici logističar preuzima odgovornost za uspjeh čitavog pothvata te djeluje za svoj račun pa se ne može smatrati da postoji obveza logističara da se drži uputa koje zadaje nalogodavac u smislu kako je to za slučaj redovite špedicije zamišljeno po čl. 855. ZOO-a. Logističar je dužan držati se nalogodavčevih uputa u onoj mjeri u kojoj to ne utječe na rezultat ispunjenja ugovora na koji se logističar obvezao uz određenu naknadu. Djelovanje logističara za svoj račun, međutim, ne znači da nalogodavac ni u kom slučaju nije ovlašten ili ne može davati upute o pravcu ili sredstvima prijevoza robe na kojoj on, prije svih, ima gospodarski interes. U tom je smislu dužnost i obveza logističara upozoriti nalogodavca na nedostatke ili moguće negativne posljedice njegovih uputa naglašenija nego u klasičnog špeditera, što ne znači da nalogodavac nema pravo inzistirati na određenim uputama. Ako nalogodavac inzistira na određenim uputama o pravcu puta ili sredstvima i načinu prijevoza, smatrat će se da je riječ o izričitim uputama u smislu čl. 855. st. 5. ZOO-a. Ako u tom slučaju logističar odstupi od danih uputa jer smatra da upute nisu u interesu nalogodavca ili da utječu

[980] Tako za ugovor o špediciji za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo Bydlinski/Valder, *op. cit*. u bilj. 151, § 461 rbr. 23.

[981] Tako Momčinović, *op. cit*. u bilj. 976, općenito za ugovornu odgovornost za štetu.

[982] V. čl. 343. ZOO-a.

[983] V. čl. 855. st. 1. „Otpremnik je dužan držati se uputa o pravcu puta, sredstvima i načinu prijevoza te ostalih uputa dobivenih od nalogodavca."

na rezultat ispunjenja ugovora na koji se logističar obvezao djelujući za svoj račun pa dođe do štete na robi koja je uzrokovana višom silom u smislu čl. 855. st. 5. ZOO-a, logističar će odgovarati za tako uzrokovanu štetu stoga što je preuzeo rizik ispunjenja ugovora suprotno uputama. No, treba uzeti u obzir da bi se i logističar mogao osloboditi odgovornosti ako dokaže da bi se takva šteta dogodila i da se držao izričitih nalogodavčevih uputa s obzirom na prirodu nastanka štete koju prouzroči viša sila, pri čemu treba posebno naglasiti da je teret dokaza u svakom slučaju na logističaru.

3. Odgovornost za obveze prijevoza robe odnosno organizacije prijevoza robe

3.1. Općenito

Logističar se, za razliku od klasičnog špeditera, obvezuje na uspješnu organizaciju prijevoza robe. Stoga se različite obveze koje se uobičajeno odnose na organizaciju prijevoza robe (instradacija, postupanje po uputama, prihvat robe) glede odgovornosti logističara moraju analizirati zajedno s obvezom izvršenja prijevoza robe. Logističar kao stručnjak za pitanja prijevoza nalogodavcu koncipira prijevoz robe, ali i preuzima odgovornost za provedbu samog prijevoza, bilo da robu prevozi samostalno, ili da angažira za to potrebne prijevoznike.

Još jednom treba naglasiti da je odgovornost logističara prema nalogodavcu ugovorna odgovornost.[984] Logističar se nalogodavcu obvezuje organizirati prijevoz robe, kao i odgovarati za uspješan prijevoz stoga se na neuredno ispunjenje obveza trebaju na odgovarajući način primjenjivati pravila koja uređuju ugovorne odnose naručitelja prijevoza i prijevoznika u odgovarajućoj grani prijevoza. Ako logističar preuzme obvezu prema nalogodavcu da će organizirati prijevoz robe od točke A do točke B (i pritom izvršiti u konkretnom slučaju dogovorene logističke činidbe), nalogodavcu više neće biti važno tko će mu i kako robu stvarno prevesti, jer mu za uspjeh prijevoza odgovara logističar.

Ako usporedimo opisani položaj logističara s pravnim položajem klasičnog špeditera koji se odlučio robu prevesti samostalno, ili uz fiksnu naknadu, vidljivo je da zapravo nema

[984] V. čl. 342. st. 1. i 2. ZOO-a iz kojih se može izvući zaključak kako je dužnik iz obveznog odnosa dužan ispuniti obvezu onako kako je ugovoreno pri čemu odgovara za neispunjenje obveze, neuredno ispunjenje obveze te zakašnjenje u ispunjenju obveze.

suštinskih razlika glede njihove odgovornosti prema nalogodavcu.[985] Ono što ugovor o logistici, uz razlike u odgovornosti, čini posebnim, mješovitim ugovorom trgovačkog prava, jesu ostale obveze koje logističar preuzima (skladištenje, logističke činidbe). Na ostale se činidbe na odgovarajući način primjenjuju pravila nekih drugih ugovora, a ne ugovora o prijevozu, prema izloženim i objašnjenim pravilima o mješovitim ugovorima.[986]

Primjenu predmetnih pravila na odgovarajući način valja objasniti u dva različita pravca. Jedan je povezan sa zauzetim stajalištem o mješovitoj pravnoj prirodi ugovora o logistici. Opisana odgovornost za rad prijevoznika (bilo prijevozom logističara vlastitim sredstvima ili uz rad treće osobe) ne znači da je taj ugovor pretvoren u ugovor o prijevozu. Njega i dalje možemo smatrati ugovorom o logistici, pri čemu se na ostale obveze logističara primjenjuju pravila ugovora o špediciji te ugovor o uskladištenju ili djelu, ovisno o vrsti obveza preuzetih pojedinim ugovorom o logistici.

Drugi se pravac odnosi na činjenicu da logističar mora ispuniti svoju obvezu kako je ugovoreno, bez obzira na to kojim će se sve prijevoznim sredstvima roba prevoziti. To ga, glede odgovornosti, može dovesti u nezahvalnu poziciju jer nalogodavcu odgovara za rad prijevoznika iz različitih grana prijevoza. Svaka grana prijevoza u međunarodnom prijevozu robe ima svoj skup pravila, bilo da je riječ o odredbama zakona koji uređuju prijevoz robe određenim prijevoznim sredstvom unutar granica jedne države ili međunarodnim konvencijama koje se primjenjuju na prijevoz robe isključivo tom granom prometa. Štoviše, riječ je o pravilima koja su prislinopravne naravi stoga se ne mogu mijenjati posebnim pogodbama ugovornih strana.[987]

Problem je logističara u tome što oni hipotetski ugovorno mogu odgovarati svojem nalogodavcu u većem opsegu nego prijevozniku u odgovarajućoj vrsti prijevoza, s obzirom na

[985] U tom smislu i Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 459 rbr. 35, glede odnosa općih pravila o odgovornosti klasičnog špeditera za gubitak ili oštećenje robe i posebnih slučajeva špedicije u kojima špediter nastupa za svoj račun (§§ 458 – 460 HGB-a). Koller zaključuje kako se na gubitak i oštećenje robe u slučajevima gdje špediter nastupa za svoj račun primjenjuju odgovarajuća pravila ugovora o prijevozu robe, bilo da je riječ o primjeni HGB-a ili odgovarajućih pravila međunarodnog prometnog prava (CMR i sl.).

[986] Tako jasno i nedvosmisleno Koller, *op. cit*. u bilj. 151, § 459 rbr. 40.

[987] Tako, primjerice, Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj. 112, str. 206, rbr. 938, koji naglašavaju kako sporazum ugovornih strana ne može utjecati na prisilnopravne odredbe međunarodnih transportnih konvencija.

svoju poziciju naručitelja prijevoza prema tzv. stvarnim prijevoznicima.[988] Naime, kao organizatori prijevoza različitim prijevoznim sredstvima u praksi se često javljaju upravo logističari pri čemu oni tada zauzimaju položaj tzv. operatera multimodalnog transporta.[989]

Problem je osobito važan uzmu li se u obzir posebnosti pomorskog prijevoza i veće mogućnosti koje su pomorskom prijevozniku na raspolaganju glede ograničenja odgovornosti prema naručitelju prijevoza u skladu s temeljnim izvorom prava za ugovorne obveze u međunarodnom pomorskom prijevozu.[990] Riječ je, naravno, o Haško-Visbyskim pravilima koja su kao međunarodni ugovor koji je postao dio unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske po pravnoj snazi iznad zakona. [991]

Pomorskim se prijevozom odvija glavnina današnje svjetske trgovine, a količina tereta prevezena pomorskim putem u stalnom je porastu. Preobrazba klasičnih špeditera u logističare podrazumijeva samostalno pružanje usluge prijevoza robe u što većoj mjeri, no nije realno očekivati da logističari raspolažu vlastitim prijevozničkim kapacitetima za prijevoz robe morem.[992] Pravna je praksa, stoga, za slučajeve odgovornosti prijevoznika u multimodalnom prijevozu razvila posebna pravila kojima nastoji na zadovoljavajući način riješiti izloženi problem, koji je vrlo važan za logističare.[993]

Sadržajno, odgovornost logističara ponajprije se odnosi na odgovornost za gubitak ili oštećenje robe koju se obvezao otpremiti. Osim toga, logističar će odgovarati i za zakašnjenje u predaji robe koju se obvezao otpremiti. Na odgovornost logističara na odgovarajući će se način primjenjivati odredbe odgovarajućih konvencija u međunarodnom prijevozu robe. Ako

[988] Riječ je o jednom od središnjih problema organizacije prijevoza robe u više prijevoznih grana što posebno ističe doajen pravne književnosti transportnog prava, Jan Ramberg, *op. cit*. u bilj. 508, str. 48 i dalje.

[989] O pojmu operatera multimodalnog transporta detaljnije u V/3./3.3.

[990] Tako Ramberg, *op. cit*. u bilj. 508, str. 36 i 45, navodi da je podjela rizika između sudionika pomorskog prijevoza robe osnovna značajka pravnog uređenja pomorskog prijevoza robe, za razliku od, primjerice, kopnenog prijevoza koji polazi od ideje pružanja usluge prijevoza kao javne usluge, što utječe i na mogućnosti ugovornog odstupanja od propisanih pravila i strože odgovornosti prijevoznika.

[991] O polju primjene Haško-Visbyskih pravila i odnosu s Pomorskim zakonikom vidi III/5.

[992] S tih osnova Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 453 rbr. 10, i zaključuje kako klasična špedicija postoji isključivo u pomorskim lukama, aludirajući pritom na okolnost da nije realno da špediteri koji preuzimaju odgovornost za prijevoz robe raspolažu vlastitom flotom, stoga sklapanje ugovora o prijevozu u svoje ime, a za račun nalogodavca, ima još jedino smisla i važnosti upravo u slučajevima prijevoza robe morem.

[993] Detaljnije o sustavima jedinstvene i mrežaste odgovornosti u V/6.

se za štetu nastalu u fazi prijevoza kojim slučajem ne primjenjuju odredbe neke od međunarodnih konvencija ili nacionalnih propisa u odgovarajućoj grani prijevoza, na odgovornost će se logističara na odgovarajući način primijeniti pravila ZOO-a kojima je uređena odgovornost prijevoznika iz ugovora o prijevozu. Ipak, može se zaključiti da će se na ugovor o logistici rijetko primjenjivati odgovarajuće odredbe ZOO-a o ugovoru o prijevozu s obzirom na uglavnom međunarodni karakter pružanja logističkih usluga kao djelatnosti.[994] U tom smislu se u bitnome dalje analiziraju samo odredbe odgovarajućih međunarodnih konvencija koje uređuju pojedine grane prijevoza, a koje su na snazi u Republici Hrvatskoj.

3.2. Odgovornost s obzirom na pojedine grane prijevoza robe

3.2.1. Pomorski prijevoz robe

Osnovni su izvor prava za odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu s međunarodnim obilježjem Haško-Visbyska pravila. Njima se odgovornost prijevoznika konstituira kao subjektivna odgovornost po kojoj prijevoznik odgovara po načelu pretpostavljene krivnje.[995] Taj zaključak jasno proizlazi iz teksta Pravila. Prijevoznik je dužan s dužnom pažnjom osposobiti brod za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti ga zalihama i posadom, te osposobiti i dovesti u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjače i ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava. On je ujedno dužan uredno i pažljivo ukrcavati robu, rukovati njome, slagati je, prevoziti i čuvati.[996] Imatelj prava dužan je dokazati da prijevoznik

[994] Tomu u prilog svakako ide uglavnom uvoznička struktura domaćega gospodarstva kao i veličina Republike Hrvatske koja smanjuje potrebu za organizacijom prijevoza s više različitih prijevoznih sredstava isključivo na području Republike Hrvatske.

[995] Tako Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 219. Vidi i Grabovac, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik*, Književni krug Split, 2005., str. 115. i dalje, kao i Grabovac, Ivo, *Temelj odgovornosti prijevoznika u konvencijama o prijevozu stvari morem (s osvrtom na hrvatski Pomorski zakonik)*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 41(2004),1-2(73-74); str. 43 – 53, str. 47.

[996] Usp. čl. 3. t. 1. i 2. Pravila.

nije predao robu koju je primio na prijevoz, tj. da ju je predao u manjoj količini ili lošijem stanju od onog u kojem ju je preuzeo.[997]

Prijevoznik se može osloboditi svoje odgovornosti tako što će dokazati da on i osobe kojima se služio nisu krivi za štetu, tj. da se šteta nije mogla izbjeći ulaganjem dužne pažnje.[998] I prema Haško-Visbyskim pravilima postoje određeni slučajevi označeni kao posebne opasnosti kao iznimka od načela odgovornosti prijevoznika prema presumiranoj krivnji. Da bi prijevoznik bio oslobođen odgovornosti, dužan je dokazati postojanje jedne od taksativno nabrojenih okolnosti kao i uzročnu vezu između posebne opasnosti i štete, a imatelj prava u tom će slučaju morati dokazati krivnju prijevoznika ili osoba za koje on odgovara.[999] Haško-Visbyskim pravilima nije regulirana odgovornost prijevoznika za zakašnjenje, osim u slučaju tzv. šteta koje nastaju zbog razboritih, razumnih skretanja.[1000]

[997] Tako Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 219.

[998] *Ibid*. Pavić, op. cit. u bilj. 579, str. 233, također naglašava da se oslobođenja i ograničenja odgovornosti koja vrijede za prijevoznika primjenjuju i na osobe kojima se prijevoznik služi u svom poslovanju. Ta se oslobođenja i ograničenja šire i na tzv. samostalne poduzetnike (dakle ne osobe koje ulaze u kategoriju prijevoznikovih *servants* i *agents*) uključivanjem u teretnicu posebne ugovorne odredbe koja se u pomorskoj poslovnoj praksi naziva *Himalaya Clause*. Riječ bi bila i o slučajevima u kojima ugovorni prijevoznik (*contracting carrier*) izvođenje prijevoza prepušta stvarnim prijevoznicima (*actual* ili *performing carrier*), što je odnos nalik odnosu logističara i osoba kojima se logističar u ispunjenju ugovora služi, a za čiji rad odgovara. Šira zaštita prijevoznikovih pomoćnika ostvaruje se i s tzv. *Circular Indemnity Clause*. Detaljnije u Pavić, op. cit. u bilj. 579, str. 233. Detaljnije o *Himalaya Clause* v. i u Skorupan Wolff, Vesna, *Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 28(2007),2; str. 973 – 1016, str. 984 i 985.

[999] Tako Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 221. V. čl. 4. t. 2. Pravila. Prijevoznik ne odgovara za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze iz a) djela, nepažnje ili propusta zapovjednika broda, člana posade, pilota ili druge osobe u službi prijevoznika u plovidbi i upravljanju brodom; b) požara, ako nije uzrokovan osobnim djelom ili krivnjom prijevoznika; c) pogibelji, opasnosti ili nezgoda mora i drugih plovnih voda; d) više sile; e) ratnih događaja; f) neprijateljskog djelovanja; g) naredbe ili prinude javnih vlasti ili sudske zapljene; h) karantenskih ograničenja; i) djela ili propusta krcatelja, vlasnika robe, njegova agenta ili predstavnika; j) štrajkova, općeg otpuštanja radnika s posla, obustave ili ograničenja rada iz bilo kojeg razloga bilo da su djelomični ili potpuni; k) građanskih nemira ili pobuna; l) spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru; m) gubitka u obujmu ili težini (masi), ili drugog gubitka odnosno oštećenja nastalih uslijed skrivene mane, posebne ili vlastite mane robe; n) manjkavog pakiranja; o) nedovoljnih ili netočnih oznaka; p) skrivenih mana koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom; q) svakog drugog uzroka, koji ne potječe iz djela ili krivnje prijevoznika, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi, no teret dokaza pada na osobu koja traži da se koristi ovim isključenjem odgovornosti, i ona mora dokazati da ni vlastita krivnja ili djelo prijevoznika ni krivnja ili djelo agenata, odnosno osoba u službi prijevoznika, nisu pridonijeli gubitku, odnosno oštećenju. Vidi i Grabovac, *op. cit*. u bilj. 995, str. 117. i dalje.

[1000] Tako Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 236. Usp. čl. 4. t. 4. Pravila.

U pomorskom prijevozu robe, kao i načelno u transportnom pravu, odredbama međunarodnih konvencija i zakona ograničena je sloboda i mogućnost prijevoznika ugovornim odredbama regulirati svoju odgovornost, uključujući i pitanja isključenja i ograničenja odgovornosti, što znači da se prijevoznika ugovornim odredbama ne može staviti u povoljniji položaj od onog u kojem se nalazi prema odredbama konvencija ili zakona.[1001] Tako je, primjerice, čl. 572. st. 1. PZ-a propisano da se odredbe PZ-a koje se odnose na odgovornosti prijevoznika ne smiju ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza, pri čemu odredbe ugovora o prijevozu kojima se ugovora suprotno nemaju pravni učinak.[1002]

Kao i u slučaju ostalih pravila o odgovornosti prijevoznika, pravila se moraju primjenjivati na odgovarajući način. To znači da se logističar neće moći pozivati na neke slučajeve posebnih opasnosti koje se priznaju prijevozniku, ako je ugovorom preuzeo obvezu izvršenja upravo te obveze. Primjerice, logističar se neće moći pozvati na posebni slučaj manjkavog pakiranja robe ako je ugovorom preuzeo obvezu pakirati robu. Šteta na robi u tom će slučaju biti izravna posljedica neurednog ispunjenja ugovora, te se logističar ne može pozivati na konvencijske blagodati prijevoznika.

3.2.2. Prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima

Logističar može biti odgovoran i za organizaciju prijevoza robe unutarnjim plovnim putevima. U toj vrsti prijevoza nije nezamislivo da logističar bude i neposredni izvršitelj provedbenog posla prijevoza, a u svakom će slučaju prema nalogodavcu odgovarati za rad prijevoznika. Osnovni međunarodni izvor prava za odgovornost logističara u tom je slučaju Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI) iz 2000. godine.[1003] Odgovornost prijevoznika uređena je u glavi V. CMNI-ja, čl. 16. – 22.

Prijevoznik odgovara za štetu zbog gubitka ili oštećenja robe, odnosno za štetu koja proizlazi iz zakašnjenja u isporuci ako ne dokaže da je šteta nastala zbog okolnosti koje pažljivi

[1001] Tako Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 216.

[1002] V. čl. 572. PZ-a. Iznimno, u skladu s čl. 572. st. 2. PZ-a, odredbe se mogu mijenjati u prijevoznikovu korist u slučaju oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja, prijevoza živih životinja, prijevoza stvari koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi i šteta zbog zakašnjenja.

[1003] Ujedno je riječ i o izvoru domaćeg prava. V. čl. 181. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda.

prijevoznik nije mogao spriječiti i posljedice kojih nije mogao izbjeći.[1004] U domaćoj je pravnoj književnosti prijeporno je li riječ o objektivnoj (kauzalnoj) odgovornosti prijevoznika ili subjektivnoj odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje. Stajalište po kojem je riječ o subjektivnoj odgovornosti prijevoznika bilo bi prihvatljivije.[1005] Jedan od razloga koji upućuju na zaključak da je odgovornost prijevoznika subjektivna jest i nedostatak odredbi o općim egzoneracijskim pravilima svojstvenim konvencijama koje uređuju prijevoz robe kopnom.[1006] Praktično, ključno će biti hoće li prijevoznik uspjeti dokazati da nije mogao spriječiti nastanak štete ni otkloniti štetne posljedice, iako je postupao kao pažljivi prijevoznik.[1007]

CMNI po uzoru na konvencije koje uređuju kopneni prijevoz predviđa određene posebne slučajeve oslobođenja od odgovornosti.[1008] Jednako tako, po uzoru na konvencije u kopnenom prijevozu, prijevoznik će se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta mogla nastati zbog neke od posebnih okolnosti.[1009] Odgovarajuća primjena tih odredbi na odgovornost logističara znači da logističar neće odgovarati za štetu na robi u dva slučaja. Prvo, ako dokaže da je glede prijevoza robe unutarnjim vodama primijenio standard pažnje brižljivog prijevoznika ako sam prevozi robu ili da je prijevoznik za čiji rad odgovara primijenio identičan

[1004] Usp. čl. 16. st. CMNI-ja. Citirano prema Marin, Jasenko, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 56(2006),4; str. 969 – 1010, str. 976.

[1005] Tako Čorić Dorotea, Debeljak-Rukavina Sandra, *Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putevima,* Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 28(2007),2; str. 1139 – 1183, str. 1152, Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 978.

[1006] Tako Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 978.

[1007] Tako Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 980 ističe da u kontekstu CMNI-ja ta rasprava ima uglavnom teoretski značaj.

[1008] V. čl. 18. st. 1. CMNI-ja. „Prijevoznik i zamjenski prijevoznik su izuzeti od odgovornosti kad gubitak, oštećenja ili kašnjenje proizlaze iz neke od sljedećih okolnosti ili rizika: a) radnja ili propusti krcatelja, primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati robom; b) rukovanje, ukrcaj, slaganje ili iskrcaj robe koje obavlja krcatelj, primatelj ili treće osobe koje djeluju za račun krcatelja ili primatelja; c) prijevoz robe na palubi ili otvorenim brodovima kad je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s običajima u konkretnom prometu ili ga nalažu važeći propisi; d) priroda robe koja je čini podložnom potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebice lomu, hrđanju, truljenju, isušivanju, curenju, normalnom rasturu (na obujmu ili težini) ili djelovanju nametnika ili glodavaca; e) nepostojanje ili manjkavost ambalaže kod robe koja je po svojoj prirodi podložna gubitku ili oštećenju kad nije pakirana ili kad je pakiranje manjkavo; f) nedovoljne ili neodgovarajuće identifikacijske oznake robe; g) pomoć ili spašavanje ili pokušaj pomoći ili spašavanja u unutarnjim vodama; h) prijevoz živih životinja, osim ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili poštovao upute iz ugovora o prijevozu.“

[1009] Tako Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 984. Kao zanimljivost te konvencije ističe se protezanje posebnih okolnosti na slučajeve odgovornosti za zakašnjenje.

standard pažnje. Drugo, ako učini vjerojatnim da je šteta na robi nastala zbog neke od posebnih okolnosti za koje on, kao logističar, nije odgovoran. Slično kao i ostale konvencije koje uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za gubitak ili oštećenje na robi, CMNI propisuje da je ništetna svaka ugovorna klauzula kojom se pokušava isključiti ili ograničiti odgovornost prijevoznika, zamjenskog prijevoznika ili njihovih službenika ili agenata suprotno odredbama CMNI-ja.[1010]

3.2.3. Prijevoz robe željeznicom

Kad se govori o odgovornosti logističara za gubitak ili oštećenje robe koja se prevozi željeznicom, na odgovarajući bi način valjalo primijeniti odredbe COTIF konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu, točnije njezin dodatak B, Jedinstvena pravila vezana uz ugovor o međunarodnom željezničkom prijevozu robe (CIM).[1011] Odgovornost željezničkog prijevoznika uređena je čl. 23. do 41. CIM-a, pri čemu se temelj odgovornosti postavlja čl. 23. st. 1.[1012] Osnovna odredba ublažena je st. 2. i 3. čl. 23. CIM-a u kojem su predviđeni opći i posebni egzoneracijski razlozi prijevoznika.[1013] Stoga je u pravnoj književnosti zauzeto

[1010] V. čl. 25. st. 1. CMNI-ja.

[1011] O primjeni COTIF-a i odnosu s nacionalnim propisima vidi III/5.

[1012] „Prijevoznik je odgovoran za gubitak ili štetu kao rezultat totalnog ili djelomičnog gubitka ili štete na robi između vremena preuzimanja robe i vremena isporuke i za gubitak ili štetu kao rezultat vremena provoza koje je prekoračeno bez obzira na korištenu željezničku infrastrukturu."

[1013] U tom smislu Radionov, Nikoleta, *op. cit*. u bilj. 592, str. 58. Čl. 23. st. 2. CIM-a: „Prijevoznik se oslobađa svoje odgovornosti u onoj mjeri u kojoj je gubitak ili šteta ili prekoračenje vremena provoza izazvano krivnjom osobe imatelja prava, nalogom koji je dala osoba koja ima pravo raspolaganja robom, ali ne kao rezultat krivnje prijevoznika, manom robe (propadanje, rasipanje i sl.) ili okolnostima koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti."

Čl. 23. st. 3. CIM-a: „Prijevoznik se oslobađa svoje odgovornosti u onoj mjeri u kojoj je gubitak ili šteta rezultat posebne opasnosti koja proizlazi iz jedne ili više od sljedećih okolnosti: a) prijevoz otvorenim vagonima na temelju Općih uvjeta o prijevozu ili kad je to izričito dogovoreno i unijeto u teretni list; s obzirom na štetu koju roba trpi uslijed atmosferskih utjecaja, roba koja se prevozi u jedinicama kombiniranog prijevoza i u zatvorenim cestovnim vozilima koja se prevoze na vagonima; ako za prijevoz robe u otvorenim vagonima pošiljatelj koristi prekrivače, prijevoznik će snositi istu odgovornost koju ima u prijevozu u otvorenim vagonima bez prekrivača, čak i u pogledu roba koja se, prema Općim uvjetima o prijevozu, ne prevozi u otvorenim vagonima; b) nedostatak ili neprimjerenost ambalaže u slučaju robe koja je po svojoj prirodi osjetljiva na gubitak ili štetu kad nije pakirana ili kad nije dobro pakirana; c) ukrcaj robe od strane pošiljatelja ili iskrcaj od strane primatelja; d) priroda neke robe koja ju posebice izlaže ukupnom ili djelomičnom gubitku ili šteti, posebice zbog loma, hrđe, unutrašnjeg spontanog raspadanja, isušenja ili rasipanja; e) neispravan, netočan ili nepotpun opis ili broj paketa; f) prijevoz

shvaćanje kako je riječ o objektivnoj odgovornosti željezničkog prijevoznika, tj. odgovornosti po principu realne objektivne odgovornosti.[1014]

Opći egzoneracijski razlozi „predstavljaju osnovni okvir egzoneracijskih razloga koje je zakonodavac taksativno naveo u zakonu kao jedine slučajeve u kojima će se kauzalno odgovoran prijevoznik moći osloboditi odgovornosti".[1015] Posebni egzoneracijski razlozi (posebne opasnosti) predstavljaju slučajeve za koje „se u praksi pokazalo da postoji vrlo velika učestalost oštećenja ili gubitka robe", a u osnovi je riječ o „podvrstama triju općih razloga oslobođenja odgovornosti".[1016] Razlika između njih posebno je utvrđena čl. 25. CIM-a kojim je teret dokazivanja da je šteta nastala nekim od općih razloga na prijevozniku,[1017] dok je sama mogućnost da je šteta nastala zbog neke od posebnih opasnosti sama po sebi dovoljna da se prijevoznik oslobodi odgovornosti.[1018] Drugim riječima, stvara se oboriva pretpostavka da je u nekom od tih slučajeva šteta tako i nastala čim se učini vjerojatnim uzročna veza između posebne opasnosti i štete, pri čemu ovlaštenik prava na naknadu može dokazivati i suprotno.[1019]

Odredbe o odgovornosti valja primjenjivati na odgovarajući način, uzimajući u obzir i ostale preuzete obveze logističara. U tom smislu treba primjerice istaknuti njegove savjetodavne obveze koje bi trebale smanjiti mogućnost gubitka ili oštećenja robe. Kad promotrimo neke slučajeve posebnih opasnosti, logističar se neće moći na njih pozivati jer će on ujedno biti odgovoran za provedbu nekih od tih razloga. Tako, primjerice, prouzrokovanje štete na robi zbog neispravnog ili nepotpunog opisa paketa koji logističar predaje željezničkom prijevozniku na prijevoz ili ukrcaj robe neće značiti da se logističar kao osoba koja je preuzela odgovornost za prijevoz robe željeznicom može na njih pozivati i time isključiti svoju odgovornost prema nalogodavcu, kao što bi prijevoznik ograničio svoju odgovornost prema

---

živih životinja; g) prijevoz kojeg na temelju mjerodavnih odredaba ili sporazuma postignutih između pošiljatelja i prijevoznika i uvedenih u teretni list, mora pratiti pratilac, ako gubitak robe ili šteta nastaje zbog rizika koje je pratitelj trebao otkloniti."

[1014] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 58.

[1015] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 56.

[1016] *Ibid.*

[1017] Usp. čl. 25. st. 1. CIM-a.

[1018] Usp. čl. 25. st. 2. CIM-a.

[1019] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 57.

logističaru. Logističar će kao osoba koja preuzima cjelokupni pothvat otpreme morati voditi brigu i o pravilnom označavanju ili ukrcaju robe u transportne vagone.

3.2.4. Cestovni prijevoz robe

Na odgovornost logističara pri cestovnom prijevozu robe na odgovarajući će se način primjenjivati odredbe Konvencije o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR).[1020] CMR se primjenjuje na međunarodne prijevoze, tj. prijevoze u kojima se mjesto preuzimanja i predaje robe, kako su određeni ugovorom, nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna stranka CMR-a, bez obzira na sjedište i državljanstvo ugovornih strana.[1021] Riječ je o vrsti prijevoza u kojoj će se logističar najčešće i najvjerojatnije javljati kao stvarni prijevoznik robe vlastitim prijevoznim kapacitetima, odnosno kao osoba koja samostalno ispunjava provedbeni posao. To proizlazi iz naravi cestovnog prijevoza robe i tehničkih pretpostavki potrebnih za prijevoz robe cestom.

Odgovornost prijevoznika robe cestom uređena je na istim temeljima kao i odgovornost za prijevoz robe željeznicom. Prema čl. 17. CMR-a prijevoznik odgovara za potpuni ili djelomični gubitak robe i za njezino oštećenje, u razdoblju od preuzimanja robe do predaje robe primatelju, kao i za zakašnjenje u isporuci robe. Pravna književnost ističe da je riječ o relativnom kauzalitetu jer se prijevoznik može pozivanjem na određene okolnosti osloboditi svoje odgovornosti.[1022] Prijevoznik, dakle, mora dokazati da se u konkretnom slučaju šteta pojavila ili zakašnjenje dogodilo upravo zbog tih okolnosti, tj. mora dokazati uzročnu vezu.[1023] Kao i u željezničkom pravu, CMR uvodi institut tzv. posebnih opasnosti koje prijevozniku olakšavaju teret dokaza tako što on može uzročnu vezu između posebnih opasnosti i štete

[1020] Temeljni domaći propis koji uređuje cestovni prijevoz jest Zakon o prijevozu u cestovnom prometu. V. III/5.

[1021] V. čl. 1. st. 1. CMR-a.

[1022] Tako Radionov, *op.* cit. u bilj. 592, str. 147. Riječ je o okolnostima navedenim u čl. 17. st. 2. CMR-a: „Prijevoznik će biti oslobođen odgovornosti ako su gubitak, šteta ili zakašnjenje uzrokovani krivnjom imatelja prava, njegovom uputom, koja nije dana kao posljedica skrivljenog ponašanja prijevoznika, prirodnom manom robe ili okolnostima koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti."

[1023] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 147.

učiniti vjerojatnom da bi se oslobodio odgovornosti.[1024] Sve što je rečeno glede primjene tih odredbi na odgovarajući način u željezničkom pravu, vrijedi i ovdje. Također, i odredbe CMR-a prisilnopravne su prirode što proizlazi iz čl. 41. CMR-a u kojem je propisano da su sve ugovorne odredbe kojima se, izravno ili neizravno, mijenjaju odredbe CMR-a ništetne, osim u rijetkim slučajevima u kojima je odstupanje predviđeno samom konvencijom.[1025] To se osobito odnosi na odredbe kojima se uređuje pitanje odgovornosti prijevoznika za gubitak ili oštećenje robe, odnosno za zakašnjenje, te se u tom smislu zaključuje da su odredbe CMR-a i strože od, primjerice, Haško-Visbyskih pravila.[1026]

3.2.5. Zračni prijevoz robe

Za prijevoz robe u zračnom prometu ključan izvor prava za odgovornost logističara jest Konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom prijevozu zrakom (Montrealska konvencija) iz 1999.[1027] Montrealska konvencija primjenjuje se na cjelokupan međunarodni prijevoz osoba, prtljage ili putnika obavljen zrakoplovom za naknadu, ali i na besplatan prijevoz zrakoplovom koji obavlja zrakoplovna prijevoznička tvrtka.[1028]

[1024] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 147, koja ističe da je i u tom slučaju riječ o oborivoj presumpciji jer oštećeni može dokazivati suprotno. Stajalište je utemeljeno na odredbi čl. 18. st. 2. CMR-a. Posebne su opasnosti prema CMR-u: a) upotreba otvorenih nepokrivenih vozila, ako je njihova upotreba izričito ugovorena i naznačena u teretnom listu; b) nepostojanje ili manjkavost pakiranja za robu koja je po svojoj prirodi izložena gubitku ili oštećenju kad nije upakirana ili je pakiranje loše; c) manipulacija, ukrcaj, slaganje i iskrcaj robe od strane pošiljatelja ili primatelja ili osoba koje djeluju za njihov račun; d) priroda određene robe koja je, uslijed takvog urođenog svojstva, čini izloženom potpunom ili djelomičnom gubitku ili šteti, naročito uslijed loma, hrđe, unutrašnjeg spontanog kvarenja, sušenja, curenja, normalnog rastura ili djelovanja crva ili glodavaca; e) nedovoljne ili netočne oznake ili broj koleta; f) prijevoz živih životinja.

[1025] U tom smislu, uz navođenje posebnih slučajeva predviđenih CMR-om vidi Clarke, Malcolm A., Yates, David, *Contracts of Carriage by Land and Air*, drugo izdanje, London, 2008., str. 81, rbr. 1.237.

[1026] Clarke/Yates, *op. cit*. u bilj. 1025, str. 81, rbr. 1.238.

[1027] Konvencija je stupila na snagu 23. ožujka 2008. godine, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/08.

[1028] V. čl. 1. st. 1. Montrealske konvencije.

Odgovornost prijevoznika za štetu na teretu propisana je čl. 18. Konvencije.[1029] Riječ je o objektivnoj odgovornosti prijevoznika uz primjenu određenih egzoneracijskih razloga.[1030] Prijevoznik odgovara i za zakašnjenje tereta osim ako dokaže da su on i osobe za koje odgovara poduzeli sve mjere koje su razumno potrebne da bi se izbjegla šteta ili da im je bilo nemoguće takve mjere poduzeti.[1031] Kako je malo vjerojatno da će logističar raspolagati kapacitetima za prijevoz robe zrakom, u tom slučaju bit će riječ o njegovoj odgovornosti za rad zračnog prijevoznika. Na ruku mu ide objektivizacija odgovornosti zračnog prijevoznika i jasnoća u propisivanju egzoneracijskih razloga, barem kad je u pitanju odgovornost za gubitak ili oštećenje robe.

3.3. Multimodalni transport robe

3.3.1. Općenito

O multimodalnom se transportu u novije doba piše sve više i temeljitije, kako u domaćoj tako i u poredbenoj pravnoj književnosti.[1032] Razlozi se mogu pronaći u njegovoj sve većoj

[1029] „Prijevoznik je odgovoran za štetu koja nastane uslijed gubitka ili oštećenja tereta pod uvjetom da je događaj koji je tu štetu uzrokovao nastupio za vrijeme prijevoza zrakom."

[1030] V. čl. 18. st. 2. Konvencije. „Prijevoznik neće odgovarati ako, i u onom opsegu u kojem se dokaže da je uništenje, gubitak ili oštećenje tereta posljedica jednog ili više od sljedećih uzroka: a) skrivene mane, naravi ili nedostatka tereta; b) nedostatnog pakiranja tereta koje nije izvršio prijevoznik ili osoba za koju on odgovara; c) ratnog ili oružanog sukoba; d) djelovanja javne vlasti u vezi ulaska, izlaska ili tranzita tereta." Tako i Debeljak-Rukavina, Sandra, *Odgovornost prijevoznika za štete na stvarima u domaćem i međunarodnom prijevozu zrakom*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 23(2002),2; str. 597 – 614, str. 605.

[1031] V. čl. 19. Konvencije.

[1032] Sa stajališta domaćeg prava valja istaknuti sljedeće autore i radove: Bolanča, Dragan, *The Multimodal Transport of Goods,* Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 30/1, 1993., str. 227 – 240, Dabrowski, Daniel, *The Multimodal Carrier's Liability for Non-localized Loss*, PTiL 4/2016, str. 203 – 211, Filipović, Velimir, *Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza,* Privreda i pravo, 15(1976) br. 2, str. 1 – 10, Marin, Jasenko, *The Harmonization of Liability Regimes Concerning Loss of Goods during Multimodal Transport*, 15th International Conference on Transport Science ICTS 2012, Fakulteta za pomorstvo in promet Univerza v Ljubljani, 2012., str. 1 – 11, Nikolić, Gordana, *Multilateralni izvori prava multimodalnog transporta*, Hrvatska pravna revija, 4(2004), 3, str. 26 – 33, Rudan, Igor, *Utjecaj logističkog odlučivanja na multimodalni transport*, Pomorski zbornik, 40 (2002)1, str. 139 – 152, Vršić, Eugen, *Špediter u funkciji poduzetnika međunarodnog multimodalnog transporta*, Hrvatska gospodarska revija, 49(2000), br. 6, str. 52 – 59, Vurdelja, Miroslav, *Poduzetnik multimodalnog prijevoza kao vozar* sui generis, Pravo u gospodarstvu, vol. 36, 1997, str. 276 – 297, Zelenika, Ratko, Pavlić Skender, Helga, Kamnik Zebec, Sabina, *Primarni izvori prava multimodalnog prometa,* Zbornik Pravnog

gospodarskoj važnosti koja je usko povezana s razvojem novih prometnih tehnika. Prije svega se to odnosi na prijevoz robe kontejnerima koji raste iz godine u godinu i s tim prijevozom usko povezanu praksu transporta robe „od vrata do vrata“.[1033] Nije riječ samo o tome da se u okviru jednog jedinstvenog prijevoza robe kombiniraju različita prijevozna sredstva. Naime, pojam kombiniranog transporta obuhvaćao bi onaj transport koji se obavlja s najmanje dva različita prijevozna sredstva iz dvije različite grane prometa, pri čemu se u transportnom poduhvatu sklapa onoliko ugovora o prijevozu koliko je u prijevozu robe sudjelovalo grana transporta te se ispostavlja onoliko dokumenata o prijevozu (prijevoznih isprava) koliko je sklopljeno ugovora o prijevozu, a cjelokupni proces prijevoza može organizirati jedan ili više operatera transporta.[1034]

S druge strane, pojam multimodalnog transporta od pojma pukog kombiniranog transporta razlikovao bi se u tome što se cjelokupni pothvat temelji samo na jednom sklopljenom ugovoru o prijevozu, odnosno da se za cjelokupni poduhvat multimodalnog transporta ispostavlja jedan dokument o prijevozu robe te da cjelokupni proces multimodalnog

---

fakulteta u Zagrebu, 58(1-2)(2008), str. 219 – 262, Zelenika, Ratko, Nikolić, Gordana, Tabar, Iva, *Multimodalni transport u funkciji regionalnog razvoja jugoistočne Europe*, Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci, Sv. 1(2002), str. 73 – 85, Zelenika, Ratko, *Pravo multimodalnoga prometa*, Ekonomski fakultet u rijeci, 2006.

Za njemačko pravo vidi: Bydlinski, Peter, *Multimodaltransport, bekannter Schadensort und § 452d Abs. 3 HGB*, Transportrecht, 10(2009), 389 – 393, Drews, Kai Holger, Der multimodale Transport im historischen Zusammenhang, Transportrecht, 5(2006), 177 – 184, Drews, Kai Holger, Der multimodale Transport – eine Bestandsaufnahme, Transportrecht, 9(2010), 327 – 337, Herber, Rolf, u: Schmidt, Karsten, (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009., §§ 452 – 452d, Herber, Rolf, Pötschke, Jan-Erik, u: Schmidt, Christine (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, §§ 452 – 452d, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 5. izdanje, 2023., Herber, Rolf, *Reform des Seehandelsrechts – Anlass zur überprüfung auch des Multimodalfrachtrechts,* Transportrecht, 3(2010), 85 – 89, Herber, Rolf, *Die Vorschläge des Kommissionsentwurfs für den multimodalen Transport*, Transportrecht, 2(1997), 58 – 61, Herber, Rolf, *Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports*, Transportrecht, 11/12(2006), 435 – 439, Herber, Rolf, *Nochmals: Multimodalvertrag, Güterumschlag und anwendbares Recht*, Transportrecht, 2(2005), 59 – 62, Hoffmann, Michael, *FIATA Multimodal Transport Bill of Lading und deutsches Recht*, Transportrecht, 6(2000), 243 – 253.

Za švicarsko pravo vidi: Erbe, Stephan, Schlieger, Philipp, *Der Multimodal-Vertrag im schweizerischen Recht – Ein Diskussionbeitrag zum Transportrecht in der Schweiz,* Transportrecht, 11/12(2000), 421 – 429.

[1033] Tako Bolanča, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 228, Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 1, Marin, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 2.

[1034] Tako Zelenika i Pavlić, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 55, Zelenika, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 20 – 23, Nikolić, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 28, Vršić, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 52.

transporta organizira jedan transportni operater odnosno poduzetnik – operater multimodalnog transporta.[1035] Drugim riječima, kombinirani transport u osnovi predstavlja segmentirani konvencionalni transport,[1036] dok je za multimodalni transport, uz ostale karakteristike, važno postojanje jedinstvenog ugovora o multimodalnom prijevozu robe s najmanje dvije različite vrste prijevoza.[1037] Slično je s ugovorom o logistici – riječ je o tome da se jednim ugovorom uređuju sva pitanja otpreme robe i pružanja logističkih usluga, pa i pitanje odgovornosti logističara, umjesto da se sklapa više različitih ugovora o prijevozu, uskladištenju, špediciji ili djelu s različitim poduzetnicima, čime se znatno pojednostavljuju gospodarski i pravni odnosi u pogledu otpreme roba.

Temelj odgovornosti operatera multimodalnog transporta ovisi ponajprije o skupu pravnih pravila koja će se primjenjivati na konkretnu otpremu. Ako se govori o primjeni pravila koja uređuju pojedinu granu prijevoza, u obzir dolaze sasvim različiti temelji njegove odgovornosti. On može odgovarati: a) na temelju pretpostavljene krivnje; b) na temelju uzročnosti s klasičnim egzoneracijskim razlozima; c) na temelju uzročnosti s klasičnim egzoneracijama uz dodatak posebnih opasnosti; d) na temelju apsolutne uzročnosti bez mogućnosti oslobođenja od odgovornosti.[1038] Raznolikost pravila koja se mogu primijeniti na odgovornost operatera multimodalnog transporta jest ujedno i jedan od središnjih problema tog specifičnog načina transporta robe.

Malo starija pravna književnost zalagala se za to da se kao najprimjereniji temelj odgovornosti za multimodalni transport prilikom regulatornog uređenja tog pitanja preuzme uzročnost s klasičnim egzoneracijskim razlozima s obzirom na uobičajenu primjenu u

[1035] *Ibid.* Njemačka pravna književnost pojavu kombiniranog, a potom i multimodalnog transporta dovodi u vezu prije svega sa djelatnošću špeditera, i to špeditera koji samostalno istupaju odnosno djeluju za svoj račun, a koji su u gospodarskom smislu logičan izbor za jedinstvenu organizaciju prijevoza različitim prijevoznim sredstvima. Stoga se kaže da je multimodalni transport prije svega „špediterskog roda“, odnosno srodniji špediciji nego prijevozu, pa je analogijom položaj operatera multimodalnog transporta bliži položaju špeditera koji djeluje za svoj račun odnosno logističara nego prijevoznika. U tom smislu Drews, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 182.

[1036] U tom smislu Ramberg, *op. cit.* u bilj. 508, str. 31.

[1037] Tako Erbe, Schlienger, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 422, Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 1, osobito ističući važnost sklapanja jednog, jedinstvenog ugovora. U tom smislu njemačka pravna književnost prijevoz robe multimodalnim transportom naziva i jedinstvenim prijevoznim poduhvatom (*einheitliche Transportunternehmung*). Tako Drews, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 178.

[1038] Tako Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 5, koji *ab initio* odbacuje a i d mogućnosti s osnova njihove neprimjerenosti prometnom pravu.

kopnenom transportu.[1039] Zapravo se polazi od toga da posebnosti koje vrijede u pomorskom prijevozu robe nisu razvojem transportnog prava bile preuzete u pravna pravila koja uređuju kopneni transport robe te u tom smislu nije došlo do unifikacije ili približavanja temelja odgovornosti prijevoznika u različitim prijevoznim granama.[1040] Stoga se potreba za pokušajem unifikacije pravnih pravila koja uređuju multimodalni transport robe, pa tako i odgovornost operatera multimodalnog transporta, prepoznala već od same pojave tog načina prijevoza robe.

3.3.2. Pokušaji uređenja multimodalnog transporta međunarodnim konvencijama

3.3.2.1. Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe

S obzirom na važnost i raširenost multimodalnog transporta već od sredine XX. stoljeća pokušavala su se uniformirati pravila jedinstvenog prijevoza različitim prijevoznim sredstvima, ali bez uspjeha. Stručna zajednica prepoznala je potrebu uređenja tog važnog pitanja međunarodnom konvencijom i inzistirala na njezinu donošenju. Diplomatska konferencija na kojoj je usvojen tekst Konvencije održala se 1979. i 1980. godine te je rezultirala donošenjem Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe (*Convention on International Multimodal Transport of Goods*, dalje MT konvencija).[1041]

Prema MT konvenciji iz 1980. godine,[1042] operater će biti odgovoran za gubitak ili oštećenje robe ako ne dokaže da je poduzeo sve razborite mjere da ne dođe do gubitka ili

[1039] Tako Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 5.

[1040] U tom smislu Ramberg, *op. cit.* u bilj. 508, str. 37.

[1041] Tako Bolanča, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 231, Ramberg, *op. cit.* u bilj. 508, str. 33. Treba istaknuti da je tekst Konvencije usvojen konsenzusom, iako su neke države, poput Argentine, Japana, SAD-a, Ujedinjenog Kraljevstva i Turske, izrazile rezervu.

[1042] Iako je njezina uloga nedvojbena jer je riječ o dokumentu prvorazredne međunarodnopravne važnosti, treba naglasiti da Konvencija nije ratificirana, te se stoga ne primjenjuje onako kako je određeno njezinim poljem primjene. Valja uzeti u obzir da se njezina važnost očituje prije svega u jasnom definiranju pojmova multimodalnog transporta i operatera multimodalnog transporta što je iznimno bitno za poslovnu praksu. Također, nema zapreke da se tekst Konvencije ne primjenjuje na pojedini ugovor o multimodalnom transportu robe, ako se tako sporazumiju ugovorne strane.

oštećenja. Dakle, MT konvencija je usvojila sustav pretpostavljene krivnje operatera i od njega se očekuje dokaz o poduzimanju svih potrebnih mjera, čak i kad nije poznat uzrok gubitka ili oštećenja.[1043] MT konvencija podredno uvodi mogućnost prosudbe gubitka ili oštećenja robe po pravilima pojedine grane prijevoza, ako je poznato u kojoj se grani prijevoza dogodila šteta, te se tad primjenjuju viša ograničenja odgovornosti koja su propisana unimodalnim pravilima. Ipak, MT konvencija nije nikada stupila na snagu.

3.3.2.2. Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila)

Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, dalje Rotterdamska pravila) potpisana je 23. rujna 2009. u Rotterdamu.[1044] Osnovni smisao donošenja Rotterdamskih pravila može se tražiti u pokušaju unifikacije pravila koja vrijede za ugovore o prijevozu robe morem, s obzirom na to da su trenutačno na snazi dva režima, općeprihvaćeni, raširenji i u Republici Hrvatskoj primjenjiv

[1043] Tako Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 6, Diamond, Anthony, *op. cit.* u bilj. 508, str. 55.

[1044] Detaljno o Rotterdamskim pravilima, njihovu sadržaju, razlozima donošenja i pojedinim pitanjima važnim za logističku špediciju vidi: Grabovac, Ivo, *Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?*, Poredbeno pomorsko pravo, 49(2010), 164, str. 159 – 168, Grabovac, Ivo, *Hoće li nova Konvencija o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) nadomjestiti postojeće međunarodne instrumente*, Pravo i porezi, br. 1/10, str. 44 – 48, Polić Folgar, Vesna, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe u sadašnjoj pomorskoj praksi i prema Rotterdamskim pravilima*, Poredbeno pomorsko pravo, 51(2012), 166, str. 173 – 202, Polić Folgar, Vesna, *Količinski ugovori prema Rotterdamskim pravilima*, Poredbeno pomorsko pravo, 49(2010), 164, str. 211 – 222, Skorupan Wolff, Vesna, *Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila*, Poredbeno pomorsko pravo, 49(2010), 164, str. 169 – 210, Skorupan, Vesna, *Nacrt Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem),* Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 57 (1) (2007), str. 7 – 60, Skorupan Wolff, Vesna, *Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem),* Poredbeno pomorsko pravo, 46(2007), 161, str. 145 – 189, von Ziegler, Alexander, *Main concepts of the new Convention: Its aims, structure and essentials,* Transportrecht, 9, (2009), str. 346 – 357, Rasmussen, Ufe Lind, *Evaluation of the new Convention from the perspective of carriers*, Transportrecht, 9, (2009), str. 357 – 361, Bonnevie, Phillippe, *Evaluation of the new Convention from the perspective of cargo interests,* Transportrecht, 9, (2009), str. 361 – 366, Ramberg, Jan, *Evaluation of the new Convention from the perspective od freight forwarders*, Transportrecht, 9, (2009), str. 370 – 371.

Tekst pravila dostupan je na https://uncitral.un.org/. Rotterdamska je pravila 1. lipnja 2025. ratificiralo samo pet država, a za njihovo stupanje na snagu potrebno je ukupno 20 ratifikacija, sve u skladu s čl. 94. Rotterdamskih pravila.

sustav Haško-Visbyskih pravila i sustav Hamburških pravila.[1045] Ujedno se pokušalo osuvremeniti pravila pomorskog transportnog prava u skladu s promjenama koje se događaju u trgovačkim transakcijama kupoprodaje robe, koje su suštinski i razlog postojanja i sklapanja ugovora o prijevozu robe.[1046] Te se promjene ponajprije odnose na utjecaj elektroničke razmjene podataka i dokumenata u međunarodnoj trgovini. Osim toga, novi skup pravila nužno mora obuhvatiti i promjene koje se događaju u načinima i tehnikama prijevoza i manipulacije robom, npr. kontejnerizacije, odnosno razvoja tehničkih mogućnosti organizacije prijevoza od vrata do vrata (*door-to-door*), što je i jedno od temeljnih obilježja Rotterdamskih pravila.[1047] Njima se, naime, odgovornost prijevoznika za robu širi na čitavo razdoblje u kojem je roba pod njegovom paskom, a ne isključivo na razdoblje od ukrcaja do iskrcaja ili od luke ukrcaja do luke iskrcaja.[1048] Riječ je o iznimno opsežnoj konvenciji koja uvodi neke sasvim nove sadržaje i definira neke do tada nepoznate pojmove, što se i ističe kao nedostatak koji bi u konačnici mogao utjecati na njezinu primjenu odnosno prihvaćenost u pomorskom pravu.[1049]

S obzirom na definiciju ugovora o prijevozu i polje primjene Rotterdamskih pravila, ona se u pravnoj književnosti još nazivaju i „pomorskom plus“ (*maritime plus*) konvencijom.[1050] Ugovor o prijevozu svaki je ugovor kojim se prijevoznik uz plaćanje vozarine obvezuje prevesti robu morem, ili nekom drugom prijevoznom granom te je u tom smislu ta međunarodna konvencija važna i za multimodalni transport.[1051] Drugim riječima, za primjenu tih pravila prijevoz robe od vrata do vrata mora nužno uključivati dionicu pomorskog

[1045] Tako Grabovac, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 44. Puni naziv Hamburških pravila iz 1978. jest *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*. Republika Hrvatska nije potpisnica Hamburških pravila.

[1046] Tako von Ziegler, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 348.

[1047] Tako Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 172.

[1048] Tako von Ziegler, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 349.

[1049] Tako Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 172, koja prenosi zapažanje da prihvaćenost konvencija u praksi nerijetko ovisi i o broju njezinih odredaba, odnosno složenosti konvencijskih rješenja. Stajalište iznosi Marin, Jasenko, *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava,* Poredbeno pomorsko pravo, 46(2007), 161, str. 91 – 111.

[1050] Tako, primjerice, Berlingieri, Francesco, *Multimodal Aspects of Rotterdam Rules*, CMI, Colloquium of the Rotterdam Rules, str 1 – 21, Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 176.

[1051] V. čl. 1. st. 1. t. 1. Rotterdamskih pravila.

prijevoza.[1052] Rotterdamska pravila primjenjuju se na one ugovore o prijevozu robe u kojima su mjesto primitka, mjesto isporuke robe, ukrcajna luka i iskrcajna luka u različitim državama.[1053] To znači da se u državi ugovornici mora nalaziti jedno od navedenih mjesta.[1054]

Rotterdamska pravila ne primjenjuju se na brodarske ugovore (*charter parties*) kao ni na druge ugovore u linijskom prijevozu robe, te na ugovore u slobodnoj plovidbi, osim ako nije sklopljen brodarski ugovor ili drugi ugovor o uporabi broda ili dijela brodskog prostora ili je izdana prijevozna isprava ili elektronički zapis.[1055] Za ugovor o logistici i činjenicu da se logističar, poglavito u pomorskom prijevozu, može naći u ulozi operatera prijevoza, a ne nužno i stvarnog prijevoznika, važna je odredba po kojoj se Rotterdamska pravila primjenjuju na odnose između prijevoznika i pošiljatelja, strane koja ima nadzor ili držatelja koji nije izvorna strana brodarskog ugovora ili drugog ugovora za koji se isključuje primjena Rotterdamskih pravila, drugim riječima, primjenjuju se i na potprijevozne ugovore (ugovore operatera prijevoza i strane koja nije izvorni ugovaratelj brodarskog ugovora).[1056]

Za multimodalni prijevoz robe osobito je važna odredba čl. 26. Rotterdamskih pravila. Njime je uređeno pitanje odgovornosti operatera multimodalnog transporta za gubitak, oštećenje robe ili zakašnjenje u isporuci. Kad se neki od spomenutih slučajeva dogodi za vrijeme operaterove odgovornosti, ali isključivo prije ukrcaja na brod ili nakon iskrcaja s broda, neće se primijeniti odredbe Rotterdamskih pravila koje uređuju ta pitanja, već pravila onih međunarodnih konvencija koje bi se primijenile na konkretan slučaj gubitka, oštećenja ili zakašnjenja u isporuci pod uvjetom da bi se ta pravila primijenila da je sklopljen poseban ugovor koji se odnosi samo na tu granu prijevoza. Dodatan uvjet jest da je takvom konvencijom uređena odgovornost prijevoznika, ograničenje odgovornosti, odnosno razdoblje u kojem pošiljatelj može ustati s tužbom, te da se od tih pravila ne može odstupiti ugovorom u cijelosti ili na štetu pošiljatelja. Drugim riječima, ako je gubitak, oštećenje i zakašnjenje u isporuci prouzrokovano u dijelu ne-pomorskog (kopnenog) prijevoza glede operaterove odgovornosti,

[1052] Tako Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 176.

[1053] V. čl. 5. st. 1. Rotterdamskih pravila.

[1054] Tako Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 176.

[1055] Tako Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 178 prema čl. 6. Rotterdamskih pravila.

[1056] Tako Skorupan Wolff, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 178 prema čl. 7. Rotterdamskih pravila.

ograničenja odgovornosti i vremena za podizanje tužbe, primijenit će se odgovarajuća konvencija.[1057] U ostalim slučajevima, uključujući i gubitak, oštećenje robe i zakašnjenje u isporuci prouzrokovane pomorskim prijevozom, primjenjivat će se odgovarajuće odredbe Rotterdamskih pravila. Pravna književnost ističe kako se očekuju problemi u primjeni tog članka Rotterdamskih pravila u onim zemljama koje nisu članice CMR odnosno CIM konvencija, kao što su Australija i Kina, jer je sporno hoće li sudovi u tim zemljama te konvencije smatrati pravim međunarodnim konvencijama u punom smislu te riječi, s obzirom na njihov pretežito „europski" karakter.[1058] Također, sporna je primjena te odredbe kada se kopneni prijevoz organizira i provodi unutar iste države, jer se u tom slučaju ne primjenjuju pravila međunarodnih konvencija, već nacionalnog prava, što bi možda uzrokovalo primjenu odgovarajućih odredbi Rotterdamskih pravila i na kopneni prijevoz robe.[1059]

U vezi s mogućom primjenom Rotterdamskih pravila na multimodalni transport važno je objasniti pojam *maritime performing party*. Riječ je o osobama različitim od prijevoznika koje manipuliraju robom od trenutka njezina prispijeća u luku do njezina ukrcaja odnosno od trenutka iskrcaja s broda do napuštanja luke iskrcaja.[1060] Te osobe glede obveza i odgovornosti imaju isti položaj kao i prijevoznik ako djeluje u državi ugovornici te ako se gubitak, oštećenje robe ili zakašnjenje u isporuci dogodilo dok je roba bila pod njihovom paskom, ili u neko drugo vrijeme u izvršenju obveza iz ugovora o prijevozu.[1061] Ugovorno povećanje odgovornosti ili preuzimanje dodatnih obveza od strane prijevoznika koje ne proizlaze iz Rotterdamskih pravila ne bi utjecali na njih, osim ako sami nisu pristali na to.[1062] U osnovi je riječ o stivadorima, lučkim operatorima, lučkim skladištarima i sličnim osobama koje sudjeluju u pružanju cjelovite usluge organizacije prijevoza i brige o robi.

[1057] Tako Rasmussen, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 359.

[1058] Tako Bonnevie, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 365.

[1059] *Ibid.* Autor navodi primjer gubitka ili oštećenja robe koje se dogodilo između Münchena i Hamburga, na koje bi se trebale primijeniti odgovarajuće odredbe Rotterdamskih pravila zato što nema uvjeta za primjenu odgovarajuće međunarodne konvencije, primjerice CMR-a. Isto stajalište zauzima i Ramberg, *op. cit.* u bilj. 1044, str. 370.

[1060] Čl. 1. t. 7. Rotterdamskih pravila.

[1061] Čl. 19. st. 1. Rotterdamskih pravila.

[1062] Čl. 19. st. 2. Rotterdamskih pravila.

Uzimajući u obzir vrijeme koje je prošlo od usvajanja Rotterdamskih pravila te činjenicu da je u gotovo 17 godina od potpisivanja tu konvenciju ratificiralo samo pet država, može se zaključiti da je riječ o još jednom pokušaju međunarodnog uređenja nekih pitanja važnih za multimodalni transport (odnosno prijevoz od vrata do vrata) za koji nije vjerojatno da će ikada stupiti na snagu. Odgovore na otvorena pitanja valja prije svega pronaći u rješenjima koje razvija međunarodna trgovačka praksa.

3.3.3. Primjeri uređenja multimodalnog transporta u autonomnom trgovačkom pravu

3.3.3.1. UNCTAD/ICC pravila za multimodalne transportne dokumente

Bez obzira na to što su različite međunarodne konvencije doživjele neuspjeh u primjeni, međunarodna trgovina bila je kadra pronaći rješenje za određena pitanja povezana s problemima u multimodalnom prijevozu. Primjerice, UNCTAD/ICC pravila za multimodalne transportne dokumente (*UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*) nastala su kao odgovor na činjenicu da Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe *de facto* nije prihvaćena. Dva su razloga zašto su ta pravila važna za poslovnu i pravnu praksu. Prije svega, ona imaju pravnu prirodu općih uvjeta poslovanja. Ugovorne strane mogu, ako to žele, svoje odnose iz multimodalnog transporta robe podvrgnuti tim pravilima.[1063] Nadalje, ta se pravila, za razliku od nikad prihvaćene MT konvencije, temelje na Haško-Visbyskom sustavu odgovornosti prijevoznika za gubitak ili oštećenje robe.[1064]

UNCTAD/ICC pravila važna su i zato što su rješenja upotrijebljena u njima bila osnova i uzor za izradu FBL teretnice.[1065] UNCTAD/ICC pravila danas nemaju jednaku komercijalnu

[1063] Tako Ramberg, Jan, *The Unctad/Icc Rules for Multimodal Transport Documents – Genesis and Contents,* Essays in Honour of Hugo Tiberg, Juristförlaget, Stockholm, 1996., str. 513 – 523, str. 516.

[1064] Tako Ramberg, *op. cit.* u bilj. 508, str. 34, kao i Polić Čurčić, Vesna, *Pravila UNCTAD/ICC za isprave multimodalnog prijevoza,* Uporedno pomorsko pravo, vol. 33 No. 131 – 132, 1991., str. 325 – 328, str. 326. Podsjetimo, Konvencija se temeljila na ne toliko prihvaćenim Hamburškim pravilima.

[1065] Tako Ramberg, *op. cit.* u bilj. 508, str. 34. Iako je riječ o teretnici koju je izradila FIATA, ona se danas drži za FIATA/ICC teretnicu.

važnost kao i FBL teretnica koja je u praksi postala široko korišten i raširen instrument.[1066] Nema zapreke da se ta pravila ugovore i za pomorski prijevoz od luke do luke, kao kad se roba namjerava prevoziti unimodalnim prijevozom.[1067] U smislu UNCTAD/ICC pravila ugovor o multimodalnom prijevozu robe predstavlja jedan, jedinstveni ugovor o prijevozu robe s najmanje dva prijevozna sredstva u dvije grane prijevoza.[1068] Bez obzira na tu definiciju, pravila se, ako su ugovorena, primjenjuju i na slučaj kad se roba prevozi samo jednim prijevoznim sredstvom, a ako je ugovorena primjena tih pravila, ona će se primjenjivati bez obzira na to je li izdana isprava o multimodalnom prijevozu robe.[1069]

Prema UNCTAD/ICC pravilima operater multimodalnog transporta odgovara za gubitak ili oštećenje robe kao i za zakašnjenje u isporuci robe ako je do događaja koji su uzrokovali gubitak, štetu ili zakašnjenje došlo u razdoblju u kojem je roba bila pod njegovom paskom odnosno od preuzimanja do isporuke robe, osim ako dokaže da gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nisu prouzrokovani njegovom krivnjom i nemarnošću, pri čemu za zakašnjenje u isporuci odgovara samo ako je nalogodavac posebno izjavio da ima interes u pravovremenoj isporuci, a operater je takvu izjavu prihvatio.[1070] Čl. 6. UNCTAD/ICC pravila propisana su pravila za ograničenje odgovornosti operatera multimodalnog transporta kojima je utvrđeno da operater neće odgovarati za gubitak ili oštećenje robe u iznosu većem od 666,67 SDR po koletu ili jedinici tereta ili 2 SDR po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe, ovisno o tome koji je iznos viši, ali samo ako nalogodavac prije preuzimanja nije dao izjavu o prirodi i vrijednosti robe i tu izjavu unio u ispravu o multimodalnom prijevozu.[1071] Ako pak multimodalni prijevoz ne sadržava prijevoz robe morem ili unutarnjim plovnim

[1066] U tom smislu Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, §452d rbr. 46.

[1067] Tako Ramberg, *op. cit.* u bilj. 1063, str. 516.

[1068] Čl. 2.1. UNCTAD/ICC pravila.

[1069] Čl. 1.1. UNCTAD/ICC pravila.

[1070] V. čl. 5.1. UNCTAD/ICC pravila.

[1071] V. čl. 6.1. UNCTAD/ICC pravila.

putevima, odgovornost je ograničena na 8,33 SDR po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe.[1072]

3.3.3.2. FBL teretnica za multimodalni transport robe

Neuspjeli pokušaji zakonodavaca, nacionalnih ili međunarodnih, u normiranju određenih pitanja osobito važnih za suvremeno poslovanje i promet robom često bivaju neutralizirani autonomnim djelovanjem poslovne prakse. Dobar je primjer za to i FIATA-ina FBL teretnica za multimodalni transport robe.[1073] Prva verzija FBL-a pojavila se 1970. godine, a prvu je reviziju doživio 1975. pod utjecajem ICC pravila za kombinirani transport.[1074]

U osnovi je riječ o obrascu koji na poleđini sadržava opće uvjete poslovanja u 19 točaka. Ta pravila postaju dijelom ugovora ako se FBL upotrebljava odnosno izdaje povodom prijevoza robe. Njegovim izdavanjem pravila se primjenjuju čak i ako se roba prevozi jednom vrstom transporta, bez obzira na to što je u nazivu isprave naveden termin „multimodalni transport".[1075] Kako je zapravo riječ o vrijednosnom papiru, posebno isticanje njegove valjanosti i u slučaju unimodalnog transporta treba osigurati izbjegavanje mogućih nedoumica ako je i u tom slučaju riječ o pravno valjanom vrijednosnom papiru.[1076] Iako je FBL kreiran tako da se predmnijeva da će roba jednim dijelom biti prevožena morem, može se koristiti i u multimodalnom transportu u kojem nema pomorskog prijevoza.[1077] U pravnoj književnosti postoji shvaćanje da u slučaju kolizije primjene FBL teretnice s nekim drugim općim uvjetima

[1072] V. čl. 6.3. UNCTAD/ICC pravila. Polić Čurčić, *op. cit.* u bilj. 1064, str. 326, naglašava da je riječ o tome da za onaj multimodalni prijevoz koji sadržava pomorski segment vrijede ograničenja jednaka onima u Haško-Visbyskim pravilima, dok u slučaju da nema prijevoza morem vrijede ograničenja jednaka onima u CMR-u.

[1073] O FBL-u posebno vidi: Herber, Rolf, *op. cit.* u bilj. 1032, § 452d HGB-a rbr. 44 – 76, Hoffmann, *op. cit.* u bilj. 1032, 243 – 253.

[1074] Tako Ramberg, *op. cit.* u bilj. 508, str. 32.

[1075] Usp. čl. 1. koji govori o polju primjene FBL-a.

[1076] Tako Herber, *op. cit.* u bilj. 1032, § 452d rbr. 50.

[1077] Tako Ramberg, *op. cit.* u bilj. 846, str. 44. To proizlazi iz čl. 7.2. Općih uvjeta u kojima se ističe da se na prijevoz robe morem primjenjuju Haško-Visbyska pravila.

poslovanja koji se primjenjuju u konkretnom slučaju prednost treba dati Općim uvjetima poslovanja FBL-a.[1078]

S druge strane, i sama FIATA kao organizacija koja stoji iza kreiranja FBL teretnice u, doduše neobvezujućim, Smjernicama za primjenu FBL teretnice i odnosu s drugim općim uvjetima poslovanja koji se mogu primijeniti,[1079] zauzima shvaćanje da FBL teretnica i drugi opći uvjeti poslovanja predstavljaju konkurirajuće opće uvjete poslovanja i da u slučaju primjene uvjeta FBL teretnice i nekih drugih uvjeta treba od slučaja do slučaja odrediti koji se uvjeti trebaju primijeniti ako sadržavaju odredbe koje su u koliziji. Kao primjer se u tom smislu navodi čl. 1.2. Model pravila FIATA-e koji propisuje da ta pravila imaju prednost u primjeni u odnosu na druge opće uvjete poslovanja ako su odredbe u koliziji s odredbama drugih općih uvjeta, osim kad drugi opći uvjeti povećavaju odgovornost špeditera. Kako je ograničenje odgovornosti u FBL teretnici više od ograničenja koje je propisano Model pravilima FIATA-e, primijenit će se pravila FBL teretnice. Drugim riječima, FBL teretnicu i pripadajuća pravila treba tretirati kao opće uvjete poslovanja te sve što je rečeno o konkurenciji općih uvjeta poslovanja treba primijeniti na odgovarajući način.[1080]

Špediter (*Freight Forwarder*) u smislu FBL teretnice označava bilo kojeg operatera multimodalnog transporta koji je ubilježen na prednjoj strani isprave i koji preuzima odgovornost za izvršenje multimodalnog transporta robe. U tom smislu nema nikakve zapreke da to bude i logističar. Izdavanjem FBL-a logističar preuzima obvezu prevesti ili u svoje ime organizirati prijevoz robe od mjesta primitka robe do mjesta isporuke određene FBL-om te preuzima odgovornost onako kako je to određeno Općim uvjetima.[1081] Logističar preuzima odgovornost za radnje i propuste svojih uposlenika kao i za sve osobe kojima se služi u

[1078] Tako Ramberg, *op. cit.* u bilj. 846, str. 45. Ramberg obrazlaže stajalište tvrdeći da takvo što jasno proizlazi iz odredbi Općih uvjeta FBL-a, međutim takvu odredbu ne možemo pronaći. Može se pretpostaviti da Ramberg tu obveznost prepoznaje u čl. 7.1. Općih uvjeta u kojima stoji da će se oni primjenjivati samo u slučaju i u onom dijelu u kojem nisu protivni prisilnopravnim normama međunarodnih transportnih konvencija ili normama nacionalnog zakonodavstva.

[1079] FIATA *Guidance note on the terms and conditions of the FIATA Multimodal Transport Bill of Lading and their interaction with standard trading terms and conditions.* Dostupno na https://fiata.org/resources/.

[1080] O konkurenciji općih uvjeta poslovanja v. III/5.

[1081] Čl. 2.1. Općih uvjeta FBL-a.

ispunjenju svojih obveza kao da je riječ o njegovim radnjama i propustima.[1082] Treće osobe kojima se logističar služi u ispunjenju vlastitih obveza imaju, stoga, položaj njegovih pomoćnika u ispunjenju.[1083]

Izdavanjem FBL-a logističar preuzima odgovornost za gubitak ili oštećenje robe kao i za zakašnjenje u isporuci robe dok je roba pod njegovom paskom, osim ako dokaže da gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u isporuci nisu prouzrokovani njegovom krivnjom ili grubom nepažnjom. Odgovornost za zakašnjenje u isporuci, međutim, postoji samo ako je logističar preuzeo obvezu pravovremene isporuke i ako je to zabilježeno FBL-om.[1084] Opći uvjeti predviđaju i određene slučajeve tzv. posebnih opasnosti. Ako se neka od posebnih opasnosti učini vjerojatnom, smatrat će se da ne postoji odgovornost logističara kao izdavatelja FBL-a ni osoba kojima se služio u ispunjenju ugovora.[1085]

3.3.4. Primjer zakonodavnog uređenja multimodalnog transporta (§§ 452 – 452d HGB-a)

Ugovor o multimodalnom transportu robe u njemačkom je nacionalnom pravu uređen odredbama §§ 452 – 452d HGB-a koje su u HGB unesene velikom reformom transportnog prava iz 1998. godine.[1086] Njemački se zakonodavac na tu zakonsku intervenciju odlučio zbog sve veće važnosti tog načina prijevoza robe za njemačku poslovnu praksu zbog nastanka i razvoja različitih transportnih tehnika koje omogućavaju prijevoz robe različitim prijevoznim sredstvima uz olakšan prijelaz robe s jednog prijevoznog sredstva na drugo, bez potrebe njezina raspakiranja i prepakiranja.[1087] Dodatan razlog za uređenje tog pitanja zakonom bili su i

[1082] Čl. 2.2. Općih uvjeta FBL-a.

[1083] Tako Hoffmann, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 245.

[1084] Čl. 6.2. Općih uvjeta FBL-a.

[1085] Čl. 6.5. Općih uvjeta FBL-a.

[1086] Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, Vor § 452 HGB-a rbr. 6, ističu da se vrlo malo država odlučilo za uređenje multimodalnog transporta na nacionalnoj razini te uz SR Njemačku navode i primjer Nizozemske koja je to pitanje uredila na sličan način kao i SR Njemačka.

[1087] U tom smislu Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, Vor § 452 HGB-a rbr. 3, posebno ističu RO-RO i Huckepack tehnike prijevoza robe kao tipične primjere multimodalnog transporta koji se razvio u praksi. Herber,

neuspješni pokušaji uređenja multimodalnog transporta međunarodnim konvencijama kao i mala vjerojatnost da će se ono na međunarodnoj razini jedinstveno regulirati u bližoj budućnosti.[1088]

Riječ je o posebnom pojavnom obliku ugovora o prijevozu različitim prijevoznim sredstvima na koji se načelno primjenjuju odredbe HGB-a koje uređuju ugovor o prijevozu (§§ 407 – 451h), ako odredbama ugovora o multimodalnom prijevozu ili međunarodnim konvencijama nije što drugo određeno.[1089] Tri su bitna obilježja tog ugovora: roba se prevozi na temelju jedinstvenog ugovora o prijevozu; roba se prevozi različitim prijevoznim sredstvima; za pojedine dijelove prijevoznog puta vrijede različiti propisi, odnosno različiti pravni režimi.[1090] Za potrebe ovog rada važno je istaknuti da unatoč tomu što se ugovor o multimodalnom transportu po HGB-u drži pojavnim oblikom ugovora o prijevozu, osoba koja pruža činidbu prijevoza ne mora nužno biti prijevoznik. Dapače, sasvim je uobičajeno da ulogu operatera multimodalnog transporta (*Multimodalfrachtführer*) preuzimaju špediteri odnosno logističari. To će se događati u dva slučaja: kad logističar tu ulogu posebno preuzima ugovorom, primjerice izdavanjem FBL teretnice za multimodalni transport, ili kad špediter po njemačkom pravu nastupa za svoj račun (§§ 458 – 460 HGB-a) što ga u smislu odgovornosti izjednačava s logističarem.[1091] Sukladno gospodarskoj podlozi nastanka ugovora o logistici sasvim je vjerojatno da će logističar često imati položaj operatera multimodalnog transporta u smislu odgovarajućih odredbi HGB-a.

Važno je istaknuti da se odredbe HGB-a o multimodalnom transportu protežu i na slučaj kad se prijevoz robe djelomično odvija morem.[1092] Odredba je važna zbog toga što se u multimodalnom transportu jedan dio prijevoza u pravilu uvijek odvija pomorskim putem. Također, činjenica da bi se u nekom konkretnom slučaju prijevoza robe najveći, odnosno

op. cit. u bilj. 1032, § 452 rbr. 7, posebno ističe utjecaj prijevoza robe kontejnerima na razvoj multimodalnog transporta te ističe podatak kako se čak 96,8 % robe koja prođe kroz Hamburšku luku te 82,7 % robe koja prođe kroz Bremensku luku prevozi kontejnerima.

[1088] Tako Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, Vor § 452 HGB-a rbr. 16.

[1089] V. naslov § 452 HGB-a. Tako i Reuschle, *op. cit.* u bilj. 1, § 452 rbr. 25.

[1090] Tako Herber, *op. cit.* u bilj. 1032, § 452 rbr. 11, Reuschle, *op. cit.* u bilj. 392, § 452 rbr. 12.

[1091] Usp. Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, Vor § 452 HGB-a rbr. 4.

[1092] V. § 452 HGB-a.

pretežiti dio puta odnosio na pomorski prijevoz ne bi utjecala na primjenu odredaba o multimodalnom transportu robe.[1093] Primjenu predmetnih odredbi HGB-a i na pomorski prijevoz bilo je važno posebno predvidjeti i stoga što se pravila kojima je uređen pomorski prijevoz suštinski razlikuju od odredbi HGB-a kojima je uređen ugovor o prijevozu (§§ 407 – 450 HGB-a), a koja se baziraju na načelima i pravilima kopnenog prijevoza.[1094]

Posebno treba istaknuti odredbu § 452d Abs. 3 HGB-a kojom je propisano da su bez učinka svi pojedinačni sporazumi kojima se isključuje primjena prisilnopravnih odredaba međunarodnih konvencija kojih je SR Njemačka stranka u slučaju da se te odredbe trebaju primijeniti na jedan dio prijevoza odnosno na jednu od više grana prijevoza kojima se roba prevozi. Riječ je, dakle, o slučaju u kojem se pojedina unimodalna konvencija treba primijeniti na, primjerice, gubitak ili oštećenje robe do kojega je došlo na jednom dijelu puta. Iako postoje autori koji, čini se s pravom, tvrde da je riječ o suvišnoj odredbi stoga što su prisilne odredbe međunarodnih sporazuma u svakom slučaju iznad odredaba nacionalnog zakonodavstva (pa tako i u Republici Hrvatskoj), odredba je važna i za hrvatsko pravo stoga što detaljnija analiza pokazuje da je SR Njemačka stranka istih međunarodnih konvencija koje uređuju prijevoz robe kao i Republika Hrvatska te je pravilo u tom smislu instruktivno i za hrvatsko pravo.[1095] U odnosu na odgovornost operatera multimodalnog transporta § 452a HGB-a propisano je da se na njegovu odgovornost primjenjuju pravila one grane prijevoza u kojoj nastaju šteta ili gubitak robe, odnosno gdje se pojavljuje uzrok zbog kojeg roba nije isporučena na vrijeme. Dakle, potrebno je utvrditi mjesto i uzrok nastanka štete i na odgovornost operatera multimodalnog transporta primijeniti odgovarajuća pravna pravila pri čemu se primjenjuju i bilo koje od međunarodnih konvencija kojih je SR Njemačka članica.[1096]

[1093] Tako Herber, *op. cit.* u bilj. 1032, § 452 rbr. 61.

[1094] U tom smislu Herber, *op. cit.* u bilj. 1032, § 452a rbr. 41.

[1095] Usp. Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, § 452d HGB-a rbr. 38, i posebno za pojedine prijevozne grane i odgovarajuće konvencije rbr. 23 – 33.

[1096] Detaljnije u V/6./6.3 povodom rasprave o mrežastoj odgovornosti logističara.

4. Odgovornost za obveze uskladištenja odnosno čuvanja robe

Smisao povjeravanja skladištenja robe logističaru jest dati mu robu na čuvanje u određenom stanju pouzdajući se u to da se roba neće oštetiti ili izgubiti.[1097] Kod ugovora o logistici riječ je o tome da logističar čuva robu kao dio njegove šire obveze otpreme robe, ali ne kao puko privremeno skladištenje usko povezano s prijevozom, već kao samostalnu obvezu održavanja robe u određenom stanju za potrebe nalogodavca. Štoviše, to je zapravo gotovo uobičajena odredba ugovora o logistici kojom se logističaru *de facto* povjerava upravljanje zalihama nalogodavca namećući obveze održavanja zaliha u određenoj količini, dostupnosti svih ili nekih zaliha u određenom vremenu i sl.

Logističar u slučaju skladištenja robe odgovara za štetu na robi osim ako dokaže da je šteta prouzročena višom silom, krivnjom nalogodavca, manama ili prirodnim svojstvima robe te neispravnom ambalažom.[1098] Vladajuće stajalište domaće pravne književnosti jest da je u tom slučaju riječ o objektivnoj odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe.[1099] Logističar se, dakle, oslobađa odgovornosti prema svojem nalogodavcu ako dokaže da je šteta na robi nastala zbog jednog od spomenutih egzoneracijskih razloga bez obzira na to skladišti li robu on ili netko treći kao njegov pomoćnik u ispunjenju.

Poredbeno, postoje i drugačiji primjeri uređenja odgovornosti za skladištenje robe. Primjerice, u njemačkom je pravu propisano da skladištar odgovara za štetu koja nastaje gubitkom ili oštećenjem robe od trenutka primanja robe na skladište do izdavanja robe, ako se šteta nije mogla izbjeći primjenom pažnje urednog i savjesnog gospodarstvenika.[1100] Logističar

[1097] Tako za ugovor o uskladištenju za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo, Frantzioch, *op. cit.* u bilj. 551, §§ 467 – 475h, § 475 rbr. 11.

[1098] Usp. čl. 745. st. 1. ZOO-a.

[1099] Tako, primjerice, Carić, Slavko. u: Perović, S./Stojanović, D., Komentar Zakona o obligacionim odnosima, Knjiga druga, Kragujevac, 1980., str. 519 – 547; str. 526, Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 821 – 847, Vizner, Boris, u Bukljaš, I., Vizner, B., Komentar Zakona o obveznim (obligacionim) odnosima, Zagreb, 1979., str. 2279. Drugačije stajalište iznosi Crnić, Ivica, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Zagreb, 2005.; str. 569, a temelji ga na presudi VSRH II Rev. 63/99, od 3. listopada 2001. godine. Presuda je dostupna i u Ing. pregledu sudske prakse 2002., br. 1, str. 16. VSRH se poziva na odgovornost skladištara po kriteriju presumirane krivnje. O kritici presude Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 834.

[1100] Usp. § 475 HGB-a.

bi, dakle, odgovarao po kriteriju presumirane krivnje.[1101] Nalogodavac u tom slučaju mora dokazati samo da su gubitak ili oštećenje na robi nastali u vremenu u kojem je roba uskladištena kod logističara ili treće osobe po njegovu nalogu.[1102] Logističar se, pak, može obraniti od odgovornosti tako da dokaže da je u čuvanju i održavanju robe postupao s pažnjom urednog i savjesnog gospodarstvenika, tj. da nije odgovoran za to što se roba oštetila ili izgubila.[1103]

Naknada štete koju bi logističar bio dužan platiti zbog propasti, oštećenja ili umanjenja vrijednosti robe od njezina primitka do predaje ne može prijeći stvarnu vrijednost robe, osim ako je šteta prouzročena namjerom ili krajnjom nepažnjom.[1104] Dakle, pri utvrđivanju odgovornosti skladištara odnosno logističara koji robu skladišti za štetu na robi sud neće ulaziti u pitanje krivnje što će ipak morati utvrđivati pri razmatranju opsega njegove odgovornosti. Stoga se postavlja pitanje ne bi li bilo bolje rješenje da se odgovornost skladištara, a u ovom slučaju logističara, prosuđuje kao i u njemačkom pravu, po kriteriju presumirane krivnje.[1105] Naime, ako će postupovno morati biti izvedeni dokazi na okolnost visine štete koju će logističar morati nadoknaditi odnosno dokazi na temelju kojih se može zaključiti o tome je li logističar postupao namjerno ili s krajnjom nepažnjom, možda bi valjalo razmisliti o tome da se napusti sustav objektivne odgovornosti skladištara i prijeđe na sustav odgovornosti po načelu presumirane krivnje, pri čemu bi se on i u tom slučaju mogao obraniti od odgovornosti i ako dokaže da je šteta prouzročena jednim od četiri u ZOO-u izričito navedena egzoneracijska razloga.

5. Odgovornost za izvršenje uobičajenih logističkih činidbi

Uobičajene logističke činidbe koje logističari ispunjavaju s osnova ugovora o logistici imaju pravnu prirodu činidbi iz ugovora o djelu. Stoga bi se na odgovornost logističara u tim

[1101] Tako za ugovor o uskladištenju za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo, Frantzioch, *op. cit*. u bilj. 551, § 475 rbr. 11.

[1102] Tako za ugovor o uskladištenju za s hrvatskim pravom usporedivo njemačko pravo, Frantzioch, *op. cit*. u bilj, 551, § 475 rbr. 15.

[1103] *Ibid.*

[1104] Usp. čl. 747. ZOO-a.

[1105] O kritici rješenja i prijedlozima *de lege ferenda* više u Ceronja, *op. cit*. u bilj. 468, str. 835.

slučajevima trebala analogno i na odgovarajući način primjenjivati pravila o odgovornosti izvođača iz ugovora o djelu. Odgovarajuća primjena pravila mora uzeti u obzir da se logističar ne obvezuje nalogodavcu isključivo na neku od uobičajenih logističkih činidbi koja bi u tom slučaju bila izjednačena s pojmom djela, već da svaka od tih činidbi čini dio prijevozno-logističkog poduhvata.

Stoga bi se osnovna obveza logističara sastojala od toga da uobičajenu logističku činidbu izvede onako kako je ugovoreno i po pravilima struke.[1106] Odgovornost logističara sastojala bi se od odgovornosti za nedostatke koji su posljedica izvršenja uobičajenih logističkih činidbi. Pravila koja uređuju pitanje nedostataka iz ugovora o djelu koncentriraju se uglavnom na obveze naručitelja i izvođača glede predaje djela, pregleda djela te ostvarenja ili gubitka prava zbog vidljivih ili skrivenih nedostataka.[1107] Nalogodavac bi stoga trebao pregledati izvršenu logističku činidbu čim je to po redovitom tijeku stvari moguće i bez odgode obavijestiti logističara o nađenim nedostacima.[1108] Ta odredba podrazumijeva da je nalogodavac primio djelo. Uzevši u obzir prirodu odnosa nalogodavca i logističara kao i prirodu uobičajenih logističkih činidbi, treba napomenuti da je redoviti tijek stvari u tom slučaju tek izvršenje cjelokupnog prijevozno-logističkog poduhvata odnosno dovršetak otpreme.[1109] Samo će se tada pakiranje, prepakiranje, označavanje i druge brojne i raznolike logističke činidbe smatrati izvršenima.

Nadalje, kad bi se nalogodavcu nametala obveza na primitak i pregled činidbi onako kako je to inače običaj kod ugovora o djelu, logističar ne bi nakon pregleda odgovarao za nedostatke koji su se mogli opaziti uobičajenim pregledom, osim ako je za njih znao, a nije ih

[1106] Usp. čl. 597. st. 1. ZOO-a.

[1107] Usp. 604 – 611. ZOO-a.

[1108] Usp. čl. 604. st. 1. ZOO-a.

[1109] Tako, primjerice, Pokrant/Gran, *op. cit*. u bilj. 112, str. 163, objašnjavaju to na primjeru preuzimanja obveze pakiranja robe koja se u njemačkoj pravnoj književnosti uobičajeno navodi kao logistička činidba koju preuzimaju špediteri odnosno logističari. Doslovna primjena odredbi ZOO-a značila bi da je naručitelj dužan pregledavati pošiljke koje logističar pakira prije svake otpreme što je suprotno svrsi angažiranja logističara s osnova potreba za pakiranjem robe. Riječ je o tipičnom *outsourcingu* aktivnosti za koje nalogodavac nema dovoljno stručnog i tehničkog kapaciteta, a koje su prema klasičnim pravilima prometnog prava njegova obveza. Nalogodavac će po redovitom tijeku stvari nedostatak primijetiti tek ako dođe do štete na robi zbog manjkavog pakiranja, pri čemu se logističar ne bi mogao braniti činjenicom da nalogodavac nije provjeravao pakiranje pošiljki, ako to nije uobičajeno ili takvo što nisu posebno uglavili.

pokazao nalogodavcu.[1110] Tu bi odredbu u kontekstu ugovora o logistici trebalo tumačiti tako da je logističar uvijek dužan znati i vidjeti nedostatke koji se mogu opaziti uobičajenim pregledom jer je to njegova dužnost koja proizlazi iz obveze čuvanja nalogodavčevih interesa i postupanja po pravilima struke.[1111]

U pogledu odgovornosti logističara za obveze koje imaju obilježja obveza iz ugovora o djelu, ključnim se čini odgovoriti na dva pitanja: kad postoje materijalni nedostaci pri izvršenju logističkih činidbi i koja prava nalogodavcu pripadaju s osnova odgovornosti logističara.

Kad su u pitanju materijalni nedostaci djela, ZOO upućuje na odgovarajuću primjenu odredaba o odgovornosti materijalnih nedostataka prodavatelja iz ugovora o kupoprodaji.[1112] Odredbe čl. 401. ZOO-a koje govore o tome kad postoje materijalni nedostaci doživjele su 2021. godine određene izmjene pod utjecajem potrebe transponiranja EU regulative, pri čemu ne treba zaključiti da su nova pravila o odgovornosti dovela do znatne promjene uređenja tog pitanja u odnosu na prijašnje odredbe.[1113] Načelno, postojanje materijalnih nedostataka podijeljeno je u dvije grupe, i to na nedostatke koji postoje zbog toga što predmet ispunjenja nema neko od ugovorenih obilježja (čl. 401. st. 1. ZOO-a) i na nedostatke koji postoje zbog toga što predmet ispunjenja nema neko od obilježja koja zahtijeva ZOO, a strane nisu ugovorom te zahtjeve isključile (čl. 401. st. 2. ZOO-a).[1114] U tom smislu treba grupirati i nedostatke za ispunjenje logističkih činidbi i procijeniti u kojoj su mjeri primjenjivi slučajevi propisani čl. 401. st. 1. i 2. ZOO-a.

Nedostatak će pri izvršenju logističkih činidbi stoga postojati kad rezultat rada logističara ne odgovara ugovorenom opisu, vrsti, količini i kvaliteti, odnosno nema

[1110] Usp. čl. 604. st. 3. ZOO-a.

[1111] Logističar bi, primjerice, bio dužan upozoriti nalogodavca na nedostatke pakiranja u slučaju da nalogodavac sam pakira robu, stoga je i osobito obvezan primijetiti nedostatke pakiranja koje se obvezao izvršiti ili se pobrinuti za pakiranje.

[1112] V. čl. 357. st. 3. ZOO-a o odgovornosti za materijalne nedostatke ispunjenja u dvostranoobveznim ugovorima.

[1113] V. Zakon o izmjenama i dopunama ZOO-a, NN 126/21. O novom uređenju odgovornosti za materijalne nedostatke vidi detaljno Slakoper, Zvonimir, Nikšić, Saša, *Novo uređenje odgovornosti za materijalne nedostatke u hrvatskom obveznom pravu,* Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 43, br. 3, (2022), str. 531 – 558.

[1114] Tako Slakoper/Nikšić, *op. cit*. u bilj. 1113, str. 540.

funkcionalnost, kompatibilnost, interoperabilnost i druge ugovorene značajke (primjerice, logističar je pogrešno obilježio pošiljku što je po ugovoru bila njegova obveza)[1115] te ako rezultat rada nije prikladan za bilo koju posebnu namjenu za koju je potreban i s kojom je nalogodavac bio upoznat najkasnije u trenutku sklapanja ugovora (primjerice logističar nije adekvatno zapakirao pošiljku koja prelazi standardne gabarite ili na drugi način odstupa od standardnog pakiranja).[1116] U smislu slučajeva iz čl. 401. st. 2. ZOO-a nedostatak će postojati ako rezultat rada nije prikladan za upotrebu u svrhe za koje bi se rezultata rada iste vrste uobičajeno rabio, uzimajući u obzir sve propise Europske unije i propise Republike Hrvatske, tehničke standarde ili, ako takvih tehničkih standarda nema, primjenjive kodekse ponašanja u određenom području ako oni postoje (primjerice, pošiljke je potrebno obilježiti fluorescentnim oznakama za noćni provoz robe na određenom teritoriju u skladu s odlukama javne vlasti),[1117] ako rezultat rada ne odgovara kvaliteti i opisu uzorka ili modela koji je stavljen na raspolaganje prije sklapanja ugovora (primjerice ako ambalaža pakiranja robe ne odgovara uzorku),[1118] ako rezultat rada nije isporučen s dodatnom opremom, uključujući ambalažu ili druge upute koje se mogu razumno očekivati (primjerice, zaleđena roba nije prepakirana u odgovarajuću ambalažu za tu vrstu robe),[1119] te ako rezultat rada ne odgovara količini ili nema ona svojstva i druge značajke, uključujući one koje se odnose na trajnost, funkcionalnost, kompatibilnost i sigurnost koji su uobičajeni i koje nalogodavac može razumno očekivati s obzirom na prirodu činidbe te uzimajući u obzir sve javne izjave koje je dao logističar (primjerice roba se prepakira u ambalažu koja nije podobna za skladištenje u specijaliziranom skladištu za tu vrstu robe).[1120]

Razumije se, odredbe koje uređuju pitanje postojanja nedostataka treba primijeniti na odgovarajući način i od slučaja do slučaja, uzimajući u obzir okolnost da nije riječ o kupoprodaji robe za koju su odredbe čl. 401. ZOO-a primarno i nastale, već o specifičnom logističkom poduhvatu. Treba razmotriti da je gotovo sigurno da će ugovorne strane sporazumom posebno adresirati pitanje postojanja materijalnih nedostataka u odnosu na

[1115] V. čl. 401. st. 1. t. 1. ZOO-a.

[1116] V. čl. 401. st. 1. t. 2. ZOO-a.

[1117] V. čl. 401. st. 2. t. 1. ZOO-a.

[1118] V. čl. 401. st. 2. t. 2. ZOO-a.

[1119] V. čl. 401. st. 2. t. 3. ZOO-a.

[1120] V. čl. 401. st. 2. t. 4. ZOO-a.

logističke obveze koje logističar preuzima s obzirom na to da je upravo ugovaranje specifičnih logističkih činidbi koje odgovaraju posebnim potrebama nalogodavaca jedno od osnovnih obilježja ugovora o logistici koje ga razlikuju od, primjerice, ugovora o špediciji ili prijevozu.

Posebno valja razriješiti pitanje odgovornosti logističara za montažu nalogodavčeve robe. Odgovornost za montažu javlja se kada logističari zapravo preuzimaju završni dio proizvodnog procesa nalogodavca što je usluga koja svakako nadilazi tradicionalno poimanje otpreme robe. Treba zauzeti stajalište da proste, jednostavne montaže odnosno sklapanja nalogodavčeve robe kod kojih ne dolazi do promjene svojstava robe imaju obilježja tzv. uobičajenih špediterskih logističkih činidbi koje bi logističar i inače trebao izvesti ako za njima postoji potreba bez obveze posebnoga ugovaranja. No, kao i kod svih ostalih logističkih činidbi, nije vjerojatno da to pitanje neće biti posebno adresirano ugovorom o logistici. U svakom slučaju, nedostatak u smislu odgovornosti temeljem pravila ugovora o djelu postojao bi s osnova odgovarajuće primjene čl. 401. st. 2. t. 5. kad je rezultat rada logističara nepravilno montiran ili instaliran, a usluga montaže čini dio sklopljenog ugovora te ju je obavio logističar ili osoba za koju on odgovara.[1121]

Poredbeno, u njemačkom je pravu pitanje opisa i postojanja materijalnih nedostataka uređeno odredbama ugovora o djelu. Smatrat će se da djelo nema materijalne nedostatke kad ima ugovorena svojstva. Ako izvođač i naručitelj nisu posebno dogovarali svojstva određenog djela, djelo neće imati materijalne nedostatke kad je pogodno za uporabu koja proizlazi iz ugovora ili kad je pogodno za redovitu uporabu i ima svojstva koja uobičajeno imaju slična djela ili svojstva koja naručitelj može uobičajeno očekivati od djela iste vrste.[1122] Materijalni nedostatak postoji i kad izvođač izradi djelo koje se razlikuje od ugovorenog djela ili nedovoljnu količinu djela koje je određeno količinski.[1123]

Svojstva koja određeno djelo mora imati mogu biti izričito ugovorena ili mogu konkludentnim putem postati dio ugovora.[1124] Budući da je razvoj ugovora o logistici novijeg datuma i da na njega snažno utječe razvoj prometnih tehnika i tehnika manipulacije robom,

[1121] Usp. čl. 401. st. 2. t. 5. ZOO-a.

[1122] Usp. § 633 Abs. 2. BGB-a.

[1123] Usp. § 633 Abs. 3. BGB-a.

[1124] Tako Busche, *op. cit*. u bilj. 463, § 633 rbr. 12. Riječ je o svojstvima koja će se smatrati ugovorena s obzirom na okolnosti slučaja, prije svega na određene kvalitete izvođača.

postavlja se pitanje u kojoj mjeri nove spoznaje i tehnička znanja kojima logističar raspolaže postaju prešutno sastavni dio ugovora. Treba uzeti u obzir da će logističar biti dužan primijeniti one tehnike i stručne spoznaje koje su toliko jasne da ne izazivaju nikakve dvojbe u primjeni te su i teoretski priznate kao ispravne i točne.[1125] Drugim riječima, logističar će biti dužan primijeniti sve radnje koje su s obzirom na narav pojedine logističke činidbe ušle u „stanje tehnike", odnosno koje su se standardizirale u gospodarskoj praksi.[1126]

Nalogodavac koji je primijetio da logistička činidba ima određeni nedostatak može zahtijevati od logističara da taj nedostatak otkloni u primjerenom roku.[1127] S obzirom na gospodarsku svrhu logističkih činidbi, čini se primjerenijim da nalogodavac traži naknadu štete koju trpi zbog neurednog ispunjenja obveze, pa i kad logističar može otkloniti uočeni nedostatak.[1128] Moguća je i situacija u kojoj uklanjanje uočenih nedostatka zahtijeva pretjerane troškove ili bi to općenito, s obzirom na ostale preuzete obveze, bilo nesvrhovito. Tad bi trebalo uzeti u obzir da logističar može odbiti uklanjanje nedostataka za koje je odgovoran, ali u tom slučaju nalogodavcu pripada s osnova čl. 608. st. 3. ZOO-a pravo na sniženje naknade ili raskid ugovora, po njegovu izboru, te pravo na naknadu štete. S obzirom na gospodarsku svrhu ugovora o logistici i činjenicu da su logističke činidbe povezane s prijevozom i/ili skladištenjem robe, nije vjerojatno da će nalogodavac posegnuti za raskidom ugovora odnosno da bi korištenje tim pravom bilo opravdano, tim više što se smatra da su troškovi pretjerani kad su previsoki u odnosu na ugovorenu naknadu,[1129] pri čemu se kod ugovora o logistici kao osnovica treba uzeti naknada za ispunjenje svih obveza iz ugovora, a ne samo za ispunjenje logističkih činidbi, ako je taj dio naknade uopće moguće odrediti.

S istih osnova treba zaključiti da se u pravilu neće ispuniti uvjeti za raskid ugovora zbog većih nedostataka u izvršenju logističkih činidbi prema čl. 609. ZOO-a.[1130] U tom slučaju kod

[1125] Tako Busche, *op. cit*. u bilj. 463, § 633 rbr. 18.

[1126] U tom smislu Busche, *op. cit*. u bilj. 463, § 633 rbr. 20.

[1127] Usp. čl. 608. st. 1. ZOO-a.

[1128] Usp. čl. 608. st. 2. ZOO-a.

[1129] Tako Momčinović, u Gorenc, (et. al.), *op. cit*. u bilj. 151, str. 960.

[1130] V. čl. 609. ZOO-a. „Kad obavljeni posao ima takav nedostatak koji djelo čini neuporabljivim ili je obavljen u suprotnosti s izričitim uvjetima ugovora, naručitelj može, ne tražeći prethodno otklanjanje nedostatka, raskinuti ugovor i zahtijevati naknadu štete."

ugovora o djelu mora biti riječ o tako velikoj povredi ugovora zbog koje nema svrhe zahtijevati od naručitelja da prethodno traži od izvođača otklanjanje nedostataka.[1131] Hipotetski bi taj slučaj kod ugovora o logistici mogao doći u obzir ako ispunjenje logističkih činidbi čini pretežiti dio ugovorenih obveza logističara te ako se zbog takvih nedostataka ne mogu ispuniti ostale ugovorene obveze koje s njima čine jedinstvenu cjelinu. Ako je, s druge strane, riječ o manjim, neznatnim nedostacima, nalogodavac bi bio dužan dopustiti da se nedostatak ukloni.[1132] Manji nedostaci oni su nedostaci zbog kojih djelo nije neupotrebljivo, odnosno kad posao nije obavljen u suprotnosti s izričitim uvjetima ugovora, pri čemu uklanjanje manjih nedostataka ne treba shvatiti samo kao obvezu, već i kao pravo nalogodavca.[1133] Ako se nedostatak ne otkloni do isteka primjerenog roka za otklanjanje nedostataka koji je odredio nalogodavac, on može, po svojem izboru, otkloniti nedostatak na račun logističara ili sniziti naknadu, ili raskinuti ugovor, pri čemu, pogotovo u tom slučaju, pravo na raskid treba tretirati tek kao mogućnost.[1134]

Svaki od navedenih slučajeva odgovornosti logističara za nedostatke u ispunjenju logističkih činidbi koje imaju pravnu prirodu obveza izvođača iz ugovora o djelu za sobom povlači mogućnost na sniženje naknade koju je nalogodavac dužan platiti. Zakonom je određeno da se naknada snižava u razmjeru između vrijednosti djela bez nedostatka u vrijeme sklapanja ugovora i vrijednosti koju bi u to vrijeme imalo djelo s nedostatkom.[1135] Vrijednosti koje treba usporediti faktično su pitanje koje se odgovarajućim dokaznim sredstvima rješava od slučaja do slučaja, što zbog složenosti odnosa koji nastaju sklapanjem ugovora o logistici neće biti nimalo jednostavno, no treba uzeti u obzir da bi u mogućem sporu u kojem bi logističar tražio isplatu naknade nalogodavac mogao istaknuti prigovor da su postojali nedostaci u ispunjenju logističkih činidbi u smislu odgovarajućih odredaba ZOO-a te tražiti razmjerno sniženje naknade.[1136]

[1131] Tako Momčinović, u Gorenc, (et. al.), *op. cit.* u bilj. 151, str. 960.

[1132] Usp. čl. 610. st. 1. ZOO-a.

[1133] Tako Momčinović, u Gorenc, (et. al.), *op. cit.* u bilj. 151, str. 961.

[1134] Usp. čl. 610. st. 3. ZOO-a.

[1135] Usp. čl. 611. ZOO-a.

[1136] Tako Momčinović, u Gorenc, (et. al.), *op. cit.* u bilj. 151, str. 962, u pogledu ugovora o djelu s pozivom na sudsku praksu VTS-a u predmetu Pž – 1388/93 od 24. svibnja 1994 godine.

6. Jedinstvena i mrežasta odgovornost logističara

6.1. Općenito

Kao što je u radu već istaknuto i objašnjeno, sadržaj odgovornosti logističara prema nalogodavcu sastoji se prije svega od odgovornosti logističara za gubitak ili oštećenje robe otprema koje i manipulacija kojom je predmet svakog pojedinog ugovora. Kad u konkretnom slučaju dođe do određene štete na robi, središnje pitanje odgovornosti logističara jest ono o utvrđivanju prilikom koje je činidbe na koju se logističar obvezao i koju je ispunjavao doista došlo do štete.

Naime, na odgovornost logističara za gubitak i oštećenje robe, a u skladu s pravnom prirodom tog ugovora, imaju se primjenjivati ona pravila koja uređuju odgovornost za onu obvezu logističara povredom koje je šteta prouzročena. Drugim riječima, ključno je identificirati mjesto nastanka štete za što je osobito važan nadzor nad robom u svakoj pojedinoj fazi ispunjenja ugovora (npr. nakon pakiranja, prijevoza jednom granom prijevoza, prijevoza drugom granom prijevoza, predajom na skladištenje, čuvanjem u skladištu, doradom ili preradom i sl.). Analogno, u skladu je s pravnom prirodom tog ugovora glede obveze logističara na organizaciju prijevoza robe primijeniti pravila koja uređuju ugovor o prijevozu u pojedinim granama prijevoza. Kao što je prethodno i objašnjeno, prijevoz robe različitim granama prijevoza i prijevoznim sredstvima na temelju jedinstvenog ugovora o prijevozu naziva se multimodalni prijevoz ili transport, a takav prijevoznik operater multimodalnog transporta. S obzirom na to da je problematika utvrđenja mjesta nastanka štete i odluke o tome koji režim primijeniti u slučaju multimodalnog transporta robe izuzetno slična (u suštini i jednaka) kao i u slučaju otpreme robe i pružanja logističkih usluga temeljem ugovora o logistici, ima mjesta primjeni pravila i načela koja vrijede za multimodalni transport na odgovarajući način, bez obzira na to što njihova primjena izaziva mnoge dvojbe u praksi, prije svega zbog neuspjeha unifikacije pravila za multimodalni transport na međunarodnoj razini. Problematika je kod ugovora o logistici tim složenija jer se logističar ne obvezuje tek na puko izvršenje prijevoza robe, već i na ostale logističke usluge.

6.2. Jedinstvena odgovornost logističara

Sustav jedinstvene odgovornosti logističara polazi od toga da je ugovor o logistici jedinstveni instrument kojim su riješena sva pitanja povezana s otpremom i pružanjem logističkih usluga, uključujući i odgovornost logističara za ispunjenje obveze. Smisao ugovora i jedinstvenog uređenja očitovao bi se u tome da se roba preveze s jednog mjesta na drugo te da se ispune druge logističke činidbe u jedinstvenom režimu odgovornosti, bez obzira na vrstu prijevoznog sredstva.[1137] Logističar, dakle, odgovara za sve gubitke, manjkove, oštećenja i zakašnjelu isporuku, bez obzira na to na kojem se dijelu puta i u vezi s ispunjenjem koje činidbe šteta dogodila, i to u jedinstvenom režimu odgovornosti.

Primjena režima jedinstvene odgovornosti svakako bi imala određenih prednosti. Određivanje mjesta na kojem se gubitak ili oštećenje dogodilo često je povezano s brojnim poteškoćama koje se anuliraju jedinstvenom odgovornošću logističara, pa je time riješen i najvažniji problem odgovornosti.[1138] Naime, uz primjenu sustava jedinstvene odgovornosti pitanje mjesta nastanka štete na određeni način postaje izlišno stoga što i nije nužno odrediti gdje je nastala šteta. Također, mnoge štete u pravilu nastaju prilikom ukrcaja i iskrcaja robe, njezina slaganja, pretovara, uskladištenja te se na te štete i ne mogu primijeniti pravila međunarodnih konvencija o prijevozu roba, a ujedno ne postoji i potreba za saznanjem koje su osobe konkretno prouzrokovale štetu.[1139] Složeni sustav odgovornosti, koji je vrlo različit, ima čak pet odvojenih režima ovisno o vrsti prijevoza robe te je dodatno zamršen odgovornostima za čuvanje robe ili pružanje određenih logističkih činidbi, na taj se način pokušava znatno pojednostaviti i učiniti razumljivijim.

Takav je režim odgovornosti, s druge strane, povezan i s određenim nedostacima, prije svega zbog sukoba pojedinih unimodalnih konvencija koje se primjenjuju i na mješoviti prijevoz[1140], te zbog različitih ograničenja odgovornosti koje pružaju pojedine konvencije ili

[1137] Tako Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 6, u odnosu na odgovornost operatera multimodalnog transporta.

[1138] Tako Marin, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 3, u odnosu na multimodalni transport.

[1139] Tako Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 6, u odnosu na odgovornost operatera multimodalnog transporta.

[1140] V. npr. čl. 2. CMR-a kojim je propisano da se CMR u skladu s čl. 2. primjenjuje i u slučaju kad se vozilo koje sadržava robu prenosi jednim dijelom puta morem, željeznicom, unutrašnjim plovnim putevima ili zračnim putem, osim ako se dokaže da je gubitak, šteta ili zakašnjenje u isporuci robe prouzročeno nekim događajem koji se jedino mogao dogoditi u toku i iz razloga prijevoza robe tim drugim prijevoznim sredstvom. Također i čl. 656. i 657.

nacionalna pravila koja uređuju pojedinu granu prijevoza, ako su primjenjiva. Pravna književnost ističe da se može dogoditi da logističar svojem nalogodavcu mora platiti veći iznos za gubitak ili oštećenje robe od onog koji ima pravo tražiti od prijevoznika, a isto tako može prema svojem nalogodavcu odgovarati i niže od stvarnog prijevoznika, te tako profitirati od razlike u iznosu odgovornosti.[1141] U kontekstu činjenice da logističar taj ugovor sklapa i u pravni odnos ulazi za svoj račun, za tu vrstu moguće neravnoteže možda i ima mjesta i opravdanja.

Dodatan problem s implementacijom jedinstvene odgovornosti bili bi sukobi između načelno prisilnih pravila unimodalnih konvencija koja bi trebalo primijeniti na određeni slučaj i rješenja koje bi za taj slučaj bilo predviđeno jedinstvenim uređenjem odgovornosti.[1142] Čini se da složenost i raznolikost odnosa koji se mogu javiti u slučajevima multimodalnog transporta ili pružanja logističkih usluga upućuju na zaključak da je upitno je li uopće moguće osmisliti učinkovit sustav jedinstvene odgovornosti logističara, o čemu svakako svjedoči i neuspjeh Konvencije UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe iz 1980. godine koja, uostalom, i nije predlagala čisti režim jedinstvene odgovornosti operatera multimodalnog transporta, ali i nekih drugih kasnijih međunarodnih instrumenata. Navedeno vrijedi i za slučaj u kojem bi se jedinstveni sustav odgovornosti pokušao uspostaviti ugovorom između

PZ-a kojima je utvrđeno da se ugovorom o prijevozu može predvidjeti da će prijevoznik koji je sklopio ugovor o prijevozu pribaviti usluge drugih prijevoznika pri čemu je on tada dužan dužnom pažnjom pronaći odgovarajućeg prijevoznika i odgovarati naručitelju za svoj izbor, a ako se prijevoz mora obaviti i vozilima kopnenog ili zračnog prometa, odredbe PZ-a primjenjuju se samo na prijevoz obavljen brodovima. Treba skrenuti pažnju i na rješenje predviđeno čl. 69. ZPŽ-a kojim je propisano da ako se na temelju ugovora s pošiljateljem prijevoz obavlja uz sudjelovanje prijevoznika iz raznih grana prometa (mješoviti prijevoz), prijevoznik koji je sklopio ugovor odgovara za štetu prema onim propisima o naknadi štete koji vrijede za prijevoznika na dijelu puta na kojem nastane šteta, pri čemu ako se prijevoznik u obavljanju prijevoza bez pošiljateljeva znanja koristi prijevoznicima iz drugih grana prometa, prijevoznik koji je sklopio ugovor odgovara za štetu prema odredbama ZPŽ-a bez obzira na čijem dijelu puta nastane šteta, ako je to za korisnika prijevoza pogodnije. Jednako tako i odredbe čl. 80. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu prema kojem, ako je tako ugovoreno, prijevoznik u zračnom prometu ima pravo ugovoreni prijevoz obaviti uz sudjelovanje prijevoznika iz drugih grana prometa (mješoviti prijevoz), pri čemu prijevoznik koji je sklopio ugovor o mješovitom prijevozu odgovara za štetu prema propisima o naknadi štete koji vrijede za prijevoznika na čijem je dijelu puta nastala šteta, a ako prijevoznik obavi mješoviti prijevoz stvari bez suglasnosti pošiljatelja, odgovara za štetu prema odredbama zakona koji je za naručitelja prijevoza najpovoljniji, bez obzira na kojem je dijelu puta nastala šteta. U tom smislu se i sve navedene odredbe u određenom smislu mogu smatrati izvorima prava za mješoviti (multimodalni) transport, ako dolazi do primjene predmetnih propisa.

[1141] Tako Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 7, u odnosu na odgovornost operatera multimodalnog transporta.

[1142] Tako Dabrowski, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 205, u odnosu na odgovornost operatera multimodalnog transporta.

nalogodavca i logističara (uključujući i primjenu općih uvjeta poslovanja) s obzirom na to da se na području transportnoga prava, posebice u pogledu odgovornosti prijevoznika, primjenjuju pravila koja su načelno prisilnopravne prirode.[1143]

Zbog svih navedenih problema malo je vjerojatno da sustav jedinstvene odgovornosti može zaživjeti bez široko prihvaćenog međunarodnog instrumenta (konvencije) koji bi uredio pitanje jedinstvene odgovornosti operatera multimodalnog transporta. Da je tomu doista tako, možda najbolje upućuju pravila vjerojatno najraširenijeg instrumenta unifikacije multimodalnog transporta, FBL teretnice za multimodalni transport koja u svojim općim uvjetima propisuje da će se opći uvjeti primjenjivati samo u slučaju ako nisu, i to u onom dijelu u kojem nisu protivni prisilnopravnim normama međunarodnih transportnih konvencija ili normama nacionalnog zakonodavstva.[1144]

6.3. Mrežasta odgovornost logističara

Sustav mrežaste odgovornosti logističara predstavlja suprotnost jedinstvenoj odgovornosti za pružanje ugovorenih logističkih usluga. Ponovno polazeći od načela i pravila koja vrijede za multimodalni transport, taj vid odgovornosti podrazumijeva da je mjesto nastanka štete poznato, te se na gubitak ili oštećenje robe primjenjuju pravila one grane prijevoza u kojoj je šteta prouzročena.[1145] U smislu odgovornosti logističara primjena sustava mrežaste odgovornosti značila bi da logističar odgovara na temelju pravila onih ugovora koja se podredno primjenjuju na činidbe na koje se logističar obvezao, što bi bilo posve u skladu i s mješovitom pravnom prirodom tog ugovora.[1146]

Prednosti takva sustava uređenja odgovornosti kriju se u otklanjanju mana jedinstvenog sustava odgovornosti: nalogodavac se nalazi u situaciji kao da je sklopio ugovor izravno s prijevoznikom ili skladištarom, a logističar nadoknađuje točno onaj iznos koji potražuje od tih

[1143] U tom smislu Marin, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 3, u odnosu na multimodalni transport.

[1144] V. čl. 7.1. FBL teretnice.

[1145] Tako Marin, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 3, koji ističe da se, u smislu multimodalnog prijevoza primjenjuju pravila odgovarajuće „unimodalne" konvencije. Tako i Drews, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 332.

[1146] U tom smislu Jerman, *op. cit.* u bilj. 112, str. 143.

poduzetnika; mogu se primijeniti sve postojeće unifikacijske konvencije, a ujedno se smanjuje mogućnost sukoba pojedinih međunarodnih konvencija.[1147] Riječ je i o pravičnijoj raspodjeli gospodarskih rizika između svih dionika logističkog poduhvata – logističareva odgovornost prema nalogodavcu u smislu pravila na ograničenje i isključenje odgovornosti jednaka je pravima stvarnih prijevoznika ili skladištara prema logističaru. Nalogodavac je primjereno zaštićen odgovornošću logističara za uspjeh cjelokupnog poduhvata bez obzira na to koje se usluge pružaju, a logističar unaprijed zna do kojih iznosa i na koji način može potraživati nadoknadu od trećih osoba kojima se služi u ispunjenju ugovora.

Temeljni prigovor tom sustavu odgovornosti svodi se na teškoće pri određivanju mjesta gdje je nastala šteta, što doista jest ključni, kako pravni tako i praktični problem. Sustavu mrežaste odgovornosti može se prigovoriti i to da ne uzima dovoljno u obzir interese nalogodavaca na robi jer podrazumijeva određenu nepredvidivost u pogledu pravila koja se primjenjuju na prijevoz i odgovornost prijevoznika, što može dovesti do sporova i nepotrebnog parničenja koje se može izbjeći.[1148] U praktičnom smislu rješenje možda doista može biti u primjeni suvremenih sustava praćenja robe i nadzora nad robom, no unatoč napretku tehnologije, nemoguće je uvijek i svuda nadzirati robu kao i utvrditi mjesto i okolnosti gubitka ili oštećenja robe. Stoga se s pravom kaže da je čisti sustav mrežaste odgovornosti učinkovit samo kada je poznato gdje je došlo do oštećenja ili gubitka robe.[1149] Samim time ključno pitanje koje treba riješiti u vezi s primjenom kako sustava mrežaste odgovornosti, tako i sustava jedinstvene odgovornosti jest pitanje koja pravila primijeniti u slučajevima u kojima mjesto nastanka štete nije poznato.

U pravnoj praksi i pravnoj književnosti jedno od rješenja koje se razmatra glede problema izbora pravnog režima za odgovornost operatera multimodalnog transporta (pa analogijom i logističara) u slučajevima u kojima mjesto nastanka štete nije poznato jest ono po kojem bi se na odgovornost trebao primijeniti onaj skup pravila koji je prevladavajući u svakom pojedinom prijevoznom odnosno logističkom poduhvatu. To bi bila svojevrsna primjena tzv. teorije apsorpcije po kojoj se na ugovorne odnose mješovite pravne prirode primjenjuju pravila

[1147] Tako Filipović, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 7, u odnosu na odgovornost operatera multimodalnog transporta.

[1148] Tako Glass, *op. cit*. u bilj. 151, str. 281.

[1149] Tako Jerman, *op. cit.* u bilj. 112, str. 143.

onog ugovora čiji elementi dominiraju te tako apsorbiraju, upijaju elemente ostalih ugovora.[1150] Primjerice, ako otprema i pružanje logističkih usluga najvećim dijelom uključuju prijevoz robe morem, u slučaju nedostatka jasnih dokaza o tome gdje je nastupila šteta trebalo bi primijeniti skup pravila kojima se uređuje odgovornost pomorskog prijevoznika.

Nije riječ samo o tome da se mehanički sagleda u kojem je prijevoznom sredstvu roba bila najdulje (ili je roba većinu vremena bila uskladištena kod ili pod nadzorom logističara), već valja uzeti u obzir i brojne druge kriterije poput rizika koji su bili povezani s pojedinim stadijima ispunjenja ugovora, ponašanje ugovornih strana, narav robe i sl.[1151] S druge strane, primjeni tog pristupa može se prigovoriti s osnova otvaranja prostora pravnoj nesigurnosti svih sudionika tog pravnog odnosa, s posebnim naglaskom na nepredvidivost mogućih rješenja i probleme s primjenom režima osiguranja robe (tereta). U tom smislu apsorpcija i nema raširenu primjenu u praksi, bilo kroz pojedinačno ugovaranje takve klauzule u pojedinačnim sporazumima bilo putem općih uvjeta poslovanja.

Postoje i pokušaji zakonodavne odnosno regulatorne intervencije na nacionalnoj razini koja bi mogla ponuditi rješenje, poput već istaknutih odredaba §§ 452 – 452d HGB-a. Odgovornost operatera multimodalnog transporta za gubitak ili oštećenje robe ili zakašnjenje u isporuci riješena je § 452a HGB-a. Njime je propisano da se na odgovornost operatera multimodalnog transporta primjenjuju pravila one grane prijevoza gdje je nastala šteta ili gubitak robe, odnosno gdje se pojavio uzrok zbog kojeg roba nije isporučena na vrijeme (*Bekannter Schadensort*). Drugim riječima, polazi se od toga da je potrebno utvrditi mjesto i uzrok nastanka štete i na odgovornost operatera multimodalnog transporta primijeniti odgovarajuća pravna pravila. U obzir dolazi primjena bilo koje od međunarodnih konvencija kojih je SR Njemačka članica, odnosno primjena odgovarajućih izvora prava nacionalnog prava ako nema uvjeta za primjenu međunarodnih konvencija.[1152] Ako mjesto nastanka štete nije poznato, na odgovornost operatera multimodalnog transporta primjenjivat će se jedinstvena, opća pravila njemačkog transportnog prava odnosno pravila kojima je u HGB-u

[1150] Tako za multimodalni transport Dabrowski, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 209. O primjeni teorije apsorpcije i teorije kombinacije na ugovor o logistici vidi III/4./4.2.

[1151] U tom smislu Dabrowski, *op. cit.* u bilj. 1032, str. 209.

[1152] Tako Herber, *op. cit.* u bilj. 1032, § 452a rbr. 19.

uređen ugovor o prijevozu, u skladu s §452 HGB-a.[1153] No, ključna odredba HGB-a za slučaj kad mjesto nastanka štete nije poznato jest ona o teretu dokaza kojom je utvrđeno da teret dokaza o mjestu nastanka štete, prema izričitoj zakonskoj odredbi, pogađa onu stranu koja tvrdi da je šteta prouzročena na određenom mjestu, odnosno na određenom dijelu puta, u određenoj grani prijevoza.[1154]

Između sustava čiste jedinstvene odgovornosti operatera multimodalnog transporta za koji nije vjerojatno da će se ikada učinkovito primijeniti bez donošenja i stupanja na snagu odgovarajuće međunarodne konvencije i čiste mrežaste odgovornosti za primjenu koje je ključno sa sigurnošću odrediti mjesto nastanka štete, pravna je praksa razvila kombinirani pristup koji je pravna književnost nazvala modificiranim sustavom mrežaste odgovornosti.[1155] Koncept je suštinski predviđen rješenjem MT konvencije iz 1980. godine u vezi s ograničenjem odgovornosti operatera multimodalnog transporta uređenim u čl. 18. Konvencije. S druge strane, čl. 19. MT konvencije propisano je da ako su se gubitak ili oštećenje na robi dogodili na dionici multimodalnog transporta za koju vrijede pravila određene međunarodne konvencije ili prisilna pravila nacionalnog zakonodavstva koja propisuju više ograničenje odgovornosti, operater multimodalnog transporta odgovara do višeg iznosa odgovornosti. Drugim riječima, odgovornost za gubitak ili oštećenje MT konvencijom uređena je jedinstveno, osim u dijelu propisanog ograničenja odgovornosti kad je moguća primjena pravila kojima su iznosi ograničenja odgovornosti viši od onih utvrđenih MT konvencijom.[1156]

Treba primijetiti i da je režim odgovornosti za gubitak i oštećenje robe u dijelu ograničenja odgovornosti koji je predviđen pravilima FBL teretnice za multimodalni transport također koncipiran po načelu modificirane mrežaste odgovornosti s obzirom na to da će se općim uvjetima utvrđeno ograničenje odgovornosti špeditera (u smislu FBL teretnice) primijeniti (iako je ugovoreno) samo ako neće biti mjesta primjeni odredaba međunarodnih konvencija ili prisilnih pravila nacionalnih zakonodavstava koja uređuju to pitanje.[1157]

[1153] Tako Reuschle, *op. cit.* u bilj. 392, § 452a rbr. 11. Dakle, primjenjuje se režim koji proizlazi iz onog što je ugovoreno, odnosno koji je tip multimodalnog prijevoza predviđen u ugovoru.

[1154] V. § 452a s. 2. HGB-a.

[1155] Tako, primjerice, Glass, *op. cit*. u bilj. 151, str. 281, Jerman, *op. cit.* u bilj. 112, str. 145.

[1156] Tako Glass, *op. cit*. u bilj. 151, str. 281.

[1157] V. čl. 8.3. u vezi s čl. 7.1. Općih uvjeta za FBL teretnicu.

Također, slične odredbe o ograničenjima odgovornosti i odnosu s prisilnim propisima mogu se pronaći i u većini špediterskih općih uvjeta poslovanja. U odnosu na ugovor o logistici stoga treba zaključiti da nema zapreke da logističar i nalogodavac, bilo posebnim pogodbama bilo općim uvjetima poslovanja ili instrumentima autonomnog prava poput FBL teretnice, uspostave sustav jedinstvene odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe odnosno zakašnjenje u isporuci, pri čemu neće biti primijenjene odredbe koje su u suprotnosti s prisilnim pravilima transportnog prava (odgovarajuća unimodalna konvencija ili kogentna odredba nacionalnog mjerodavnog prava) koja imaju primat s obzirom na locirane štete.

Treba, međutim, zaključiti da primjena tzv. modificiranog pristupa ne rješava u cijelosti problem nelociranih šteta. Prema stajalištu njemačke sudske prakse (odnosno BGH-u) koja se razvijala prije zakonodavne intervencije odnosno prije uvođenja odredaba §§ 452 – 452d HGB-a, u slučaju kad se mjesto nastanka štete nije moglo utvrditi, operatera multimodalnog transporta pogađao je za njega najnepovoljniji režim odgovornosti od onih koji su se mogli primijeniti s obzirom na korištene grane prijevoza.[1158] Drugim riječima, ako su se, primjerice, na ograničenje odgovornosti prijevoznika hipotetski mogli primijeniti različiti iznosi s obzirom na korištene grane prijevoza, a nije bilo moguće utvrditi u kojem je režimu odgovornosti šteta nastala niti bi operater multimodalnog transporta mogao dokazati da je šteta nastala u režimu u kojem bi ograničenje odgovornosti bilo niže, primijenilo se ono ograničenje koje bi naručitelju prijevoza osiguralo veću naknadu.

Logika i rezon opisanog stajališta BGH-a tim bi više vrijedili za ugovor o logistici s obzirom na pravnu prirodu odnosa logističara i nalogodavca koji je u pravilu trajniji i obilježen odnosom povjerenja. Logističar preuzima obvezu brige o robi i odgovara za sve obveze prema nalogodavcu bez obzira na to ispunjava li ih on neposredno ili se koristi pomoćnicima u ispunjenju. Osim toga, logističar je stručnjak na području otpreme i manipulacije robom te se, što se nalogodavca tiče, roba nalazi pod njegovom kontrolom. U tom smislu ne bi bilo neopravdano da je upravo na logističaru teret dokaza o tome u kojem je dijelu ispunjenja obveza iz ugovora došlo do gubitka ili oštećenja robe te da ga, u nemogućnosti utvrđenja, pogađa nepovoljniji režim odgovornosti.

[1158] Stajalište je, među ostalim, izraženo u presudi BGH-a, Urt. - I ZR 127/85 24. lipnja 1987. godine objavljenoj u časopisu NJW, Heft 10, 1988., str. 640 – 644. Detaljnije o presudi vidi Drews, *op. cit*. u bilj. 1032, str. 332 i dalje.

Naime, i njemačka pravna književnost upozorava da odredba § 452a s. 2 HGB-a o teretu dokaza ne oslobađa operatera multimodalnog transporta opće obveze brige o robi pri čemu se ističe da su činjenice koje su odlučne za donošenje odluke o režimu odgovornosti u pravilu poznate ili bi trebale biti poznate operateru s obzirom na to da se roba nalazi u njegovoj „sferi utjecaja“.[1159] U tom bi smislu operater trebao pojasniti koje su mjere poduzete kako bi se dokumentirao nastanak štete i utvrdile činjenice koje bi bile odlučne za donošenje odluke o odgovornosti.[1160] Poglavito se to odnosi na kontrolu i dokumentiranje stanja robe prilikom završetka neke od faza ispunjenja ugovornih obveza odnosno točaka predaje i primitka robe (*Schnittstelle*), primjerice prilikom predaje robe nekom od prijevoznika, predaje robe jednog prijevoznika drugomu, preuzimanja robe sa skladišta ili povremeno kontroliranje robe u skladištu, preuzimanja robe od bilo kojeg od pomoćnika u ispunjenju i sl. Prema ADSp Ziff. 7.2, postoji obveza špeditera kontrolirati stanje robe na svakoj točki predaje i primitka robe, pri čemu se kontrolira identitet i cjelovitost robe, postoje li vidljiva oštećenja na robi kao i oštećenja na oznakama, plombama odnosno pečatima kao i postoje li nedostaci na dokumentaciji koja prati robu. Točka predaje i primitka (*Schnittstelle*) definira se kao bilo koja predaja robe jedne (pravne) osobe drugoj, prekrcaj robe s jednog prijevoznog sredstva na drugo kao i svako skladištenje ili međuskladištenje robe.[1161]

Stoga treba uzeti u obzir da bi propust u dokumentiranju stanja robe u trenucima dovršetka neke od faza ispunjenja, na točkama predaje i primitka robe i s tim povezane moguće promjene pravnog režima za odgovornost za gubitak ili oštećenje robe značio da operater multimodalnog transporta (pa tim više i logističar) nema pravo pozivati se na povoljniji režim odgovornosti odnosno na režim koji proizlazi iz onog što je ugovoreno te je teret dokaza o

[1159] U tom smislu Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, §452a HGB-a rbr. 12.

[1160] Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, §452a HGB-a rbr. 12.

[1161] V. ADSp Ziff. 1.14. Tako i Bahnsen, *op. cit.* u bilj. 428, Vor ADSp HGB-a rbr. 212, kao i Bahnsen, u: Schmidt, Christine (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Vor. ADSp, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 5. izdanje, 2023., rbr. 213, koji točkom predaje i primitka smatra i inicijalni primitak robe špeditera. Bez obzira na izričaj ADSp-a u vezi s točkama primitka ili predaje, u njemačkoj se sudskoj praksi u odlukama BGH-a zauzelo shvaćanje da su to u svakom slučaju prekrcaji s jednog na drugo prijevozno sredstvo (presuda BGH-a od 11. studenoga 2004. godine, I ZR 120/02, *Transportrecht* 4(2006)), odnosno svako skladištenje ili preuzimanje robe sa skladišta (presuda BGH-a od 25. ožujka 2004. godine, I ZR 205/01, *Transportrecht* 7/8, 2004)

lokaciji štete na njemu, bez obzira na odredbu § 452a s. 2 HGB-a.[1162] U vezi sa svim navedenim, a posebno glede obveza logističara u pogledu paske nad robom, treba zaključiti sljedeće – iako se stajalište BGH-a o teretu dokaza više ne primjenjuje u njemačkom pravu zbog stupanja na snagu odredbe koja to pitanje uređuje drugačije, nema zapreke da se, u nedostatku boljeg rješenja, isto stajalište ne primjeni u svim onim slučajevima i jurisdikcijama u kojima to pitanje izrijekom nije uređeno jer bi takvo što proizlazilo iz pravne prirode ugovora o logistici i položaja logističara u odnosu na nalogodavca.

7. Ugovorno isključenje i ograničenje odgovornosti logističara

7.1. Općenito

Isključenje i ograničenje odgovornosti neke od ugovornih strana jest odraz načela autonomije volje. Temeljno pravilo hrvatskog ugovornog prava o tom pitanju jest da se odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju ne može unaprijed ugovorom isključiti ili ograničiti.[1163] Štoviše, sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti i ugovornu odredbu o isključenju i ograničenju odgovornosti za običnu nepažnju, ako je takav sporazum proizašao iz monopolskog položaja dužnika, ili uopće iz neravnopravnog položaja ugovornih strana.[1164]

Za odnose koji nastaju iz ugovora o logistici važna je odredba po kojoj se može odrediti najviši iznos naknade ako takav iznos nije u očitom nesrazmjeru sa štetom i ako za određeni slučaj nije što drugo određeno.[1165] Riječ je zapravo o uobičajenoj klauzuli koju sadržavaju sve važeće međunarodne konvencije o prijevozu robe u svim granama prijevoza kao i opći uvjeti poslovanja koji se primjenjuju na prijevoz robe. Posljedica je to i razlika u sustavu odštetne

[1162] Tako Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, §452a HGB-a rbr. 12, o odgovornosti operatera multimodalnog transporta.

[1163] V. čl. 345. st. 1. ZOO-a.

[1164] V. čl. 345. st. 2.

[1165] V. čl. 345. st. 3. Ipak, i u slučaju ograničenja visine naknade vjerovnik će ostvariti pravo na potpunu naknadu ako je nemogućnost ispunjenja obveze prouzročena namjerno ili krajnjom nepažnjom (čl. 345. st. 4.).

odgovornosti građanskog i transportnog prava. Odgovornost prijevoznika za štetu u kopnenom transportu polazi od načela objektivne odgovornosti za štetu.[1166] Osim toga, mogućnost ograničenja odgovornosti ne odnosi se samo na visinu iznosa odštete jer prijevoznik u pravilu odgovara samo za štetu na stvarima koje prevozi, već i na opseg naknade jer samo kod prekoračenja dostave u roku (zakašnjenje) odgovara i za daljnju štetu koja zbog toga nastaje.[1167]

Jednako tako, svi važni i međunarodni opći uvjeti poslovanja špeditera također sadržavaju odredbe o visini ograničenja špeditera za gubitak ili oštećenje robe. Stoga je iznenađujuće da slične odredbe ne sadržavaju i Opći uvjeti MOH-a što je njihov nedostatak. Postojanje ograničenja odgovornosti špeditera u općim uvjetima poslovanja može se lagano objasniti činjenicom njihova prevladavajućeg djelovanja za svoj račun u poslovnoj praksi. Napuštanje koncepta odgovornosti za izbor prijevoznika stavlja špeditere u pravni položaj sličan položaju prijevoznika prema njihovim nalogodavcima stoga bi bilo nužno u Opće uvjete MOH-a unijeti odredbe o ograničenju odgovornosti, a koje odredbe bi bile po logici stvari primjenjive i na ugovor o logistici.

Stoga će pri raspravi o isključenju i ograničenju odgovornosti biti važno voditi računa o raznorodnosti obveza koje preuzima logističar i pravilima koja bi vrijedila za isključenje i ograničenje odgovornosti za svaku od njih, poglavito obveze prijevoza robe, te o odgovornosti logističara za osobe kojima se služi u ispunjenju obveza iz ugovora o logistici, kao i načelno prisilnim odredbama međunarodnih konvencija prometnog prava.

[1166] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 97, povodom rasprave o pravilima i pretpostavkama ograničenja odgovornosti u željezničkom prijevozu. Radionov ističe kako „transportno pravo kao dio trgovačkog prava ne polazi od principijelne ravnopravnosti subjekata odnosa iz ugovora o prijevozu, već se zakonom nastoji intervenirati u odnos u kojem s jedne strane stoji prijevoznik profesionalac, a s druge strane mnoštvo korisnika prijevoza koji *ad hoc* ulazi s njim u transportni posao". Jednako i u Radionov, *op. cit*. u bilj. 598, str. 871. – 872.

[1167] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 98. Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 220, naglašava da šteta u prometnom pravu općenito po svojem opsegu može biti šteta na stvarima ili daljnja šteta (npr. izmakla korist). Prijevoznik, dakle, odgovara za štete na stvarima, a za daljnje odnosno posljedične štete samo ako je riječ o šteti uzrokovanoj zakašnjenjem. Jednako i u Radionov, *op. cit*. u bilj. 598, str. 872.

7.2. Isključenje odgovornosti logističara

U poslovima organizacije prijevoza robe, prijevoza robe, kao i brige o robi postoje određeni slučajevi uz koje se veže isključenje odgovornosti odgovornih osoba. Ti slučajevi isključenja odgovornosti vrijede i za ugovor o logistici, no nužno je odgovoriti na pitanje vrijede li uobičajeni razlozi isključenja odgovornosti jednako za sve obveze logističara kao i čime su ti slučajevi predviđeni, odnosno propisani.

Tipičan slučaj isključenja odgovornosti logističara bilo bi prouzročenje štete zbog više sile. Logističar će se osloboditi od odgovornosti za štetu ako dokaže da nije mogao ispuniti svoju obvezu, odnosno da je zakasnio s njezinim ispunjenjem zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti nastalih poslije sklapanja ugovora koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći.[1168] Iz odredbe ZOO-a proizlazi da logističar neće morati posebno ugovarati višu silu kao razlog isključenja odgovornosti, no ipak se u nacionalne opće uvjete poslovanja špeditera redovito unosi odredba o neodgovornosti zbog štete uzrokovane višom silom.[1169]

Za razliku od Općih uvjeta MOH-a, pojedini špediterski opći uvjeti poslovanja ne spominju izrijekom višu silu kao razlog isključenja odgovornosti, već (kao i ZOO) rabe definiciju koja pobliže objašnjava što se sve smatra višom silom ili, primjerice, navode neke slučajeve koji bi se mogli podvesti pod pojam više sile ili su izjednačeni s višom silom.[1170] Treba uzeti u obzir da je optimalan pristup onaj koji pobliže definira što je to viša sila i pritom nabraja slučajeve koji se smatraju višom silom ili su s njom izjednačeni. Time bi se izbjegli problemi koji mogu proizaći iz različitog shvaćanja pojma „više sile“ u različitim pravnim

[1168] V. čl. 343. ZOO-a. Višom silom u hrvatskom se pravu smatra izvanredni vanjski događaj koji se nije mogao predvidjeti, spriječiti, otkloniti ili izbjeći. Tako Klarić/Vedriš, *op. cit*. u bilj. 968, str. 602.

[1169] Npr. čl. 38. st. 12. Općih uvjeta MOH-a.

[1170] Tako BIFA-STC u čl. 24. navodi da špediter neće biti odgovoran za gubitak ili oštećenje robe uzrokovane štrajkom, isključenjem s rada (*lock-out*) ili bilo kojim drugim zastojem ili ograničenjem rada koje špediter nije mogao izbjeći ulaganjem dužne pažnje, kao i bilo koja druga okolnost koju špediter nije mogao izbjeći ili čije posljedice nije mogao predvidjeti ulaganjem dužne pažnje.

sustavima.[1171] Viša sila kao razlog za isključenje odgovornosti vrijedi podjednako za sve obveze logističara.[1172]

Logističar načelno neće odgovarati za štetu ako je ona prouzročena manama ili prirodnim svojstvima robe.[1173] Također je riječ o klauzuli koja se uobičajeno nalazi u općim uvjetima poslovanja, stoga će taj razlog isključenja odgovornosti vrijediti kad je ugovoren.[1174] On je izričito propisan ZOO-om kao razlog isključenja odgovornosti skladištara za štetu na robi, što se na odgovarajući način primjenjuje i na odgovornost logističara koja bi proizlazila iz obveze čuvanja robe.[1175] Što se tiče odgovornosti za organizaciju prijevoza odnosno prijevoz robe, mane odnosno prirodna svojstva robe propisani su kao opći odnosno posebni razlozi oslobođenja od odgovornosti prijevoznika (posebne opasnosti), što na odgovarajući način valja primijeniti i na logističara. No ipak treba uzeti u obzir da logističar neće imati pravo pozvati se na isključenje odgovornosti ako je šteta koja je prouzročena manama ili prirodnim svojstvima robe mogla biti spriječena da je logističar, kao stručnjak na području pružanja logističkih usluga i s osnova odnosa povjerenja koji ima s nalogodavcem, na odgovarajući način ispunio svoje obveze čuvanja nalogodavčevih interesa i savjetovanja nalogodavca.

Propust da upozori nalogodavca na nedostatke naloga koji bi u vezi s potencijalnim manama ili prirodnim svojstvima mogli prouzročiti štetu predstavlja manjkavo ispunjenje, odnosno neispunjenje jedne od temeljnih obveza logističara, te se čini neopravdanim priznati mu u tom slučaju pravo na beneficij neodgovornosti. U vezi s navedenim, ali i u vezi s krivnjom nalogodavca kao još jednim razlogom za isključenje odgovornosti, treba istaknuti i odredbu čl. 865. st. 1. ZOO-a po kojoj bi nalogodavac bio dužan obavijestiti logističara o svojstvima stvari

[1171] Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 59 pri objašnjavanju zašto se u tekstu CIM-a, čl. 23. st. 2. odustalo od pojma više sile i odgovornost isključila zbog „okolnosti koje prijevoznik nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao spriječiti".

[1172] Za oslobođenje od odgovornosti za obveze organizacije prijevoza i prijevoza robe vidi odgovarajuća pravila u V. 2. Za obvezu uskladištenja robe v. čl. 745. st. 1. ZOO-a po kojem skladištar odgovara za štetu na robi osim ako dokaže da je nastala višom silom.

[1173] O razlici između mana i prirodnih svojstava robe u prometnom pravu, tj. željezničkom prijevozu detaljno u: Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 72 – 75. Radionov ističe kako je mana robe „određeno neuobičajeno deficijentno stanje robe koje je dovelo do oštećenja robe pri redovitom izvršenju prijevoza, bez ikakvih izvanrednih događaja". Nadalje, Radionov ističe kako je „svojstvo robe širi pojam od mane robe jer može obuhvaćati i normalno svojstvo osjetljive robe koja teže podnosi prijevoz prilikom kojeg je izloženija oštećenju ili gubitku".

[1174] V. čl. 38. st. 12. Općih uvjeta MOH-a. Opći uvjeti MOH-a rabe izraz „svojstva stvari".

[1175] V. čl. 745. st. 1. ZOO-a.

kojima može biti ugrožena sigurnost osoba ili dobara ili nanesena šteta. U tom smislu jasno je da propust nalogodavca da izvijesti o svojstvima stvari u tom slučaju predstavlja ne samo njegovo skrivljeno ponašanje već i osnovu za pozivanje na neodgovornost logističara za štetu prouzrokovanu svojstvima robe.

Logističar neće biti odgovoran za nastalu štetu i u slučaju da je šteta nastala krivnjom nalogodavca. Krivnju nalogodavca kao razlog isključenja odgovornosti ne treba shvatiti kao njegov subjektivni odnos prema nastaloj šteti, već kao njegovo ponašanje, koje može biti i neskrivljeno, a koje je dovelo do nastanka štete.[1176] Da bi se logističar oslobodio odgovornosti za štetu, morat će dokazati da je šteta nastala nekom radnjom nalogodavca, tj. da postoji uzročna veza između štete i nalogodavčeva ponašanja.[1177] Valja uzeti u obzir da je teret dokaza o postojanju krivnje nalogodavca na logističaru.[1178] Krivnja nalogodavca ne treba se posebno ugovarati kao poseban razlog isključenja odgovornosti logističara za obveze čuvanja robe jer je ona zakonom propisana kao egzoneracijski razlog, a isto vrijedi i za obvezu logističara na organizaciju prijevoza robe, jer je krivnja naručitelja prijevoza, odnosno neki njegov postupak, prepoznata kao opći egzoneracijski razlog ili kao neka od posebnih opasnosti.[1179] Stoga će posebno ugovaranje krivnje nalogodavca kao egzoneracijskog razloga biti osobito važno za odgovornost koja proizlazi iz izvršavanja ostalih logističkih činidbi.

[1176] Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 70, glede krivnje imatelja prava kao općeg egzoneracijskog razloga po CIM-u ističe kako se krivnja imatelja prava ne smije „tumačiti u smislu nužnosti postojanja krivnje u ponašanju imatelja prava raspolaganja robom da bi došlo do prijevoznikove egzoneracije".

[1177] U tom smislu Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 70, glede oslobođenja odgovornosti željezničkog prijevoznika.

[1178] Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 139, ističe kako će „špediter biti odgovoran ako nalogodavac dokaže da između njegovog propusta i nastale štete ne postoji uzročna veza". S pozicija logističara ta se tvrdnja ne može smatrati točnom, jer se isključenje odgovornosti propisuje ili ugovara u interesu logističara, stoga će on morati dokazati postojanje razloga za isključenje odgovornosti.

[1179] V. čl. 745. st. 1. ZOO-a; čl. 23. CIM-a i sl.

7.3. Ograničenje odgovornosti logističara

7.3.1. Općenito

Odredba o ograničenju odgovornosti logističara standardna je klauzula odgovarajućih općih uvjeta poslovanja.[1180] Riječ je o tome da logističar odgovara za štetu koju je nalogodavac pretrpio do određene visine, pa i kad je nalogodavac pretrpio veću štetu.[1181] Logističar će i dalje biti dužan naknaditi štetu koju nalogodavac pretrpi, no ako šteta prelazi određen novčani iznos, logističar ne bi bio dužan nadoknaditi štetu veću od tog iznosa.[1182] Analiza općih uvjeta poslovanja koje primjenjuju špediteri pokazuje da je način ograničavanja njihove odgovornosti blizak onomu iz transportnog prava, što znači da se iznosi ograničenja izražavaju u obračunskoj jedinici posebnog prava vučenja (SDR)[1183] ili u iznosu određene valute (npr. eura) po kilogramu bruto težine izgubljene ili oštećene robe.

Kao i kod isključenja odgovornosti logističara, klauzula o njegovu ograničenju odgovornosti neće moći derogirati načelno prisilnopravne odredbe prometnoga prava.[1184] Stoga će se na ograničenje odgovornosti logističara za povredu obveze organizacije prijevoza robe na odgovarajući način primjenjivati ograničenja koja vrijede u propisima koji uređuju pojedinu granu prijevoza.

[1180] V. primjerice njemačke ADSp Ziff. 23 i 24, čl. 8.3. Model pravila FIATA-e, francuski CGV-TLF, Art. 6.2., čl. 26. britanskog BIFA-STC-a ili Art. 22., 25. i 26. švicarskog SPEDLOGSWISS-a.

[1181] Tako za ugovor o špediciji Eraković, *op. cit*. u bilj. 1, str. 140.

[1182] Tako, primjerice, BIFA-STC u čl. 26. A navodi kako će špediter odgovarati za štetu do njezine visine ili do propisanog ograničenja, što god je od ta dva slučaja niže.

[1183] *Special Drawing Right*, obračunska jedinica koju definira Međunarodni monetarni fond. Vrijednost se određuje na temelju prosjeka srednjih vrijednosti američkog dolara, eura, japanskog jena i britanske funte. Opširnije u Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 75.

[1184] Tako Koller, *op. cit*. u bilj. 151, ADSp Ziff. 23 rbr. 1.

7.3.2. Pomorski prijevoz robe

Logističar koji organizira prijevoz robe morem prema PZ-u ne odgovara za naknadu štete za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, a ni za zakašnjenje u predaji tereta za iznos veći od 666,67 obračunskih jedinica SDR po koletu ili jedinici oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanoga sa zakašnjenjem, odnosno dvije obračunske jedinice SDR po kilogramu bruto težine oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s tim da se primjenjuje iznos koji je viši.[1185] Viši iznos primijenit će se u interesu nalogodavca.[1186] Isto ograničenje odgovornosti logističara vrijedilo bi i po odgovarajućoj odredbi Haško-Visbyskih pravila.[1187] Spomenutim odredbama obuhvaćeni su slučajevi ograničenja odgovornosti za gubitak ili oštećenje robe.

Šteta koja proizlazi iz zakašnjenja u isporuci robe ograničava se samo odredbama PZ-a jer Haško-Visbyska pravila ne uređuju granicu odgovornosti za štete koje proizlaze iz zakašnjenja u isporuci robe. Iz odredaba također proizlazi da je osnova za ograničenje odgovornosti utvrđena na dva različita načina. Kao osnova za utvrđivanje odgovornosti u pomorskom pravu tradicionalno se rabi pojam „jedinica tereta“, a od 1968. godine postoji i mogućnost ograničenja odgovornosti po kilogramu bruto težine robe koja je svojstvena drugim granama prometa.[1188] Granica odgovornosti može se i povisiti unošenjem povišene vrijednosti robe na prijevoznoj ispravi, pri čemu nastaje pretpostavka da vrijednost tereta odgovara svoti koju strane sporazumno utvrde.[1189] Svaka ugovorna odredba koja bi ovlastila prijevoznika odnosno logističara da ograniči odgovornost na iznos koji je niži od propisanog nije pravno valjana.[1190] Logističar će izgubiti pravo koristiti se ograničenjem odgovornosti ako se dokaže

[1185] V. čl. 563. st. 1. PZ-a.

[1186] Tako Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 250.

[1187] Čl. 4. (5). (a) Haško-Visbyskih pravila.

[1188] Opširnije u Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 245 – 250. Pojam „jedinica tereta“ definiran je PZ-om, čl. 563. st. 2. i 3. kao „koleto ili komad, a kod tereta u rasutom stanju – metarska tona ili kubični metar, odnosno druga mjera prema tome na temelju koje je jedinice mjere vozarina ugovorena“, a ako se teret prevozi kontejnerima, paletama ili drugim sličnim napravama, jedinica tereta jest „koleto ili jedinica tereta navedena u teretnici – ako je u teretnici navedeno koleto ili jedinica tereta sadržana u kontejneru, paleti ili drugoj sličnoj napravi“ odnosno „kontejner, paleta ili druga slična naprava kojom se prevozi teret ako u teretnici nije navedeno koleto ili jedinica tereta“.

[1189] V. čl. 564. i 565. PZ-a.

[1190] Tako Pavić, *op. cit*. u bilj. 579, str. 247.

da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je on ili osoba koja je njegov pomoćnik u ispunjenju (prijevoznik) učinila, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.[1191]

7.3.3. Prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima

U organizaciji prijevoza unutarnjim plovnim putevima logističar također može računati na propisom ograničenu visinu odgovornosti za naknadu štete. CMNI kao temeljni izvor prava za prijevoz robe unutarnjim plovnim putevima propisuje granice odgovornosti u iznosu od 666,67 obračunskih jedinica za svako pakovanje ili drugu utovarnu jedinicu (jedinicu tereta) ili dvije obračunske jedinice za svaki kilogram težine navedene u prijevoznoj ispravi, izgubljene ili oštećene robe, prema vrijednosti koja je viša.[1192] Za razliku od PZ-a, CMNI na drugačiji način uređuje granicu odgovornosti za zakašnjenje u isporuci robe. Ona je ograničena iznosom vozarine, uz „uvjet da taj iznos nije viši od ograničenja za potpuni gubitak robe".[1193] Ako se kontejner, paleta ili slična prijevozna oprema upotrebljava za grupiranje roba, svako pakovanje ili utovarna jedinica navedena u prijevoznoj ispravi, a koja se nalazi unutar opreme ili na takvoj opremi, smatra se pakovanjem ili drugom jedinicom utovara, a u suprotnome će se roba koja se nalazi unutar ili na takvoj opremi smatrati zasebnom jedinicom utovara.[1194]

Za potrebe primjene CMNI-ja kao „jedinica tereta" vrijedit će isto ono što je propisano PZ-om – koleto ili komad, a za rasute terete „metarska tona ili kubični metar, odnosno druga mjera, već prema tome na temelju koje je jedinice vozarina ugovorena".[1195] Ako je jedinica tereta kontejner, a nije dana napomena u prijevoznoj ispravi o jedinici tereta koja je grupirana u kontejner, tj. jedinica tereta nije specificirana, vrijednost od 666,67 obračunskih jedinica zamjenjuje se s vrijednošću od 1500 obračunskih jedinica za kontejner bez robe koju sadržava i tome dodanu vrijednost od 25 000 obračunskih jedinica za robu koja je sadržana u

[1191] V. čl. 566. PZ-a. Formulacija je usklađena s odredbom čl. 4. (5.). (e). Haško-Visbyskih pravila.

[1192] V. čl. 20. st. 1. CMNI-ja. Riječ je o visini ograničenja preuzetoj iz Haško-Visbyskih pravila. Tako Polić Folgar, *op. cit*. u bilj. 589, str. 376.

[1193] Tako Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 992, na temelju čl. 20. st. 3. CMNI-ja.

[1194] V. čl. 20. st. 2. CMNI-ja.

[1195] U tom smislu Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 993.

kontejneru.[1196] Granice odgovornosti mogu se povisiti izričitom ugovornom odredbom ili kad su narav i najviša vrijednost robe ili prijevozne opreme izričito navedeni u prijevoznoj ispravi i kada prijevoznik nije oborio te navode.[1197]

Za ugovor o logistici i pravni položaj logističara važna je odredba po kojoj ukupan iznos naknade štete za istu štetu koja se zahtijeva od prijevoznika, zamjenskog prijevoznika i njihovih službenika ne može biti veći od ukupne granice odgovornosti predviđene odredbama CMNI-ja. Iako je riječ o slučaju u kojem za istu štetu potencijalno odgovara više odgovornih osoba (npr. prijevoznik i stvarni prijevoznik),[1198] nema razloga da se odredba ne primijeni i na slučaj u kojem logističar preuzima obvezu organizacije prijevoza (unutarnjim vodama i uz pružanje usluge logističkih činidbi) jer temeljem ugovora on preuzima odgovornost za rezultat cjelokupnog poduhvata. Logističar gubi pravo na predviđena ograničenja od odgovornosti ako se dokaže da je prouzročio štetu činjenjem ili propustom, s namjerom da prouzroči takvu štetu ili s nemarom i sa znanjem da će do takvog oštećenja vjerojatno doći.[1199] Teret dokaza o postojanju razloga za gubitak prava jest na tužitelju.[1200]

7.3.4. Cestovni prijevoz robe

U cestovnom je prijevozu robe ograničenje odgovornosti uređeno CMR-om, čl. 23. do 29.[1201] Odgovarajućom primjenom tih odredbi logističar će biti dužan naknaditi štetu na robi koju nalogodavac pretrpi, ali naknada neće prijeći iznos od 8,33 SDR po kilogramu bruto mase

[1196] V. čl. 20. st. 1. CMNI-ja. Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 993, ističe kako se ograničenje primjenjuje „ako bi visina odgovornosti izračunana na temelju težine bila niža od tako utvrđene granice". Također ističe kako je CMNI „prva transportna konvencija koja utvrđuje posebno ograničenje odgovornosti za štetu na kontejneru i njegovu sadržaju".

[1197] V. čl. 20. st. 4. CMNI-ja.

[1198] Tako Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 994.

[1199] V. čl. 21. CMNI-ja.

[1200] Tako Marin, *op. cit*. u bilj. 1004, str. 994.

[1201] Podsjetimo, CMR se primjenjuje isključivo na ugovore o prijevozu robe cestom s međunarodnim obilježjem. Na ugovor o prijevozu robe cestom bez međunarodnog obilježja primjenjuju se odredbe ZOO-a o ugovoru o prijevozu koje ne sadržavaju pravila o visini ograničenja odgovornosti koje, primjerice, možemo pronaći u HGB-u u § 431.

manjka robe.[1202] Drugim riječima, ako je utvrđena vrijednost potpuno ili djelomično izgubljene robe manja od spomenutog iznosa, ograničenje odgovornosti neće se primijeniti.[1203] Vrijednost robe koja služi kao osnova za određivanje ograničenja odgovornosti jest cijena robe u vremenu i mjestu u kojem je roba primljena na prijevoz.[1204]

Osim nadoknade za gubitak robe, po CMR-u je predviđena i naknada troškova prijevoza, carina i drugih troškova u vezi s prijevozom robe.[1205] Ako je roba u cijelosti izgubljena, postoji obveza naknade ukupnog iznosa takvih troškova, a ako je posrijedi samo djelomični gubitak robe, naknađuje se trošak u odnosu na pretrpljeni gubitak na robi.[1206] Naknađuju se oni troškovi koji su izravno vezani uz prijevoz i koji predstavljaju (običnu) stvarnu štetu, a ne mogu se potraživati daljnja šteta ili izmakla korist.[1207]

Prema čl. 23. st. 5. CMR-a mora se naknaditi i šteta koja proizlazi zbog zakašnjenja, ali koja ne može prijeći iznos troškova prijevoza. Riječ je o tome da je u tom slučaju nastala šteta na bilo kojem dijelu imovine oštećenika zbog zakašnjenja, a nije potrebno da je pritom nastala šteta na samoj robi koja se prevozi.[1208] Prema CMR-u, naknađuje se i oštećenje robe, odnosno smanjenje njezine vrijednosti koje se obračunava prema čl. 23. st. 1., 2. i 4. CMR-a, s tim da naknada ne može prijeći iznos koji se mora platiti u slučaju potpunog gubitka, ako je cijela pošiljka oštećena i iznos plativ u slučaju djelomičnog gubitka, ako je samo dio pošiljke oštećen.

[1202] V. čl. 23. st. 3. CMR-a.

[1203] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 259.

[1204] V. čl. 23. st. 3. CMR-a.

[1205] Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 272, ističe da bi ispravan prijevod jednog dijela odredbe bio „ostali troškovi nastali tijekom prijevoza robe".

[1206] V. čl. 23. st. 4. CMR-a. Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 273, ističe kako je važno napomenuti da iznosi koji se mogu potraživati s osnova te odredbe ne podliježu ograničenju odgovornosti, što znači da „ukupan iznos troškova može višestruko prelaziti vrijednost same robe". O sudskom tumačenju te odredbe u praksi najviših sudova nekih europskih država detaljno Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 273 – 282.

[1207] U tom smislu Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 282, a na temelju odredbe čl. 23. st. 4. CMR-a u kojoj stoji da imatelju prava… „nikakve druge štete ne pripadaju".

[1208] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 283. Također se ističe da se … „s osnova te odredbe mogu nadoknaditi samo imovinske štete koje su direktna i isključiva posljedica zakašnjenja". Tako Radionov, Nikoleta, *Ograničenje odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu stvari*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 48(1998),3; str. 327 – 355, str. 343. Detaljno o problematici preklapanja šteta na robi i šteta zbog zakašnjenja u isporuci v. Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 283 – 286.

Moguće je potraživati samo iznos za koji je smanjena stvarna vrijednost robe, a ne naturalnu restituciju, naknadu izmakle dobiti ili troškove popravka oštećenih stvari.[1209]

Iznimke od kogentnih pravila o odgovornosti za štetu na robi u cestovnom prijevozu možemo naći u slučajevima tzv. deklaracije veće vrijednosti robe i naznake posebnog interesa u pošiljci i isporuci robe. Pošiljatelj robe (nalogodavac) može, uz plaćanje ugovorenog dodatka, deklarirati u teretnom listu vrijednost robe preko granice od 8,33 SDR po kilogramu bruto mase i u tom će slučaju iznos deklarirane vrijednosti zamijeniti to ograničenje.[1210] To vrijedi samo za slučajeve gubitka ili oštećenja robe, ali ne i za slučajeve zakašnjenja u isporuci.[1211]

U kontekstu činjenice da se ugovor o logistici u pravilu sklapa uz fiksnu naknadu, treba istaknuti da će već sama činjenica da je istaknuta veća vrijednost robe značiti da je ta klauzula CMR-a ugovorena, stoga rasprava koja se u pravnoj književnosti vodi oko toga je li plaćanje posebnog dodatka na vozarinu nužno za njezino postojanje u tom slučaju nepotrebna.[1212] Pošiljatelj robe (nalogodavac) može, uz plaćanje ugovorenog dodatka, utvrditi iznos posebnog interesa u pošiljci u slučaju gubitka ili oštećenja odnosno prekoračenja utvrđenog roka, navođenjem takvog iznosa u teretnom listu. U tom se slučaju naknada za daljnji gubitak ili štetu koja je dokazana može zahtijevati samo do iznosa deklariranog interesa, neovisno o naknadi koja je predviđena čl. 23., 24. i 25. CMR-a.[1213] Da bi ta klauzula bila valjana, nužno je u teretnom listu navesti točan iznos interesa u pošiljci ili isporuci, tj. to neće biti moguće učiniti generalnom klauzulom po kojoj postoji obveza naknade svake i svih šteta nastalih povodom i u vezi s prijevozom.[1214]

Logističar će izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti (kao i na isključenje odgovornosti ili prebacivanja tereta dokaza) ako je šteta uzrokovana njegovom namjerom ili takvom nepažnjom koja se prema pravu nadležnog suda može izjednačiti s namjerom.[1215] U

[1209] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 287. Detaljno o modalitetima utvrđivanja vrijednosti robe, a posljedično i štete na robi u Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 288 – 292.

[1210] V. čl. 24. CMR-a.

[1211] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 317.

[1212] Detaljnije u: Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 318.

[1213] V. čl. 26. CMR-a.

[1214] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 319.

[1215] V. čl. 29. st. 1. CMR-a. Preneseno prema Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 293.

pravnoj književnosti ističe se kako je riječ o iznimno važnom pitanju čije se rješavanje u praksi pokazalo izuzetno teškim, što je posljedica formulacije odredbe koja nepažljivo ponašanje izjednačeno s namjerom prepušta pravu svake pojedine države.[1216] Ipak, može se zaključiti kako se s namjerom u tom slučaju može izjednačiti postupanje s grubom nepažnjom.[1217]

7.3.5. Prijevoz robe željeznicom

Prijevoz robe željeznicom također poznaje institut ograničenja odgovornosti. Tako prema čl. 64. st. 3. Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (ZPŽ) naknada štete koju prijevoznik plaća za gubitak ili oštećenje stvari ne može biti veća od 0,3 eura po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene stvari. Vrijednost stvari računa se po tržišnoj cijeni, a ako je cijena stvari određena po određenoj cijeni, po mjestu i vremenu primanja stvari na prijevoz.[1218]

Prema odredbama CIM-a odšteta koju bi logističar trebao naknaditi svojem nalogodavcu za potpuni ili djelomični gubitak neće prelaziti 17 obračunskih jedinica (SDR) po kilogramu bruto mase koja nedostaje.[1219] Vrijednost robe računa se prema burzovnoj vrijednosti robe, a ako nje nema, uzima se tržišna vrijednost iste robe, a ako ni nje nema, uobičajena vrijednost robe u mjestu preuzimanja roba na prijevoz te se razlika u tako određenoj vrijednosti robe na polazištu i manjka vrijednosti na odredištu uzima za stvarnu štetu.[1220] Osim toga, bit će nužno vratiti naknadu za prijevoz, plaćenu carinu i ostale iznose plaćene za prijevoz izgubljene robe, osim trošarine za robu koja se prevozi prema postupku kojim se obustavljaju

[1216] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 294. Detaljno o dogmatskim stajalištima i stajalištima sudske prakse u nekoliko europskih zemalja u: Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 293 – 315.

[1217] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 313, koja ističe razlike između sudske prakse pojedinih zemalja u rigoroznosti sudova koji utvrđuju grubu nepažnju u sudskim postupcima.

[1218] Čl. 64. st. 1. i 2. ZPŽ-a. Rješenje se u pravnoj književnosti kritizira. Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 106 – 108, među ostalim ističe kako suprotno stilizaciji ZPŽ-a naknada štete nekad može i mora biti veća od propisanog ograničenja, jer se kogentnost tih odredbi odnosi isključivo na mogućnost utvrđenja povoljnijih ograničenja za prijevoznika; osim toga, visina ograničenja drži se neprimjerenom i predlaže se preuzimanje rješenje iz CIM-a. Detaljnije o kritici rješenja i u Radionov, *op. cit*. u bilj. 598.

[1219] V. čl. 30. st. 2. CIM-a.

[1220] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 103. Razumije se, visina štete ograničena je čl. 30. st. 2.

te pristojbe.[1221] Na naknadu tih troškova ne primjenjuje se pravilo o ograničenju odgovornosti od 17 SDR.[1222] Prema čl. 5. CIM-a odredbe koje uređuju ograničenje odgovornosti prijevoznika prisilne su naravi, što znači da se ugovornom odredbom ne bi mogao dogovoriti niži iznos ograničenja odštete koja bi se trebala naknaditi nalogodavcu.[1223]

Logističar po odredbama CIM-a odgovara i za oštećenje robe. Dužan je naknaditi odštetu koja je ekvivalentna gubitku u vrijednosti robe, uz isključenje svih drugih oštećenja. No odšteta ne smije prelaziti iznos koji bi se platio u slučaju totalnog gubitka, ako je čitava pošiljka izgubila na vrijednosti, odnosno ako je samo jedan dio pošiljke izgubio na vrijednosti zbog štete, iznos koji bi se platio u slučaju da je samo taj dio bio izgubljen.[1224] Logističar je dužan naknaditi i gubitak ili štetu koja je rezultat prekoračenja vremena provoza, ali do iznosa četverostruke vozarine.[1225] I u slučaju organizacije prijevoza robe željeznicom, kogentne odredbe o ograničenju odgovornosti mogu se mijenjati deklaracijom veće vrijednosti i naznakom posebnog interesa u isporuci.[1226]

Logističar će izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti u organizaciji prijevoza željeznicom ako se dokaže da je gubitak ili šteta rezultat radnje ili propusta koji je on počinio, bilo s namjerom da prouzroči takav gubitak ili štetu, i bezobzirno i sa znanjem da će takav gubitak ili šteta vjerojatno nastati.[1227] Pravna književnost drugi dio odredbe ne karakterizira kao krajnju nepažnju, već kao *dolus eventualis*, odnosno, u konkretnom slučaju, poseban oblik „nemarnog ponašanja kod kojeg će morati kumulativno postojati oba karakteristična momenta: i olakotnost postupanja i svijest pritom o mogućnosti (vjerojatnosti) nastupanja štetne posljedice“.[1228]

[1221] V. čl. 30. st. 4. CIM-a.

[1222] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 103.

[1223] Tako Herber/Pötschke, *op. cit.* u bilj. 1032, § 452d HGB-a rbr. 26.

[1224] V. čl. 32. CIM-a.

[1225] V. čl. 33. CIM-a. ZPŽ propisuje nadoknadu dvostruke vozarine.

[1226] V. čl. 34. i 35. CIM-a.

[1227] V. čl. 36. CIM-a.

[1228] Tako Radionov, *op. cit*. u bilj. 592, str. 110.

7.3.6. Zračni prijevoz robe

I zračni prijevoz poznaje institut ograničenja zračnog prijevoznika za štetu na robi. U slučaju uništenja, gubitka, štete ili zakašnjenja, odgovornost logističara ograničena je do iznosa 17 posebnih prava vučenja po kilogramu, osim ako pošiljatelj nije izrazio, kada je teret predan, poseban interes u isporuci na odredištu i platio po potrebi dodatan iznos. U tom će slučaju odgovarati do granice prijavljenog iznosa, osim ako dokaže da je taj iznos veći od stvarnog interesa pošiljatelja za isporukom na odredištu.[1229] Kao obračunska osnova za izračun ograničenja odgovornosti uzet će se ukupna težina predmetnog dijela tereta (*total weight of the package or packages concerned*). Ovlaštenik na ograničenje gubi pravo ograničiti svoju odgovornost ako se dokaže da je šteta posljedica djela ili propusta prijevoznika ili osoba kojima se on služi u poslovanju, počinjenje s namjerom da se prouzroči šteta ili nemarno, sa sviješću da će šteta vjerojatno nastati.[1230]

Prema čl. 26. Montrealske konvencije bilo koja odredba koja nastoji osloboditi prijevoznika od odgovornosti ili odrediti niže ograničenje od onog koje je propisano ništava je, pri čemu ništavost bilo koje takve odredbe ne znači i ništavost cijelog ugovora. Štoviše, čl. 25. Montrealske konvencije određuje da prijevoznik može odrediti da ugovor o prijevozu podliježe višim ograničenjima odgovornosti od ograničenja navedenih u toj konvenciji ili da ne podliježe nikakvim ograničenjima odgovornosti. Drugim riječima, nije moguće ugovornim odredbama dogovoriti niže ograničenje odgovornosti koja je utvrđena konvencijom te su u tom smislu ograničenja prislinopravne prirode u odnosu na prijevoznika (odnosno logističara koji preuzima odgovornost za prijevoz), pri čemu je moguće ugovoriti višu razinu ograničenja ili neograničenu odgovornost logističara.[1231]

[1229] V. čl. 22. st. 4. Montrealske konvencije.

[1230] V. čl. 22. st. 6. Montrealske konvencije.

[1231] U tom smislu za tumačenje čl. 25. i 26. Montrealske konvencije Clarke/Yates, *op. cit*. u bilj. 1025, str. 451 i 452, rbr. 3.600 – 3.602.

VI. PRAVA LOGISTIČARA IZ UGOVORA O LOGISTICI

1. Općenito

Ugovor o logistici dvostranoobvezni je ugovor u kojem se logističar obvezuje pružiti ugovorom određene logističke usluge otpreme robe, čuvanja robe i ostale uobičajene ili ugovorene logističke usluge, a zauzvrat stječe određena prava prema nalogodavcu. Budući da je u svaki ugovor o logistici uvijek uključen element organizacije prijevoza odnosno otpreme robe, u analizi prava logističara prije svega na odgovarajući način treba primijeniti pravila i rješenja koja vrijede za ugovor o špediciji. Također, kad se govori o pravima logističara, valja uzeti u obzir da je riječ o mješovitom ugovoru trgovačkog prava koji se u osnovi razvija iz gospodarske potrebe za integracijom usluga otpreme odnosno prijevoza robe, skladištenja robe i drugih logističkih činidbi.

Iz pravnih odnosa koji nastaju povodom sklapanja ugovora o logistici, odnosno imenovanih ugovora trgovačkog prava od kojih se suštinski sastoji ugovor o logistici, jasno je da posebno mjesto u pravima logističara zauzima njegovo pravo na naknadu, no ni u kom slučaju nije riječ o njegovu jedinom pravu. Potrebno je razmotriti i njegova prava na predujam i na naknadu troškova, posebno i pravo na obaviještenost kao i založno pravo koje logističar ima na robi, a koje služi osiguranju isplate temeljnog prava na naknadu.

2. Pravo logističara na naknadu

2.1. Općenito

Pravo na naknadu središnje je pravo koje logističaru pripada iz ugovora o logistici. Nalogodavac je dužan isplatiti logističaru naknadu prema ugovoru. Ako naknada kojim slučajem nije ugovorena odnosno ugovorom određena, što se ne čini osobito vjerojatnim, treba smatrati da bi nalogodavac bio dužan platiti naknadu određenu tarifom ili drugim općim aktom, a ako toga nema, naknadu određuje sud.[1232] Nalogodavac i logističar slobodni su sporazumjeti

[1232] Usp. čl. 861. ZOO-a.

se o svim pitanjima koja se tiču naknade za uslugu, stoga bi bilo dobro da ugovorne strane jasno dogovore iznos i vrstu naknade, njezino dospijeće, modalitete plaćanja kao i sva ostala pitanja vezana uz isplatu naknade.

U špediterskim poslovima kod kojih špediter djeluje za račun nalogodavca uobičajilo se da on prije sklapanja ugovora o špediciji nalogodavcu dostavlja preciznu projekciju troškova koja uključuje njegovu naknadu, ali i očekivane troškove prema osobama koje se moraju angažirati radi ispunjenja ugovornih obveza, i to ovisno o složenosti poslova, duljini angažiranja, vrijednosti robe, dužini i vrsti prijevoza i sl.[1233] Na taj se način nalogodavcu daje do znanja koliko će ga stajati otprema robe, pri čemu se mora naglasiti kako trošak prijevoza i ostalih poslova u konačnici pogađa nalogodavca. Naknada koju će špediter potraživati u osnovi predstavlja cijenu špediterove usluge, njegov rad, kao i rad ljudi koji su u špediterovoj službi. S obzirom na činjenicu da špediteri imaju nisku sposobnost kreditiranja nalogodavca, u praksi nalogodavac u pravilu predujmljuje troškove potrebne za otpremu robe špediteru, a naknada u tom slučaju odgovara naknadi za pruženu uslugu organizacije prijevoza. Budući da špediter može stupati u brojne i složene odnose s trećim osobama kako bi ispunio svoje obveze, u špediterskoj se praksi razvio običaj po kojem se naknada špediteru sastoji od provizije odnosno postotka procijenjenog, tj. predvidivog troška otpreme robe koji je nalogodavac dužan platiti po dospijeću.[1234] Ako kriteriji za utvrđivanje špediterove naknade nisu određeni odnosno dogovoreni, plaća se naknada određena tarifom ili drugim općim aktom, pri čemu se misli na opće akte koje donosi i rabi sam špediter ili neko od špediterskih strukovnih udruženja.

Kod ugovora o logistici i određivanja naknade za pruženu uslugu vrijedi drugačija logika s obzirom na to da su logističari poduzetnici od kojih bi se moglo očekivati da su kadri snositi sve ili veći dio troška koji je povezan s pružanim uslugama i kad sami angažiraju treće osobe. Navedeno znači da ne postoji izražena potreba da nalogodavci predujmljuju troškove otpreme robe. Nadalje, gospodarski razlozi razvoja integriranih logističkih usluga povezani su i s potrebom za predvidivošću troška otpreme robe. Ta je potreba prepoznata otkad postoji djelatnost špedicije, a potvrdu toga nalazimo u razvoju instituta špedicije s ukupnom (fiksnom)

[1233] U tom smislu Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1273, Trajković, *op. cit*. u bilj. 151, str. 682.

[1234] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1273, Trajković, *op. cit*. u bilj. 151, str. 682. Riječ je o tome da špediteri znaju koliki postotak provizije u odnosu na pojedinu visinu troška otpreme u dovoljnoj mjeri pokriva sve špediterove troškove (rada i ostalog) i ostavlja prostora za zaradu.

naknadom. Jednako kao i špediteri koji usluge pružaju uz ukupnu (fiksnu) naknadu, i logističari u cijenu svojih usluga uključuju sve troškove povezane s otpremom robe.

2.2. Načini određivanja naknade

U poslovnoj se praksi pitanje uređenja naknade u ugovorima o logistici rješava na različite načine – primjerice, određeni iznos po jedinici mjere dostavljene ili preuzete robe, po kontejneru ili koletu odnosno paleti, skladišnom prostoru, po jedinici vremena potrebnog da se usluga izvrši, sve to uz uključenje ili isključenje određenih dodatnih mogućih troškova. Također, u poslovnoj se praksi sklapaju i ugovori u kojima je naknada podijeljena i obračunava se s obzirom na činidbe koje se logističar obvezao izvršiti (primjerice određen iznos za prijevoz, određen iznos za skladištenje i sl.). Svi navedeni načini obračuna naknade suštinski se mogu podijeliti u dvije grupe – naknadu koja se obračunava u fiksnom iznosu odnosno fiksna naknada (*fixed remuneration system*) ili u varijabilnom iznosu (*variable remuneration system*).[1235]

Posebnu pozornost treba posvetiti obračunu naknade u fiksnom iznosu jer je to uobičajen način ugovaranja naknade kod ugovora o logistici.[1236] Gospodarski su razlozi za ugovaranje fiksne naknade jasni – nalogodavac tako osigurava predvidivost troška logističkih usluga što je osobito važno kod potpunog izdvajanja poslova otpreme i dopreme robe te drugih logističkih usluga trećim osobama odnosno logističarima, dok logističar kao dobar poznavatelj prilika na tržištu transporta robe može (pa i uz uporabu vlastitih prijevoznih i skladišnih kapaciteta) ostvariti nalogodavcu znatne uštede, a ugovaranjem nalogodavcu prihvatljive naknade i maržu odnosno zaradu za pruženu uslugu. U pravnom smislu, bez obzira na različite modalitete i pojavne oblike ugovaranja fiksne naknade, treba zaključiti kako nema razlike između učinaka fiksiranja naknade kod ugovora o logistici i ugovora o špediciji s ukupnom (fiksnom) naknadom. Podsjetimo, kad je ugovorom o špediciji određen ukupan iznos za izvršenje naloga o otpremi stvari, on obuhvaća naknade za otpremu, prijevoz i sve ostale troškove, ako nije što drugo ugovoreno, pri čemu špediter odgovara i za rad prijevoznika i

[1235] Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 37 i 38, Jerman, *op. cit*. u bilj. 112, str. 102. *Fixed remuneration system* se dalje dijeli na tzv. *transactional or unit pricing* i *activity-based costing*.

[1236] Tako Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 37.

drugih osoba kojima se poslužio na temelju ovlaštenja iz ugovora.[1237] Drugim riječima, u odnosu na ugovorenu naknadu pravni položaj logističara i špeditera koji su pristali na fiksnu naknadu jest jednak.

Ugovoriti naknadu u fiksnom iznosu naravno ne znači samo utvrditi jedan jedinstveni i nepromjenjivi iznos novca koji se ima platiti za ugovorene poslove. S obzirom na složenost činidbi koje logističar pruža kao i trajnost tog odnosa, posve je uobičajeno da se fiksna naknada utvrđuje s obzirom na točno određene poslove i radnje koje obavlja logističar (*transactional pricing*) ili, mnogo češće, s obzirom na određenu jedinicu robe za otpremu (*unit pricing*) koja je predmet ugovora.[1238] Što je jedinica robe za otpremu, ovisit će o okolnostima slučaja i dogovoru ugovornih strana, a u pravilu će biti riječ o broju i vrsti koleta odnosno paketa/paleta robe, njihovoj težini, volumenu prostora koji je potreban za prijevoz ili skladištenje, broju obrađenih narudžbi, odnosno nekoj od kombinacija tih parametara.[1239] Fiksiranje naknade s obzirom na određenu jedinicu robe za otpremu objema je ugovornim stranama jednostavno razumjeti, potom i provesti i pratiti, pri čemu se u praksi primjećuje da su logističari skloni precijeniti iznose za jedinicu robe za otpremu koji bi bili prihvatljivi nalogodavcima, a radi minimiziranja vlastitog poslovnog rizika.[1240]

Praksa poznaje i druge načine utvrđivanja fiksne naknade od kojih treba izdvojiti utvrđivanje naknade s obzirom na opseg pružene usluge (*activity-based costing*). Suštinski, u pitanju je varijacija prethodno izložene metode određivanja cijene s obzirom na određenu jedinicu robe za otpremu u kojoj logističar određuje jedan iznos koji pokriva sve fiksne troškove njegova pogona u odnosu na pružene usluge, kao i naknadu za njegov rad, uvećane za određene varijabilne troškove povezane s pruženim uslugama koji se obračunavaju po metodi jedinice robe za otpremu.[1241] Treba uzeti u obzir da su dopuštene i unaprijed ugovorene klauzule o promjenjivosti fiksne naknade po principu indeksne klauzule ili klizne skale,

[1237] V. čl. 866. ZOO-a. Detaljnije o fiksnoj špediciji u III/4./4.3./4.3.1./4.3.1.2.

[1238] Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 38.

[1239] Tako Bydlinski/Valder, *op. cit*. u bilj. 151, § 459 rbr. 18, Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 38.

[1240] Tako Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 38.

[1241] Tako Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 38, Jerman, *op. cit*. u bilj. 112, str. 102.

odnosno da će i u tom slučaju biti riječ o fiksnoj naknadi.[1242] Jednako tako, ako bi se fiksna naknada ugovarala kao „uobičajena“ ili „standardna“ bez pobliže specifikacije, treba zaključiti da bi to bilo moguće i dopušteno samo ako bi nalogodavac u konkretnom slučaju mogao *ex ante* predvidjeti iznos koji bi morao platiti, odnosno da mu je taj iznos poznat ili mu je trebao biti poznat pri sklapanju ugovora.[1243]

U praksi se rjeđe može naići na obračun naknade logističara u varijabilnom iznosu, a ako stranke ugovaraju takav način obračuna, u pravilu je riječ o metodi troška uvećanog za proviziju (*cost – plus pricing*). Nalogodavac se obvezuje logističaru platiti sve troškove koje on ima u vezi s pruženim uslugama uvećane za unaprijed dogovorenu maržu (*mark – up* / *profit margin*), u pravilu u postotnom iznosu, kao proviziju za pruženu uslugu.[1244] Iako se ta metoda opisuje kao obračun naknade u varijabilnom iznosu, ako se ugovara točno određen postotak provizije logističara, suštinski je ponovno riječ o fiksiranju jednog dijela naknade koja se ukupno ima platiti logističaru. Iako postoje određene prednosti takva načina obračuna naknade (primjerice transparentnost troška), treba zaključiti da nedostaci pretežu, stoga i nije iznenađujuće da nije osobito raširena u primjeni. Osnovni se nedostatak krije u tome što logističar zapravo i nije motiviran na taj način ostvariti uštede i optimizirati logističke usluge s jer ima garantiranu proviziju u odnosu na trošak. Također, gubi se i temeljna gospodarska prednost ugovaranja naknade u ukupnom odnosno fiksnom iznosu, a koja se odnosi na predvidivost ukupnog troška na strani nalogodavca s obzirom na to da naknada logističaru ovisi o ukupnom trošku koji nije unaprijed poznat ni fiksiran. Samim se time gubi i jedan od osnovnih razloga pojave logističara kao poduzetnika koji integracijom više različitih logističkih usluga nude fiksnu (ukupnu) naknadu za pruženu uslugu, a može se raspravljati i o tome odgovara li uopće logističar u tom slučaju za rad trećih osoba koje angažira u izvršenju ugovorenih obveza.

Navedena se metoda u praksi pokušava dopuniti implementacijom različitih sustava udjela u dobiti, odnosno poticanja ušteda (*gain sharing*). Riječ je o tome da nalogodavac potiče

[1242] Bydlinski/Valder, *op. cit*. u bilj. 151, § 459 rbr. 20.

[1243] U tom smislu Bydlinski/Valder, *op. cit*. u bilj. 151, § 459 rbr. 20.

[1244] Tako Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 38 i 39, Jerman, *op. cit*. u bilj. 112, str. 103. Ta metoda obračuna naziva se i *open book* metoda s obzirom na to da nalogodavac ima uvid u sve troškove koje logističar snosi u ispunjenju obveza iz ugovora. Za njezinu ispravnu provedbu potrebno je da logističar za svakog nalogodavca vodi poseban račun odnosno mjesto troška kako bi ga odvojio od troškova koje snosi za druge nalogodavce.

logističara na ostvarenje određenih ciljeva, odnosno ušteda u troškovima logističkih usluga njihovom optimizacijom.[1245] U svakom slučaju, uvijek je u pitanju smanjenje cijene za pruženu uslugu prije svega zahvaljujući povoljnijim uvjetima koje logističar ostvari u korištenju prijevozničkim uslugama, skladišnim kapacitetima ili drugim logističkim uslugama koje pružaju treće osobe kao njegovi pomoćnici u ispunjenju, ali i ostvarenju drugih ciljeva poput ubrzanja logističkih procesa (smanjenje dana potrebnih za isporuku, priprema robe za transport), podizanja kvalitete usluge (smanjenje kala, rasapa, loma na robi odnosno očuvanje kvalitete u skladištima) i sl. Iako se tako obračun naknade logističara u varijabilnom iznosu doista može unaprijediti te se mogu prikriti njegove manjkavosti, nema zapreke da se slični modeli ne rabe i kod naknade koja je ugovorena u fiksnom iznosu. Stoga se u praksi često, uz ugovaranje naknade u fiksnom iznosu, dogovaraju i određeni bonusi za logističare koji uspijevaju ostvarivati uštede, odnosno druge ciljeve koje zajednički dogovaraju s nalogodavcima.

2.3. Dospijeće i isplata naknade

Naknada dospijeva onda i onako kako je određeno ugovorom. Ako ništa nije određeno ugovorom, treba odgovoriti na pitanje bi li logističar imao pravo na naknadu tek kad ispuni sve svoje obveze iz ugovora.[1246] S obzirom na obveze koje logističar preuzima i pravnu narav tog ugovora, takvo bi tumačenje bilo prilično strogo i gospodarski gledano neuravnoteženo. Naime, u pravilu je riječ o dugotrajnijem obveznom odnosu koji karakterizira uzastopnost raznorodnih činidbi.

Složenost i raznorodnost činidbi suštinski znače da su obveze logističara zapravo djeljive. Dakle, ispunjava li logističar svoje obveze postupno, ako je njegova usluga djeljiva, imao bi pravo na razmjerni dio naknade, i to u trenutku kad je razmjerni dio usluge obavljen.[1247] Postupnost ispunjavanja obveza usko je povezana i s mješovitom pravnom prirodom tog

[1245] Detaljnije u Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 39 i 40.

[1246] Usp. čl. 862. ZOO-a. „Otpremnik može zahtijevati naknadu kad ispuni svoje obveze iz ugovora o otpremi."

[1247] U tom smislu i Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1275, kao i Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 130, za slučaj kad se obveza špeditera može smatrati djeljivom.

ugovora. Ako obveze logističara dijelimo tako da se na njih na odgovarajući način primjenjuju odredbe koje uređuju svaki pojedini ugovor, nema razloga da se to isto ne učini i kad se razmatra pravo potraživanja naknade. Kod dugotrajnijih i složenijih odnosa iz ugovora o logistici, ugovorne strane u pravilu ugovorom detaljno razrađuju koliki se dio naknade dijeli i kad dospijeva, pri čemu kao početnu točku uzimaju ispunjenje obveza iz pojedine faze odnosa koji čini jedinstvenu i poslovno logičnu cjelinu. Česte su i odredbe o tome da naknada dospijeva u ravnomjerno raspoređenim obrocima ili da ovisi o količini robe koja se preuzme i otpremi. U svakom slučaju, načelno ne bi bilo gospodarski održivo da se isplata naknade u trajnom odnosu iz ugovora o logistici veže uz ispunjenje svih obveza preuzetih ugovorom.

Kod ugovora o špediciji naknada dospijeva u trenutku kad špediter obavi i posljednju radnju temeljem ugovora o špediciji, odnosno, prema njemačkom pravu, predajom robe prijevozniku. No to nije primjenjivo na slučaj fiksne špedicije. To se objašnjava činjenicom da u tom slučaju između špeditera i nalogodavca zapravo nastaju odnosi iz ugovora o prijevozu pa se mora primijeniti pravilo da se naknada može potraživati od trenutka predaje robe primatelju. Objašnjenje je pravno-tehničke prirode, ali proizlazi i iz naravi obveze koju špediter preuzima uz fiksnu naknadu. Njegova obveza nije ispunjena predajom robe prijevozniku, već predajom robe i obavljanjem svih ostalih poslova uz fiksni iznos. Ipak, špediter može potraživati dio „jedinstvene“ naknade koji je dospio s obzirom na prirodu obveza koje je preuzeo, ali samo ako težište konkretnog ugovora nije isključivo ili pretežito u prijevozu robe.[1248] Kako je zapravo riječ o situaciji posve usporedivoj s pravom na isplatu dijela naknade, kao i kod ugovora o logistici predmetno pravilo odnosno stajalište treba primijeniti na odgovarajući način.

Modaliteti i načini isplate također se utvrđuju ugovorom, a ovise o načinu određivanja naknade. Dužnik na isplatu naknade jest nalogodavac, osim ako iz sporazuma ugovornih strana ne proizlazi što drugo. Naime, kod otpreme robe posebno je uređen slučaj kad je na isplatu naknade obvezan primatelj robe koja se otprema. U tom slučaju, ako je ugovoreno da će špediter naplatiti svoje tražbine od primatelja stvari, on zadržava pravo zahtijevati isplatu naknade od nalogodavca ako mu je primatelj ne isplati.[1249] Budući da je ugovor o špediciji

[1248] Tako za ugovor o špediciji u s hrvatskim pravom usporedivom njemačkom pravu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 456 rbr. 17.

[1249] V. čl. 864. ZOO-a.

obvezni odnos između špeditera i nalogodavca, ne može se u njihovu obveznom odnosu nametati obveza trećoj osobi. Takva odredba može postojati u ugovoru između nalogodavca i primatelja robe, najčešće u ugovoru o kupoprodaji. Ako je, pak, riječ o slučaju gdje je primatelj robe nalogodavac, pravilo je ionako bez smisla jer su primatelj robe i nalogodavac iste osobe.[1250] Nalogodavac je u svakom slučaju glavni špediterov dužnik, a obveza prema njemu utrnjuje ako je ispuni nalogodavčev ugovorni partner, a sve navedeno može vrijediti i za logističara ako tako proizlazi iz sporazuma strana.

3. Pravo na predujam i na naknadu troškova

U poslovima klasične, redovite špedicije nalogodavac je dužan na zahtjev špeditera predujmiti iznos koji je potreban za troškove koje zahtijeva izvršenje naloga.[1251] Špediter u svojem poslovanju nije dužan kreditirati nalogodavca tako da on podmiruje troškove prijevoza i ostale troškove nužne za otpremu ako mu ih nalogodavac ne predujmi na zahtjev.[1252] To pravilo dodatno je konkretizirano špediterskim općim uvjetima poslovanja. Tako je Općim uvjetima MOH-a propisano da se uz nalog dan špediteru smatra i da mu je dana ovlast za plaćanje vozarina, pristojbi i drugih troškova, a za što mu je nalogodavac dužan pravodobno staviti na raspolaganje odgovarajuća sredstva.[1253] Moguće je, naravno, i da špediter u izvršenju naloga angažira odnosno predujmi vlastita sredstva. U tom je slučaju propisano da špediter za predujmljena sredstva ima pravo na posebnu naknadu čija se visina utvrđuje tarifom, odnosno sporazumom s nalogodavcem.[1254]

[1250] Tako Trajković, *op. cit*. u bilj. 151, str. 685.

[1251] V. čl. 863. st. 3. ZOO-a.

[1252] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1276, kao i Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 131.

[1253] V. čl. 9. st. 1. i 2. Općih uvjeta MOH-a. Opći uvjeti MOH-a na ovom mjestu sadržavaju formulaciju „u protivnom će nalogodavac sam snositi posljedice“ koja je suvišna jer se predujam za troškove smatra obvezom nalogodavca te špediter neće biti dužan ispuniti svoju obvezu ako nalogodavac nije prethodno ispunio svoju, stoga se roba neće ni otpremati ako špediter ne pristane kreditirati svojeg nalogodavca.

[1254] V. čl. 36. st. 9. Općih uvjeta MOH-a.

Nalogodavac je svakako dužan špediteru naknaditi potrebne troškove učinjene radi izvršenja naloga o otpremi, a špediter ih može zahtijevati odmah pošto ih je učinio.[1255] Riječ je o komplementarnim pravilima koja s jedne strane jasno utvrđuju obvezu nalogodavca na naknadu troškova potrebnih za otpremu, a s druge uređuju trenutak dospijeća njihove naknade odnosno pravo špeditera postaviti zahtjev za nadoknadom odmah nakon što su troškovi učinjeni. Ta pravila treba promatrati zajedno s pravilom o pravu špeditera na predujam troška, a koje odredbe tvore cjelovito uređenje pitanja nadoknade troška špediterima u izvršenju obveza iz ugovora o špediciji. Naime, treba poći od toga da špediterski troškovi mogu biti vrlo raznoliki, a u svakom slučaju ovise o potrebama pojedine otpreme odnosno dispozicije nalogodavca. Stoga ne čudi da se u zakonu nigdje ne definira što jesu troškovi koji prate otpremanje robe, odnosno koji bi se troškovi trebali predujmiti, a koji se naknađuju nakon što su učinjeni.

Općenito se smatra da su troškovi otpreme vozarine koje je potrebno platiti, troškovi skladištenja, premije osiguranja, carine, troškovi uzorkovanja robe i sl.[1256] Špediter ne bi imao pravo na naknadu režijskih troškova, tj. onih koje redovito ima u svojem poslovanju, a povezani su isključivo s njegovom djelatnošću.[1257] Stoga pravilo o predujmu troška ima smisla primijeniti kad se već i u koncepcijskoj fazi otpreme utvrdi da će u provedbenoj fazi biti potrebno podmiriti određeni trošak za uspješnu otpremu robe. Pritom je važno da je riječ o troškovima koji su nužni ili korisni i koji se pojavljuju u redovitom tijeku poslovanja odnosno izvršenja naloga.[1258] Razumije se da je u izvršenju naloga moguće da se pojave neki troškovi koji su potrebni za otpremu robe, a špediter ih nije mogao predvidjeti, a samim time i tražiti predujam. U tim se slučajevima pravo na traženje predujma troška dopunjuje s pravom špeditera na naknadu svih potrebnih troškova otpreme koji se imaju naknaditi odmah kad su učinjeni.

[1255] V. čl. 863. st. 1. i 2. ZOO-a. Tako jasno i nedvosmisleno i VTS RH u presudi Pž 1241/06-3 od 1. listopada 2008. godine objavljenoj na pravnom informacijskom portalu Ius info u kojoj usvaja tužbeni zahtjev špeditera kojem nalogodavac nije naknadio učinjene troškove. „Pošto je tužitelj preslikama carinskih deklaracija i izvatkom o stanju i prometu po računu tužitelja kod banke dokazao da je izvršio carinjenje robe navedene u dispozicijama za uvoz, te da je za istu robu platio PDV Carinskoj ispostavi… a tuženik nije dokazao da je ove troškove tužitelju regresirao odnosno platio to je… tužbeni zahtjev usvojio."

[1256] Tako, primjerice, Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 456 rbr. 75 – 81.

[1257] Tako Carić, *op. cit*. u bilj. 1, str. 259, Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1276.

[1258] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1276.

Navedena pravila i shvaćanja treba prilagoditi gospodarskoj svrsi i prirodi ugovora o logistici. Naime, naknada koja se plaća logističaru u pravilu je jedinstvena i fiksna (uza sve moguće prethodno analizirane varijacije i pojavne oblike) te obuhvaća i sve troškove koji se javljaju pri otpremi robe i manipulaciji robom pa je u tom smislu položaj logističara u pogledu naknade troška blizak položaju špeditera koji u ispunjenju obveza iz ugovora djeluje za svoj račun.[1259] S tih osnova logističar poglavito ne bi imao pravo na naknadu režijskih troškova. Stoga treba uzeti u obzir da logističar u pravilu ne bi mogao tražiti naknadu troška veću od iznosa koji će primiti kao ukupnu naknadu za otpremu i izvršenje logističkih činidbi.[1260]

To pravilo može imati iznimke. Svakako će one postojati kad ugovorne strane posebno dogovore da se neki troškovi, bez obzira na odredbu o ukupnoj naknadi, ipak naknađuju, i to u cijelosti, djelomično ili u određenom postotku. Posebnom dogovoru ugovornih strana blizak je i slučaj u kojem bi se između ugovornih strana razvila praksa po kojoj se određeni trošak uvijek naknađuje bez obzira na fiksiranje naknade, ili se naknađuje u određenom iznosu odnosno do određenog iznosa te ako je takvo što predviđeno (mjesnim) trgovačkim običajima i sl.[1261]

U određenoj mjeri postoji osnova za povlačenje paralele između načelne nemogućnosti za nadoknadom troška kada je ugovorena fiksna odnosno ukupna naknada sa slučajem iz čl. 614. ZOO-a odnosno proračuna s izričitom jamstvom kod ugovora o djelu.[1262] Položaj špeditera koji djeluje za svoj račun (primjerice kod ugovaranja fiksne naknade) jest blizak položaju izvođača iz ugovora o djelu. Iz dikcije čl. 866. st. 1. ZOO-a jasno proizlazi da ukupan (fiksan) iznos za otpremu uz naknadu za otpremu i vozarinu obuhvaća i sve ostale troškove. Dakle, proračun špeditera koji nudi pružanje usluge uz ukupnu naknadu mora obuhvaćati sve

[1259] To bi proizlazilo i iz izričaja ZOO-a kojim je uređena tzv. fiksna špedicija u kojem stoji da ona obuhvaća „naknade za otpremu, prijevoz i sve ostale troškove".

[1260] U tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 456 rbr. 102.

[1261] Takvo stajalište zauzima Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 456 rbr. 102, a u vezi s § 459 rbr. 59. Upitno je može li se stajalište apsolutno primijeniti na hrvatsko pravo jer § 459 HGB-a sadržava izričitu odredbu po kojoj špediter može i u slučaju fiksne špedicije imati pravo na naknadu troška, ako je to uobičajeno (*üblich*). Ipak se valja prikloniti mišljenju da može, ponajprije zbog pravila po kojem su običaji viši pravni izvor od dispozitivnih odredaba ZOO-a.

[1262] V. čl. 614. st. 1. ZOO-a. „Ako je naknada ugovorena na temelju proračuna s izričitim jamstvom za njegovu točnost, on ne može zahtijevati povećanje naknade čak i ako je u posao uložio više rada i ako je obavljanje posla zahtijevalo veće troškove nego što je bilo predviđeno."

troškove, čak i ako obavljanje ugovorenog posla zahtijeva i veće troškove od onih koji su bili predviđeni, odnosno uključeni u proračun.

U pravnoj se književnosti može naići na stajalište da kod tipičnog ugovora o špediciji s fiksnom naknadom zbog općenito kraćih rokova ispunjenja nije vjerojatna primjena instituta izmjene ugovora zbog promijenjenih okolnosti (*clausula rebus sic stantibus*).[1263] S druge strane, ne bi bilo nezamislivo da se, kako zbog trajnosti odnosa, tako i zbog složenosti usluge koju pruža logističar, pojavi potreba za izmjenom ugovora o logistici u dijelu potrebe za nadoknadom određenih nepredvidivih troškova s osnova čl. 369. st. 1. ZOO-a.[1264] U tom smislu Opći uvjeti MOH-a pomalo jezično i pravno nespretno prepoznaju tu mogućnost u čl. 5. u kojem se propisuje da ponuda u obliku jedne ukupne svote (forfaitni stav) za sve poslove otpremanja, koja može sadržavati troškove prijevoza, troškove carinskog zastupanja, troškove skladištenja i druge slične izdatke, vrijedi prema okolnostima koje postoje kada je ponuda učinjena. Odredbu se svakako ne smije tumačiti tako da izmijenjene okolnosti nakon prihvata ponude mogu dovesti do toga da ukupna (fiksna) naknada više ne vrijedi. Jednom kad je ponuda prihvaćena, ona obvezuje ugovorne strane, a izmjena uvjeta bila bi moguća sporazumno (pa i uz eventualnu primjenu mehanizma izmjene koji je unaprijed predviđen ugovorom) ili uz primjenu instituta izmjene ugovora zbog promijenjenih okolnosti uvažavajući visok standard dokazivanja predviđen čl. 369. st. 2. ZOO-a.

S obzirom na trajnost i složenost odnosa iz ugovora o logistici, treba skrenuti pozornost na mogućnost da se pitanje nadoknade određenih troškova odnosno izmjene naknade zbog povećanih troškova predvidi primjenom indeksne klauzule u smislu čl. 23. ZOO-a.[1265] Notorno je da je dugotrajniji odnos logističara i nalogodavca izložen brojnim cjenovnim pritiscima i drugim gospodarskim izazovima koji su kadri narušiti ravnotežu između ugovornih strana, ali ne u mjeri u kojoj bi bilo prostora za primjenu *clausule rebus sic stantibus*. Može, primjerice, biti riječ o rastu cijena vozarina zbog rasta cijena goriva (energenata) odnosno trošarina ili

[1263] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1342.

[1264] Tako je i kod proračuna s izričitim jamstvom u čl. 614. st. 2. posebno propisano da se izričitim jamčenjem izvođača iz ugovora o djelu ne isključuje primjena pravila o raskidu i izmjeni ugovora zbog promijenjenih okolnosti.

[1265] V. čl. 23. ZOO-a koji uređuje pitanje indeksne klauzule. „Dopuštena je odredba ugovora kojom se iznos novčane obveze u domaćem novcu veže za promjene cijena dobara, robe i usluga izraženih indeksom cijena utvrđenim od ovlaštene osobe."

drugih javnopravnih nameta, fluktuacija u cijenama rada ili materijala koji su potrebni za ispunjenje specifičnih obveza iz ugovora o logistici ili drugim sličnim uzrocima rasta troškova temeljem kojih je određena naknada za pruženu uslugu.

Načelno ne bi bila riječ o tome da se logističaru nadoknađuju točno određeni troškovi za koje bi se tražila nadoknada (primjerice neki nepredviđeni ili dodatni troškovi), već o tome da bi postojala mogućnost revidiranja dogovorene naknade (u koju su uračunati i svi troškovi) zbog promjena u cijenama dobara, robe i usluga na temelju kojih je logističar ponudio, a nalogodavac prihvatio naknadu. U pravilu bi bila riječ o pravu na moderaciju ukupne naknade zbog rasta troškova za određeni iznos ili postotak ako bi došlo do odgovarajućih promjena ugovorom određenih parametara koje bi utvrdila ovlaštena osoba ili tijelo (primjerice nacionalni ili međunarodni zavod za statistiku, strukovno udruženje ili komora, neovisni stručnjak ili revizor i sl.). Što je odnos logističara i nalogodavca dugotrajniji i složeniji, to više raste potreba za odgovarajućim rješenjem tog pitanja. Iako je vjerojatnije da se to pravo ugovara u korist logističara, nema zapreke da se ne ugovori i u interesu obiju ugovornih strana.

4. Pravo na obaviještenost

Ugovor o logistici jest ugovor kod kojeg se između ugovornih strana razvija odnos povjerenja. To jednako vrijedi za obje ugovorne strane. S tih osnova nalogodavac je dužan dati logističaru sve potrebne informacije kako bi on mogao ispuniti svoju obvezu, tim više što specifične želje i potrebe nalogodavca mogu u velikoj mjeri modelirati i usmjeriti koncipiranje i izvršenje tog ugovora. Štoviše, s obzirom na to da logističari katkad moraju znatnije prilagoditi vlastite poslovne procese nalogodavčevima, odnosno investirati u dodatnu opremu i kadar potreban za ispunjenje obveza iz ugovora, od nalogodavaca se u tim slučajevima očekuje dodatna razina transparentnosti i promptnosti u obavještavanju koja uključuje i realne procjene količina odnosno volumena robe koju je logističar dužan zaprimiti, otpremiti odnosno obraditi u određenom razdoblju.[1266]

Nalogodavac je u svakom slučaju dužan obavijestiti logističara o svojstvima stvari koje mogu ugroziti sigurnost osoba ili dobara ili koje mogu nanijeti štetu. Osim toga, kad se u

[1266] Tako Jane/de Ochoa, *op. cit*. u bilj. 112, str. 41.

pošiljci nalaze dragocjenosti, vrijednosni papiri ili druge vrijedne stvari, nalogodavac je dužan obavijestiti logističara o tome i priopćiti njihovu vrijednost u trenutku predaje.[1267] Ta je obveza nalogodavca u izravnoj vezi s obvezama logističara na čuvanje nalogodavčevih interesa i savjetovanja.[1268] Bez odgovarajućih i istinitih saznanja o robi koju valja otpremiti logističar ne može na odgovarajući način ispuniti svoje obveze u bilo kojoj fazi izvršenja ugovora.[1269]

Nalogodavac je dužan predati sve isprave i dokumente potrebne za izvršenje ugovora.[1270] To se svakako odnosi na isprave koje su inače važne za otpremu robe, ali i na one dokumente o robi koji sadržavaju podatke i informacije o vrsti i svojstvima robe.[1271] Ako je riječ o dokumentima koji se ne mogu trajno predati logističaru, nalogodavac ih je dužan barem dati na uvid. Riječ je o svim ispravama i dokumentima koji bi mogli zatrebati urednom i savjesnom logističaru za ispunjenje njegove obveze.[1272]

Obavijesti o naravi i svojstvima robe, osobito kad su u pitanju posebno opasne stvari, valja logističaru pružiti pravodobno. Što je to pravodobno, ovisi o okolnostima slučaja, ali se pravodobnim u svakom slučaju smatra ona obavijest koja ostavlja dovoljno vremena da on

[1267] Usp. čl. 865. st. 1. i 2. ZOO-a. Slično i Opći uvjeti MOH-a, čl. 7. Trebalo bi uzeti u obzir da je riječ o prirodnom sastojku tog ugovora koji treba tumačiti mnogo šire nego što se to može zaključiti iz puke gramatičke analize odgovarajuće odredbe ZOO-a kod ugovora o špediciji. Valjalo bi je shvatiti tako da je nalogodavac dužan obavijestiti logističara o svim okolnostima koje su važne za prijevozno-logistički poduhvat, a *de lege ferenda* i proširiti po uzoru na HGB u kojem izričito stoji da je nalogodavac dužan špediteru pružiti sve informacije i obavijesti koje su važne za ispunjenje obveze (V. § 455 Abs. 1 HGB-a).

[1268] Pravna književnost katkad tu obvezu nalogodavca iz ugovora o špediciji svrstava u njegove sporedne obveze, nasuprot glavnoj obvezi na isplatu naknade. Riječ je o prirodnom sastojku ugovora o špediciji koji treba tumačiti mnogo šire nego što se to može zaključiti iz puke gramatičke analize odgovarajuće odredbe ZOO-a. Valjalo bi je shvatiti tako da je nalogodavac dužan obavijestiti špeditera o svim okolnostima koje su važne za otpremu, a *de lege ferenda* i proširiti po uzoru na HGB u kojem izričito stoji da je nalogodavac dužan špediteru pružiti sve informacije i obavijesti koje su važne za ispunjenje obveze. V. § 455 Abs. 1 HGB-a te u tom smislu Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 455 rbr. 5.

[1269] U tom smislu za ugovor o špediciji Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 455 rbr. 5. Tako jasno zaključuje i VTS RH u odluci Pž 1903/2009-3 od 13. veljače 2013. godine objavljenoj na pravnom informacijskom portalu Ius info u kojoj navodi da je nalogodavac „… morao znati o kakvoj se robi radi, dakle kao nalogodavac je dužan dati tuženiku jasne upute i podatke o robi koju daje na prijevoz… kako bi otpremnik mogao… obaviti sve potrebne poslove za prijevoz robe pa i osigurati robu ako je to ugovoreno…".

[1270] Tako čl. 12. Općih uvjeta MOH-a.

[1271] Primjerice, dokumente bez kojih se roba ne može cariniti. Tako Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 455 rbr. 13.

[1272] Tako za ugovor o špediciji Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 455 rbr. 17.

poduzme sve što je potrebno za sigurnu otpremu robe.[1273] Od nalogodavca će se očekivati da o opasnim stvarima obavijesti logističara u pisanoj formi, u što spadaju i sredstva elektroničke komunikacije.[1274] Važno je navesti koja svojstva ima potencijalno opasna roba, ali obavijesti o tome ne trebaju biti previše detaljne. Ključno je da logističar ima saznanja o tome kako sigurno otpremiti takvu robu. Logističar će u svakom slučaju morati ispunjavati sve javnopravne zahtjeve glede prijevoza, manipulacije i skladištenja takve robe, o čemu mora voditi računa i nalogodavac pri ispunjavanju obveze na obavještavanje.[1275] Ako nalogodavac ne ispuni svoju obvezu obavještavanja logističara, bit će mu dužan nadoknaditi štetu koja mu iz toga proizlazi. Nalogodavac će logističaru biti dužan naknaditi i sav dodatan trošak koji će pretrpjeti zbog neobavještavanja, pogrešnih i nepotpunih obavijesti koje je prenio, a treba uzeti u obzir da je riječ o izdacima koji su se nenadano, izvanredno pojavili zbog povrede obveze obavještavanja, a koji su bili nužni da se ugovor izvrši.[1276]

5. Založno pravo na robi

S obzirom na to da ugovor o logistici nije uređen ZOO-om odnosno drugim propisom, te u tom smislu ne postoji izričita zakonska odredba koja bi predvidjela zakonsko založno pravo logističara, valja raspraviti postoji li založno pravo na nalogodavčevoj robi u pogledu obveza koje nalogodavac ima prema logističaru. Ugovor o logistici mješoviti je ugovor trgovačkog prava, a položaj logističara izuzetno je blizak položaju špeditera koji usluge pruža za svoj račun. Kao i ugovor o špediciji, i ugovor o logistici ima izraženu organizacijsku komponentu pri čemu logističar preuzima brigu o nalogodavčevoj robi koja mu se predaje radi otpremanja ili u vezi s otpremanjem, na koje se god dodatne usluge obvezuje. Prema tomu, treba uzeti u obzir da radi osiguranja naplate svih tražbina nastalih u svezi s ugovorom o logistici logističar

[1273] Tako za ugovor o špediciji Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 455 rbr. 19.

[1274] Tako za ugovor o špediciji Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 455 rbr. 21.

[1275] Tako za ugovor o špediciji Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 455 rbr. 21 i 22.

[1276] U tom smislu za povredu obveze obavještavanja kod ugovora o špediciji Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 455 rbr. 20.

ima založno pravo na robi predanoj radi otpremanja ili u vezi s otpremanjem sve dok je drži ili dok ima u rukama ispravu s pomoću koje može raspolagati robom.[1277]

Založno pravo logističara valja promotriti i u svjetlu mješovite pravne prirode tog ugovora. Dakle, treba primijetiti da pravila gotovo svih ugovora koja bi se podredno primjenjivala na taj ugovor sadržavaju sličnu odredbu o zasnivanju zakonskog založnog prava na robi.[1278] Stoga i s navedenih osnova treba uzeti u obzir da se u tom slučaju zasniva zakonsko založno pravo na robi u korist logističara odnosno logističarevih tražbina prema nalogodavcu, a koje imaju prednost pri namirivanju iz vrijednosti zaloga pred svim tražbinama koje nisu osigurane založnim pravima na tom zalogu.[1279] Kad roba izađe iz (neposrednog ili posrednog) posjeda logističara, prestaje njegovo založno pravo na robi, ako već i nije prestalo iz nekog od općih razloga za prestanak založnog prava. Založno pravo logističara postoji na svim tražbinama koje proizlaze iz ugovora o logistici.[1280]

U poslovima transporta i prometa robe moguće je da se sukobljavaju založna prava različitih osoba (logističara, špeditera, prijevoznika, skladištara, komisionara). Manja je vjerojatnost da će do toga doći u djelatnosti logistike zbog integracije usluga spomenutih osoba od strane logističara. Ako se, ipak, u praksi to dogodi, prednost u naplati imat će tražbine bilo kojeg od spomenutih vjerovnika nastale otpremom ili prijevozom, i to obrnuto od reda kojim su nastale.[1281] Tražbina koja je posljednja nastala ima prednost u naplati. Riječ je o odstupanju od općeg pravila naplate iz založene stvari prema kojem se redoslijed naplate računa prema

[1277] Usp. čl. 868. st. 1. ZOO-a. „Radi osiguranja naplate svih tražbina nastalih u svezi s ugovorom o otpremi, otpremnik ima založno pravo na stvarima predanim radi otpremanja i u vezi s otpremanjem sve dok ih drži ili dok u rukama ima ispravu s pomoću koje može s njima raspolagati.“ Prema shvaćanju VTS RH izraženom u odluci (presuda i rješenje) Pž-1235/2016-4 od 18. lipnja 2019. godine objavljenoj na pravnom informacijskom portalu Ius info, a u vezi s čl. 868. ZOO-a …„otpremnik ima založno pravo na stvarima koje su mu predane radi otpremanja i u vezi s otpremanjem, neovisno o tome tko je vlasnik tih stvari, a radi osiguranja naplate tražbina nastalih u vezi s ugovorom o otpremi. Odnos između vlasnika tih stvari i otpremnikovog nalogodavca rješavaju odredbe obveznog prava.“

[1278] Iznimka je tek ugovor o djelu koji izvođaču daje pravo zadržanja na robi.

[1279] V. čl. 302. st. 1. ZV-a. „Tražbina osigurana založnim pravom ima pri namirivanju iz vrijednosti zaloga prednost pred svim tražbinama koje nisu osigurane založnim pravima na tom zalogu, ako nije što drugo zakonom određeno.“ Odredba čl. 39. Općih uvjeta MOH-a špediteru osigurava pravo zadržanja na robi.

[1280] V. čl. 301. st. 3. ZV-a u kojem je propisano da pored glavne tražbine založno pravo ujedno osigurava namirenje iz vrijednosti zaloga sporednih tražbina, kamata, troškova za očuvanje stvari i troškova naplate tražbine. U tom smislu i Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 464 rbr. 2, za ugovor o špediciji.

[1281] Usp. 693. st. 1. ZOO-a.

trenutku nastanka založnog prava.[1282] Iznimka postoji zbog činjenice da je posljednji prijevoznik odnosno špediter ujedno i neposredni posjednik robe.[1283]

Stajalište domaće pravne književnosti jest da se založno pravo špeditera odnosi samo na tražbine koje špediter ima prema nalogodavcu iz određenog ugovora o špediciji, tj. onog ugovora iz kojeg potječe roba na kojoj postoji založno pravo.[1284] Dakle, radi se razlika između koneksnih i nekoneksnih tražbina (tražbina špeditera iz drugih ugovora o špediciji s istim nalogodavcem). Iako je strogim gramatičkim tumačenjem odgovarajuće odredbe ZOO-a zauzetom stajalištu teško prigovoriti, treba raspraviti je li moguće da se teleološkim tumačenjem norme može doći i do drugačijeg zaključka u odnosu na odgovarajuću primjenu na ugovor o logistici. Primjerice, u s nama usporedivom njemačkom pravu postoji izričita odredba koja založno pravo špeditera širi i na tražbine koje špediter ima prema istom nalogodavcu s osnova drugih sklopljenih ugovora o špediciji, prijevozu, uskladištenju.[1285]

Prije svega, valja poći od svrhe založnog prava. Smisao pravila jest pružiti vjerovniku zaštitu u slučaju da se neuredno ispuni neka od obveza nalogodavca. Odredbe zakona koje imaju svrhu zaštite ili očuvanja određenih prava osoba koje su u dobroj vjeri ne bi se trebale tumačiti restriktivno. Nadalje, riječ je o pravu koje postoji na stvarima nalogodavca odnosno stvarima koje je nalogodavac predao, koji je nedvojbeno logističarev dužnik. Načelno su sve stvari nalogodavca kao dužnika koje ulaze u njegovu imovinu pogodne da nalogodavac njima odgovara u slučaju prisilnog ispunjenja obveze prema logističaru prema općem režimu namire, čak i kad ne bi postojalo založno pravo na stvarima koje su predane. Gospodarski se i ne čini praktičnim tjerati logističara da založno pravo ostvaruje na točno određenoj stvari vjerovnika kad on serijski otprema i brine se za veću količinu robe istog nalogodavca. Obilježje ugovora o logistici jest njegova trajnost i okolnost da se u taj obvezni odnos u pravilu ne ulazi zbog sporadičnih, pojedinačnih otprema robe. U tom smislu nema zapreke da se temeljem ugovora o logistici koji se sklapa na dulje razdoblje ili s obzirom na veće količine robe koja se treba otpremiti prizna založno pravo na robi koja se kod logističara nalazi i kad naknada dospijeva u

[1282] Usp. čl. 302. st. 3. ZV-a.

[1283] Tako Gorenc, *op. cit*. u bilj. 151, str. 1036. S istih osnova postoji i pravilo po kojem u slučaju da u izvršenju otpreme sudjeluje i drugi špediter, on je dužan brinuti se o ostvarenju založnih prava prethodnih špeditera. V. čl. 868. st. 2. ZOO-a.

[1284] U tom smislu primjerice Zelenika, *op. cit*. u bilj. 40, str. 133.

[1285] Usp. § 464 HGB-a.

određenim vremenskim razmacima ili nakon obrade točno određenih količina robe, i to na onoj robi koja nije u neposrednoj vezi s tim dijelom naknade, ali je zaprimljena u okviru istog ugovora o logistici. S druge strane, nesporno je da založno pravo prestaje kad prestane cijela njime osigurana tražbina i sve sporedne tražbine kamata i troškova.[1286] Dakle, kad se ispune sve obveze prema logističaru s osnova sklopljenog ugovora o logistici, založno pravo prestaje u skladu s općim pravilima ZV-a. Ako ugovor o logistici ima obilježje okvirnog sporazuma u kojem su riješena samo neka pitanja odnosa između ugovornih strana koja imaju utjecaj na obračun naknade ili s uslugom povezane troškove, ali je za provedbu svake pojedine usluge otpreme potrebno sklopiti poseban ugovor, treba uzeti u obzir da se založno pravo proteže na svu robu nalogodavca obuhvaćenu takvim okvirnim sporazumom stoga što postoji tražbina logističara i prema okvirnom sporazumu, odnosno okvirni sporazum i u njemu dogovoreni uvjeti imaju utjecaj na tražbine logističara.

Svakako treba istaknuti jednoglasan zaključak njemačke pravne književnosti da je riječ o dobrom rješenju zakonodavca proširiti založno pravo špeditera s tzv. koneksnih na nekoneksne tražbine špeditera.[1287] Jednako je stajalište njemačka pravna doktrina imala i glede starih odredbi HGB-a kojima nije izričito bilo propisano to pravilo, i to s osnova zaštite legitimnih interesa špeditera.[1288] Pritom je važno da, ako je riječ o nekoneksnim tražbinama, te tražbine budu nesporne,[1289] odnosno samo paušalno osporavane.[1290] S navedenih osnova svakako treba promisliti i o odgovarajućoj *de lege ferenda* izmjeni odredbe o založnom pravu koja bi se proširila i na nekoneksne tražbine špeditera, a koja bi se na odgovarajući način primijenila i na ugovor o logistici.

[1286] V. čl. 346. ZV-a.

[1287] U tom smislu primjerice Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 464 rbr. 3, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 464 rbr. 2.

[1288] Tako Helm, *op. cit*. u bilj. 37, § 410 rbr. 43, 44.

[1289] Tako Bydlinski, *op. cit*. u bilj. 50, § 464 rbr. 3, Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 464 rbr. 2.

[1290] Tako Rinkler, *op. cit*. u bilj. 151, § 464 rbr. 2, pozivajući se na stajalište OLG-a Karlsruhe iz presude od 9. prosinca 2004. godine, U – 104/04, NJW – RR, 2005.

VII. ZAKLJUČAK

Pravno uređenje ugovora o špediciji kao imenovanog ugovora trgovačkog prava uvjetovano je poslovnim aktivnostima špeditera i njegovom tradicionalnom ulogom u prometu roba. Špediter organizira prijevoz robe, savjetuje nalogodavca o optimalnom putu i načinu prijevoza, bira prijevoznika, obavlja carinske formalnosti i, po potrebi, dogovara skladištenje robe odnosno druge radnje potrebne za uspješnu otpremu robe. U pravnom smislu špediter ima ulogu specijaliziranog nalogoprimca koji za račun nalogodavca sklapa potrebne ugovore za prijevoz robe pri čemu u pravilu provedbene poslove sklapa u svoje ime, a tek iznimno u ime nalogodavca. Opisani način djelovanja špeditera može se nazvati klasičnom odnosno redovitom špedicijom.

Suvremeni gospodarski trendovi upućuju na širenje usluga špeditera koje obuhvaća integraciju više aktivnosti vezanih uz promet robe koje su tradicionalno, same za sebe, predmet drugih ugovora poput ugovora o prijevozu, ugovora o uskladištenju ili ugovora o djelu. Opisane usluge špediter katkad obavlja sam, a katkad ih povjerava drugim poduzetnicima, pri čemu ne odgovara isključivo za njihov izbor već i za njihov rad. Poslovna praksa takve usluge naziva logističkim uslugama, a u slučajevima u kojima u pružanju usluga pretežu špediterski, organizacijski elementi i logističkom špedicijom. Kad špediter samostalno pruža uslugu preuzetu ugovorom ili odgovara za rad osoba koje je angažirao, on tada djeluje za svoj račun i odstupa od svoje klasične odnosno redovite uloge. Praktično, riječ je o posebnim slučajevima špedicije, odnosno o samostalnom nastupu špeditera, špediciji s ukupnom (fiksnom) naknadom ili u određenim slučajevima zbirnoj špediciji. S druge strane, u poslovnoj se praksi za poduzetnike koji integriraju usluge otpreme, prijevoza ili skladištenja robe kao i druge srodne logističke usluge uvriježio pojam „logističar“, bez obzira na to je li riječ o špediterima, prijevoznicima ili skladištarima u smislu njihova predmeta poslovanja. Stoga se u inozemnoj pravnoj književnosti već raspravlja o razvoju ugovora o logistici kao posebnog ugovora autonomnog trgovačkog prava temeljem kojeg logističari preuzimaju obvezu integrirati i pružiti usluge otpreme, prijevoza robe, uskladištenja odnosno brige o robi i druge logističke usluge za potrebe nalogodavaca.

Slijedom svega navedenog, temeljni cilj provedenog istraživanja jest bio sustavno raspraviti kako izmijenjena gospodarska uloga špeditera odnosno integracija usluga otpreme robe, prijevoza robe, uskladištenja robe i ostalih logističkih činidbi utječu na prava i obveze strana iz ugovora o špediciji te u kakvoj je vezi izmijenjena gospodarska uloga špeditera s

pojavom ugovora o logistici kao ugovora autonomnog trgovačkog prava o kojem se u domaćoj pravnoj književnosti nije do sada sustavno raspravljalo. U vezi s navedenim formulirana su tri istraživačka pitanja na koja se odgovara u ovom doktorskom radu:

1. Je li se pod utjecajem poslovne prakse i pojave ugovora o logistici iz ugovora o špediciji razvio poseban tip ugovora autonomnog trgovačkog prava koji treba nazvati ugovor o logističkoj špediciji?

2. Koji je pojam, pravna priroda te uobičajeni sadržaj ugovora o logistici i koji je položaj tog ugovora u sustavu hrvatskog trgovačkog prava?

3. Koje je izmjene odredaba Zakona o obveznim odnosima koje uređuju ugovor o špediciji potrebno predložiti kako bi se odgovorilo na izmijenjenu gospodarsku ulogu špeditera u suvremenom robnom prometu?

Ad 1) Nesporno je da poslovna praksa ima velik utjecaj na razvoj prava u cjelini, a posebice na razvoj obveznih odnosa između trgovaca odnosno instituta trgovačkog prava. Ugovor o špediciji tradicionalan je institut trgovačkog prava koji je također podložan utjecaju poslovne prakse. U radu je opisano kako suvremene tendencije u razvoju poduzetničkih aktivnosti, poput izdvajanja djelatnosti koje nisu poduzetnicima primarne (*outsourcing*) i usredotočenje na temeljne djelatnosti poduzetnika (*core competence*), dovode do povjeravanja usluga otpreme i dopreme sirovina, proizvoda ili poluproizvoda (robe) poduzetnicima koji su kadri samostalno preuzeti brigu o navedenim aktivnostima za potrebe drugih poduzetnika. Takvi se procesi u gospodarskom smislu (ali ne posve pravno precizno) nazivaju logistikom, a ugovori kojima se takve usluge pružaju nazivaju se ugovorima o logistici. Špediteri kao poduzetnici kojima je temeljna zadaća organizirati prijevoz robe i brigu o robi prirodno zauzimaju važno mjesto u pružanju logističkih usluga. U tom se smislu govori o pojavi logističke špedicije kao posebne vrste gospodarske djelatnosti čija se posebnost sastoji od toga da špediteri započinju s pružanjem integrirane usluge otpreme robe i brige o robi s određenim logističkim uslugama koje i po redovitom tijeku stvari špediteri uobičajeno pružaju, a koje se nazivaju uobičajene špediterske logističke činidbe.

Logističku špediciju, međutim, nije jednostavno odijeliti od djelatnosti pružanja logističkih usluga općenito, odnosno od integriranja poslova otpreme robe, njezina prijevoza,

skladištenja i pružanja svih drugih logističkih usluga. Pravna analiza pojave novih pravnih instituta ili znatnije izmjene postojećih zahtijevaju preciznost i utvrđivanje granica i razlika prema drugim, srodnim institutima. Okolnost da poslovna praksa određenu vrstu djelatnosti naziva logističkom špedicijom i činjenica da se u poslovnoj praksi sklapaju ugovori istog ili sličnog naziva može biti koristan indicij, ali ne i dokaz. Provedena rasprava o ugovoru o logistici pokazuje da je teško postaviti čvrstu granicu između poslova logističke špedicije i pružanja nekih drugih logističkih usluga (primjerice skladišne logistike) koja bi opravdala tezu o postojanju sadržajno ustaljenog ugovora o logističkoj špediciji koji bi se razlikovao od sadržaja ugovora za koji je poredbena pravna književnost zaključila da čini uobičajeni sadržaj ugovora o logistici te koji bi se istodobno razlikovao od nekog od posebnih oblika ugovora o špediciji u kojima špediter djeluje za svoj račun. Zaključak je da je ugovor kojim su uređene usluge koje se mogu smatrati logističkom špedicijom pojmovno i po pravnoj prirodi tek jedan od pojavnih oblika ugovora o logistici na koji valja primijeniti stajališta o obvezama, odgovornosti i pravima logističara zauzeta u ovom radu.

Ad 2) Rasprava o pojmu, pravnoj prirodi i uobičajenom sadržaju ugovora o logistici zauzima središnji dio provedenog istraživanja. Osim što se u domaćoj pravnoj književnosti o ugovoru o logistici nije detaljnije i sustavno raspravljalo, poseban izazov jest i u tome što logistika kao pojam i djelatnost ne nudi posve jasan okvir za definiranje bitnih sastojaka tog ugovora. S obzirom na to da pružanje logističkih usluga pretpostavlja integraciju više različitih usluga povezanih s otpremom robe i brigom o robi te sadržava i element organizacije pružanja tih usluga, kao polazišna točka za raspravu o ugovoru o logistici prirodno se nametnuo ugovor o špediciji. Špediter je u poslovnoj praksi, ali i u pravnoj književnosti, prepoznat kao sveopći poduzetnik prometa robom, a osnovna je špediterova obveza, bez obzira na to kako špediter ispunjava obveze iz ugovora o špediciji, organizacija prijevoza robe. Osim što suvremeni špediteri u poslovnom smislu integriraju usluge potrebne za prijevoz robe, u pravnom smislu te usluge sve više obavljaju za svoj račun. Kako i logističari usluge pružaju za svoj račun, bilo da ih pružaju neposredno ili angažiraju druge poduzetnike kao pomoćnike u ispunjenju pritom odgovarajući za njihov rad, jasno je da je osnovu za raspravu o pravnim odnosima iz ugovora o logistici valjalo pronaći u pravnim odnosima u kojima špediter usluge pruža za svoj račun, odnosno u tzv. posebnim slučajevima špedicije. Položaj špeditera koji obveze iz ugovora ispunjava za svoj račun i logističara izuzetno je blizak, te u određenom smislu predstavlja podlogu prema kojoj je u poslovnom svijetu nastao suvremeni logističar. Uz ugovor o špediciji

kao polazišnu točku, bilo je potrebno u obzir uzeti i raspravu njemačke pravne književnosti koja prva poredbeno pokušava sustavno pristupiti objašnjavanju pojma, sadržaja i položaja ugovora o logistici (*Logistikvertraga*) u sustavu trgovačkog prava. Nadalje, s obzirom na to da je riječ o ugovoru koji nije uređen propisom, važnom se pokazuje i analiza dostupnih općih uvjeta poslovanja na području otpreme robe, odnosno sadržaja dostupnih ugovora o logistici (pružanju logističkih usluga) koji se sklapaju u poslovnoj praksi.

Nastavno na provedenu raspravu, ugovor o logistici može se definirati kao mješoviti ugovor trgovačkog prava u kojem logističar za svoj račun pruža jedinstvenu uslugu otpreme odnosno organizacije prijevoza robe, skladištenja odnosno čuvanja robe i pružanja ostalih logističkih usluga odnosno uobičajenih logističkih činidaba. Zaključak da je riječ o mješovitom ugovoru trgovačkog prava znači da se na pojedine obveze i odgovornosti za ispunjenje obveza logističara trebaju primijeniti pravila onih ugovora kojima su te obveze izvorno uređene. Na obveze koje preuzimaju logističari stoga se mogu primijeniti odredbe ugovora o špediciji, ugovora o prijevozu, ugovora o uskladištenju i ugovora o djelu ovisno o sadržaju svakog pojedinog ugovora o logistici. Važno je pritom naglasiti da sve obveze logističara koje se mogu podvesti pod obveze koje su tipične za neki od navedenih ugovora čine jedinstvenu i funkcionalnu cjelinu usmjerenu na ostvarenje određenog logističkog pothvata. Nije riječ o tome da nalogodavac s jednim ili više izvršitelja sklapa veći broj međusobno povezanih, ali odvojenih ugovora, već sve obveze konsolidira kod jednog poduzetnika koji je ujedno i jedinstvena točka komunikacije i odgovornosti. Gospodarska svrha ugovora o logistici upravo i jest objedinjavanje različitih činidbi koje je logističar ugovorno obvezan izvršiti u okviru jednog pravnog posla. Integriranim djelovanjem tih činidbi i njihovim sinergijskim učinkom nalogodavac može ostvariti predviđenu gospodarsku korist – učinkovitu organizaciju otpreme i dopreme robe uz niže troškove i smanjenje potrebe za angažmanom obrtnog kapitala.

Slijedom zaključka o mješovitoj pravnoj prirodi ugovora o logistici provedena je i rasprava o obvezama, odgovornosti i pravima logističara iz ugovora o logistici. U poslovnoj praksi postupno se oblikovao uobičajeni sadržaj ugovora o logistici kojim je uređena poslovna suradnja između nalogodavca i logističara u pogledu pružanja logističkih usluga. Riječ je, dakle, o uslugama koje obuhvaćaju organizaciju prijevoza (otpreme robe), izvršenje prijevoza, skladištenje i čuvanje robe, preuzimanje i pripremu robe za transport (pakiranje, prepakiranje, održavanje i slične radnje), kao i druge usluge koje se uobičajeno smatraju logističkim činidbama. Te usluge istodobno predstavljaju i osnovne obveze koje logističar preuzima sklapanjem predmetnog ugovora. Pored toga, logističar je osobito dužan štititi interese

nalogodavca te ga savjetovati i pravodobno obavještavati, kako u predugovornoj fazi, tako i tijekom izvršenja ugovornih obveza. Ugovor o logistici nesporno je pravni posao povjerenja, u tom smislu nalik na ugovor o špediciji, koji podrazumijeva dugotrajniji poslovni odnos između ugovornih strana. U pravilu se sklapa na neodređeno vrijeme ili na dulje razdoblje, pri čemu se od logističara kao profesionalca specijaliziranog za cjelokupni proces otpreme i dopreme robe (osobito kad logističar postaje integralni dio proizvodnog procesa nalogodavca) očekuje i pružanje stručnog savjetovanja u svim pitanjima otpreme i dopreme robe kao i pitanjima važnim za optimizaciju nalogodavčevih logističkih procesa.

Kao poseban izazov provedenog istraživanja pokazala se rasprava o odgovornosti logističara iz ugovora o logistici. Posljedica je to obveza koje logističar preuzima odnosno mješovite pravne prirode tog ugovora. U tom smislu odgovornost logističara prije svega ovisi o tome povodom koje je činidbe logističara nastala šteta na robi, stoga na odgovornost logističara za gubitak ili oštećenje robe odnosno zakašnjenje u isporuci robe treba primjenjivati ona pravila koja uređuju odgovornost za obvezu logističara povredom koje je prouzročena šteta. Pitanje odgovornosti logističara posebno je složeno u pogledu odgovornosti za ispunjenje obveze organizacije odnosno prijevoza robe. Naime, potrebno je istaknuti da se na neuredno ispunjenje tih obveza primjenjuju, na odgovarajući način, pravila koja uređuju ugovorne odnose između naručitelja prijevoza i prijevoznika u relevantnoj grani prometa. Temeljni izazov u pravnom položaju logističara proizlazi iz činjenice da je uređenje ugovorne odgovornosti prijevoznika u transportnom pravu segmentirano, odnosno da svaka grana prijevoza podliježe posebnom pravnom režimu – bilo da je riječ o odredbama nacionalnih zakona koji uređuju prijevoz robe određenim prijevoznim sredstvom unutar granica jedne države, bilo o međunarodnim konvencijama koje se primjenjuju isključivo na prijevoz robe tom granom prometa. Navedena pravila imaju načelno prisilnopravni karakter te ih ugovorne strane ne mogu izmijeniti posebnim ugovornim odredbama, što je osobito važno kod odredaba o isključenju ili ograničenju odgovornosti. Taj je problem osobito izražen u području pomorskog prijevoza, s obzirom na specifičnosti te grane transporta i na šire mogućnosti koje pomorski prijevoznik ima u pogledu ograničenja svoje odgovornosti prema naručitelju prijevoza, a koje proizlaze iz temeljnog izvora prava za ugovorne obveze u međunarodnom pomorskom prometu robe.

U praktičnom se smislu posebno važnim čini identificirati mjesto nastanka štete, za što je ključan nadzor nad robom u svakoj pojedinoj fazi ispunjenja ugovora, kao i odrediti koja pravila primijeniti kada mjesto nastanka štete nije poznato ili se ne može utvrditi. Rasprava je

pokazala da su navedena pitanja kod ugovora o logistici jednaka pitanjima koja se javljaju kod organizacije multimodalnog transporta robe, stoga se rješenja pokušavaju pronaći u analognoj primjeni pravila i stajališta pravne književnosti koja proučava multimodalni transport. S tim u vezi pojašnjavaju se sustavi mrežaste, modificirane i jedinstvene odgovornosti logističara po uzoru na pokušaje uređenja odgovornosti u multimodalnom transportu, pri čemu se zaključuje i obrazlaže da bi, u nedostatku drugačijeg zakonskog uređenja tog pitanja, teret dokaza o mjestu nastanka štete i primjeni odgovarajućih pravila trebao pogađati logističara.

Ad 3) Polazeći od činjenice da je ugovor o logistici ponajviše sličan ugovoru o špediciji te u određenom smislu i nastaje na podlozi posebnih slučajeva špedicije u kojima špediter djeluje za svoj račun, najveća je pozornost u istraživanju posvećena odgovarajućim odredbama ZOO-a kojima je uređen ugovor o špediciji. ZOO suštinski ugovor o špediciji definira na isti način kao austrijsko i njemačko pravo prije reforme transportnog prava iz 1998. godine. Definicija polazi od toga da špediter radi prijevoza stvari sklapa ugovore o prijevozu i druge ugovore u svoje ime, a za račun nalogodavca. Provedena rasprava, međutim, ukazuje na to da špediteri u praksi sve manje djeluju isključivo za račun nalogodavca. S druge strane, na koji god način djelovali, temeljna obveza špeditera uvijek je otprema robe, odnosno organizacija prijevoza robe. Sklapanje ugovora o prijevozu robe ima obilježje najvažnijeg provedbenog posla koji špediter mora sklopiti da bi ispunio svoju obvezu, ali je još uvijek riječ tek o jednom od provedbenih poslova i radnji potrebnih za organizaciju prijevoza. Slijedom navedenoga i po uzoru na odgovarajuće izmjene HGB-a, *de lege ferenda* se predlaže da se iz definicije ugovora o špediciji iz čl. 849. st. 1. ZOO-a izbaci način djelovanja špeditera u svoje ime, a za račun nalogodavca, te da se način njegova izvršenja ugovora prebaci u st. 2., a sadašnji st. 2. pretvori u st. 3. U novoj definiciji ugovora o špediciji stajalo bi da se njime obvezuje špediter organizirati prijevoz robe, a nalogodavac se obvezuje isplatiti mu određenu naknadu. Odredba čl. 849. u tom bi slučaju glasila kako slijedi:

(1) Ugovorom o otpremi obvezuje se otpremnik nalogodavcu organizirati prijevoz stvari, a nalogodavac se obvezuje isplatiti mu određenu naknadu.

(2) Otpremnik se radi prijevoza stvari obvezuje sklopiti ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prijevoza u svoje ime, a za račun nalogodavca te obaviti ostale uobičajene poslove i radnje.

(3) Ako je ugovorom predviđeno, otpremnik može sklopiti ugovor o prijevozu i druge ugovore i poduzimati druge pravne radnje u ime i za račun nalogodavca.

U odnosu na posebne slučajeve otpremanja treba preispitati pristup ZOO-a po kojem su kao takvi uređeni isključivo slučajevi špedicije s ukupnom (fiksnom) naknadom i zbirne špedicije (odsjek 22., dio IV., čl. 866. i 867. ZOO-a). Riječ je o nomotehnički i doktrinarno pogrešnom rješenju s obzirom na to da posebnom slučaju špedicije svakako pripada i slučaj samostalnog nastupa špeditera iz čl. 858. ZOO-a. Špediter koji, potpuno ili djelomično, samostalno prevozi robu odnosno samostalno obavlja sve druge provedbene poslove, izlazi izvan okvira klasične odnosno redovite špedicije i u odnosu na provedbene poslove koje samostalno obavlja ima prava i obveze iz tih ugovora, uz obveze koje preuzima i prava koja mu pripadaju temeljem ugovora o špediciji. U tom slučaju špediter djeluje za svoj račun te je u uskoj vezi sa slučajevima iz čl. 866. i 867. ZOO-a, stoga *de lege ferenda* na odgovarajući način treba izmijeniti numeraciju članaka i na jednom mjestu urediti slučajeve koji su pravno bliski te danas u praksi dominantni, a u kojima špediter usluge pruža za svoj račun.

U vezi s navedenim svakako treba predložiti i odgovarajuću izmjenu odredaba čl. 867. ZOO-a koje uređuju zbirnu špediciju. Trenutačno uređenje zbirne špedicije prema čl. 867. ZOO-a u radu se ponajprije kritizira zbog toga što ZOO zbirnu špediciju koncipira kao pojavni oblik redovne špedicije kod kojeg špediter sklapa ugovore u prijevozu za račun nalogodavca. To je suprotno gospodarskoj svrsi okrupnjivanja, konsolidacije tereta većeg broja nalogodavaca, ali i vladajućem stajalištu inozemne pravne književnosti koja drži da špediter koji djeluje kao tzv. *cargo consolidator* djeluje za svoj račun. Zbirno tovarenje odnosno sklapanje ugovora o prijevozu zbirnog tereta robe na određeni je način u gospodarskom smislu i varijanta samostalnog nastupa špeditera, pri čemu je i po zakonu mogućnost zbirne špedicije ostavljena na volju špediteru. Samim time špediteru treba nametnuti strožu odgovornost za rad prijevoznika i drugih osoba kojima se špediter poslužio u tom slučaju, a ne tek odgovornost za gubitak ili oštećenje stvari do kojih ne bi došlo da nije bilo zbirnog otpremanja. Treba stoga propisati *de lege ferenda* da će špediter u slučaju organizacije zbirne otpreme odgovarati i za rad prijevoznika i drugih osoba kojima se poslužio u ispunjenju ugovora (u skladu s rješenjem iz čl. 866. st. 2. ZOO-a koje postoji za špediciju s fiksnom naknadom) ili da će u tom slučaju imati prava i obveze prijevoznika (u skladu s rješenjem iz čl. 858. st. 2. ZOO-a koje postoji za slučaj samostalnog nastupa špeditera). Prijedlog izmjena odredbe čl. 866. ZOO-a može stoga *de lege ferenda* u jednoj varijanti biti sljedeći:

(1) Otpremnik može u izvršenju dobivenih naloga organizirati zbirnu otpremu, osim ako je ugovorom isključeno.

(2) U slučaju zbirne otpreme otpremnik odgovara i za rad prijevoznika i drugih osoba kojima se poslužio u izvršenju naloga.

(3) Otpremniku za organizaciju zbirne otpreme pored naknade po osnovi otpreme pripada i odgovarajuća primjerena naknada za prijevoz koja ne smije premašiti uobičajenu naknadu za prijevoz, a isto vrijedi za druge poslove obuhvaćene nalogom, običajima ili općim uvjetima.

Uvažavajući okolnost da je položaj špeditera koji organizira zbirnu otpremu blizak položaju špeditera koji samostalno nastupa i koji samostalno prevozi robu (pa i u smislu nepravog samostalnog nastupa špeditera) i uvažavajući hrvatskom pravu bliska poredbenopravna rješenja, treba razmisli i o sveobuhvatnijoj *de lege ferenda* rekonstrukciji čl. 866. ZOO-a u kojem slučaju bi odredba mogla glasiti kako slijedi:

Zbirna otprema (špedicija zbirnog tovara)

(1) Otpremnik može otpremiti stvari jednog nalogodavca zajedno sa stvarima drugog nalogodavca tako što će ih utovariti na temelju ugovora o prijevozu koji je sklopio za svoj račun.

(2) Ako je iskoristio tu svoju ovlast, otpremnik ima glede prijevoza zbirnog tovara prava i obveze prijevoznika. Otpremnik može u tom slučaju zahtijevati prijevozničku naknadu koja je u tim okolnostima primjerena, s tim da ona ne smije premašiti uobičajenu vozarinu za prijevoz pojedinačnog tovara.[1291]

(3) Isto vrijedi za druge poslove obuhvaćene nalogom, običajima ili općim uvjetima.

[1291] St. 1. i 2. prijedloga preuzeti od Miladin, *op. cit*. u bilj. 111, str. 386.

Popis literature i ostalih izvora

A) Bibliografija

1. Aržek, Zvonimir, Botić, Ante, *Špeditersko poslovanje*, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet za vanjsku trgovinu, Zagreb, 1980.
2. Baluch, Issa, *The Changing Role of the Freight Forwarder*, http://www.wbe.net/members/pdf/Part4BChangingRoleofFreightForwarder.pdf, str. 1 – 8.
3. Barbić, Jakša, *Primjena običaja u hrvatskom trgovačkom pravu,* poseban otisak iz: Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti 492, Knjiga XLIII., Društvene znanosti, Zagreb, 2005., str. 47 – 87.
4. Barbić, Jakša, *Sklapanje ugovora po Zakonu o obveznim odnosima (suglasnost volja*), Informator, Zagreb, 1980.
5. Barbić, Jakša, *Ugovor o consulting inženjeringu*, doktorska disertacija, Zagreb, 1972.
6. Baretić, Marko, *Predugovorna odgovornost za štetu*, u: Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti za štetu, Marko Baretić ... (et al.). - Zagreb(2011); str. 3 – 30.
7. Baretić, Marko, *Predugovorna odgovornost za štetu*, magistarski rad, Zagreb, 2001.
8. Berlingieri, Francesco, *Multimodal Aspects of Rotterdam Rules*, str. 1. – 21. http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20F.%20Berlingieri%2013%20OKT29.pdf
9. Bloomberg, David J., LeMay, Stephen, Hanna, Joe B., *Logistika*, Prentice Hall, 2002., hrvatsko izdanje Mate d.o.o., 2006.
10. Bolanča, Dragan, *The Multimodal Transport of Goods,* Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 30/1, 1993., str. 227 – 240.
11. Bonnevie, Phillippe, *Evaluation of the new Convention from the perspective of cargo interests,* Transportrecht, 9, (2009), str. 361 – 366.
12. Brox, Hans, *Handels-und Wertpapierrecht,* Verlag C.H. Beck, 18. izdanje, § 22

13. Brzak, Stjepan, *Transport, špedicija i osiguranje*, Pučko otvoreno učilište, Zagreb, 2007.

14. Bukljaš, Ivan, Vizner, Boris, *Komentar Zakona o obveznim (obligacionim) odnosima, Posebni dio, knjiga 4.,* Zagreb, 1979.

15. Busche, Jan u: Henssler (et. al.), *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 6,* 9. izdanje, 2023., § 633

16. Bydlinski, Peter, *Multimodaltransport, bekannter Schadensort und § 452d Abs. 3 HGB*, Transportrecht, 10(2009), 389 – 393.

17. Bydlinski, Peter, Valder Hubert, u: Drescher, Ingo; Fleischer, Holger, Schmidt, Karsten, (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2023., §§ 453 – 466

18. Canaris, Claus Wilhelm, *Handelsrecht,* 24. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 2006.

19. Helm, Johann Georg, u: Canaris, Claus-Wilhelm, Schilling, Wolfgang, Ulmer, Peter (ured.), *HGB Staub Großkommentar*, *Speditiongeschäft,* §§ 407 – 415, Walter de Gruyter, Berlin, 1986.

20. Carić, Slavko u: Blagojević, Borislav, Krulj, Vrleta, *Komentar zakona o obligacionim odnosima, drugo izdanje*, Savremena administracija, Beograd, 1983., str. 1796 – 1825.

21. Carić, Slavko, *Pravni odnosi između komitenta i špeditera iz ugovora o špediciji*, doktorska disertacija, Beograd, 1964.

22. Cerić, Viktor, *Međunarodna špedicija s naročitim osvrtom na pomorsku špediciju*, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Posebna izdanja, knjiga 9, Zadar, 1967.

23. Ceronja, Petar, *Ugovor o uskladištenju u hrvatskom i makedonskom pravu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 2(2011), str. 821 – 847.

24. Cigoj, Stojan u: Cigoj, Stojan, *Komentar obligacijskih razmerij*, IV. knjiga, Časopisni zavod uradni list SR Slovenije, Ljubljana, 1986.

25. Clarke, Malcolm A., Yates, David, *Contracts of Carriage by Land and Air*, drugo izdanje, London, 2008.

26. Crnić, Ivica, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Zagreb, 2005.

27. Crnić, Ivica, *Zakon o obveznim odnosima s opsežnom sudskom praksom*, Četvrto dopunjeno i izmijenjeno izdanje, Organizator, Zagreb, 2002.

28. Czerwenka, Beate, u Schmidt, Karsten, (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009., *Einleitung.*

29. Čorić Dorotea, Debeljak-Rukavina Sandra, *Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putevima,* Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 28(2007),2; str. 1139 – 1183.

30. Dabrowski, Daniel, *The Multimodal Carrier's Liability for Non-localized Loss*, PTiL 4/2016, str. 203 – 211.

31. Debeljak-Rukavina Sandra, *Odgovornost prijevoznika za štete na stvarima u domaćem i međunarodnom prijevozu zrakom*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 23(2002),2; str. 597 – 614.

32. Drews, Kai Holger, *Der multimodale Transport – eine Bestandsaufnahme,* Transportrecht, 9(2010), 327 – 337.

33. Drews, Kai Holger, *Der multimodale Transport im historischen Zusammenhang*, Transportrecht, 5(2006), 177 – 184.

34. Ebenroth, Boujong, Joost, Strohn, *Handelsgesetzbuch, Kommentar,* Band 2, Transportrecht, Bank und Borsenrecht, 2. izdanje, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009.

35. Eraković, Andrija, *Pravni položaj i odgovornost špeditera,* magistarski rad, Zagreb, 1985.

36. Erbe, Stephan, Schlieger, Philipp, *Der Multimodal-Vertrag im schweizerischen Recht – Ein Diskussionbeitrag zum Transportrecht in der Schweiz,* Transportrecht, 11/12(2000), 421 – 429.

37. Faber, Diane, (et. al.), *Multimodal Transport - Avoiding Legal Problems*, LLP, London/Hong Kong, 1997.

38. Filipović, Velimir, *Montrealska konvencija iz 1999. o međunarodnom zračnom prijevozu stupila na snagu*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1(2004), str. 199 – 202.

39. Filipović, Velimir, *Odgovornost poduzetnika mješovitog prijevoza,* Privreda i pravo, 15(1976) br. 2., str. 1 – 10.

40. Frantzioch, Fritz u: Schmidt, Karsten, (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009.

41. Fuchs, Raoul, *Pomorska špedicija,* Zagreb, 1954.

42. Gareis, Karl, Fuchsberger, Otto, *Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch*, F. Guttentag Verlagsbuchhandlung, Berlin, 1891.

43. Gass, Wolfram, *Die Bedeutung der Logistik für Speditionunternehmen im Rahmen moderner Hersteller-Zulieferbeziehungen*, Transportrecht 5(2000), 203 – 213.

44. Gavella, Nikola, (et. al.), *Stvarno pravo*, svezak 1., Narodne novine, Zagreb, 2007.

45. Gehrlein, Markus, u: Hau, Wolfgang, Poseck, Roman (ured.) *BeckOK BGB*, C.H. Beck, München, 74. izdanje, 2025.

46. Gehrlein, Markus; Sutschet, Holger u Bamberger, Heinz Georg; Roth, Herbert (ured.) *Beck'scher On-Line Kommentar BGB*, Verlag C. H. Beck München, 22. izdanje, 2012., § 311.

47. Glass, David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts,* LLP, London, Singapoure, 2004.

48. Glass, David A., *Freight Forwarding and Multimodal Transport Contracts*, LLP, London, New York, 2012.

49. Goldštajn, Aleksandar, *Tipologija trgovačkih ugovora*, Ugovori autonomnog privrednog prava, Informator, Zagreb, 1974., str. 10 – 21.

50. Goldštajn, Aleksandar, *Trgovačko ugovorno pravo, međunarodno i komparativno*, Narodne novine, Zagreb, 1991.

51. Gorenc Vilim u Gorenc, Vilim (ured.), *Komentar Zakona o obveznim odnosima,* Narodne novine, Zagreb, 2014.

52. Gorenc, Vilim, u Gorenc, Vilim (ured.), *Komentar Zakona o obveznim odnosima,* RRiF, Zagreb, 2005.

53. Gorenc, Vilim, *Ugovor o uskladištenju*, Pravo i porezi, br. 11., 1997., str. 12 – 20.

54. Grabovac, Ivo, *Temelj odgovornosti prijevoznika u konvencijama o prijevozu stvari morem (s osvrtom na hrvatski Pomorski zakonik), Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 41(2004),1-2(73-74); str. 43 – 53.
55. Grabovac, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zakonik*, Književni krug Split, 2005.
56. Grabovac, Ivo, *Hoće li nova Konvencija o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) nadomjestiti postojeće međunarodne instrumente*, Pravo i porezi, br. 1/10, str. 44 – 48.
57. Grabovac, Ivo, *Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?*, Poredbeno pomorsko pravo, 49(2010), 164, str. 159 – 168.
58. Grabovac, Ivo, *Ugovor o otpremanju*, Pravo i porezi, 8/1997, str. 7 – 10.
59. Grabovac, Ivo, *Ugovor o prijevozu u zračnom prometu*, Pravo i porezi, br. 11., (1998), str. 22 – 27.
60. Gran, Andreas, *Vertragsgestaltung in Logistikbereich*, Transportrecht 1(2004), str. 1 – 14.
61. Gran, Andreas, *Einfluß von „Logistik-AGB" auf Konfliktvermeidung und Unternehmenswert*, Transportrecht 3(2006), str. 91 – 95.
62. Grubišić, Ante, *Ugovor o špediciji s posebnim osvrtom na opće uvjete poslovanja špediterskih organizacija,* magistarski rad, Zagreb, 1979.
63. Hadjiani, Jasmin u: Haag, Oliver; Löffler Joachim, (ured.) *Praxiskommentar zum Handelsrecht*, LexisNexis, Münster, 2010.
64. Heermann, Peter u: Henssler, Martin (ured), *Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 4, Schuldrecht, Besonderer Teil II,* 5. izdanje, Verlag C. H. Beck, München, 2009., § 675.
65. Herber, Rolf, *Die Vorschläge des Kommissionsentwurfs für den multimodalen Transport*, Transportrecht, 2(1997), 58 – 61.
66. Herber, Rolf, *Neue Entwicklungen im Recht des Multimodaltransports*, Transportrecht, 11/12(2006), 435 – 439.
67. Herber, Rolf, *Nochmals: Multimodalvertrag, Güterumschlag und anwendbares Recht*, Transportrecht, 2(2005), 59 – 62.

68. Herber, Rolf, Pötschke, Jan-Erik, u: Schmidt, Christine (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, §§ 452 – 452d, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 5. izdanje, 2023.

69. Herber, Rolf, *Reform des Seehandelsrechts – Anlass zur überprüfung auch des Multimodalfrachtrechts,* Transportrecht, 3(2010), 85 – 89.

70. Hesse, Peter, u: Schmidt, Christine (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht, §§ Lagergeschäft §§ 467 - 475h,* Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 5. izdanje, 2023.

71. Heuer, Klaus, *Brauchen wir Logistik-AGB für die Spedition?,* Transportrecht 3(2006), str. 89 – 91.

72. Hoffmann, Michael, *FIATA Multimodal Transport Bill of Lading und deutsches Recht*, Transportrecht, 6(2000), 243 – 253.

73. Hofstetter, Josef, u: Wiegand, Wolfgang (ured.), *Schweizerisches Privatrecht, Siebenter Band, Sechster Teilband, Obligationenrecht-Besondere Vertragsverhältnisse*, Helbing&Lichtenhahn, Basel-Genf-München, 2000.

74. Jakaša, Branko, *Nekoliko pitanja temelja vanugovorne odgovornosti u Zakonu o obveznim odnosima*, Naša zakonitost, 6/1979, str. 59 – 90.

75. Jerman, Boris, *Vprašanje logističnega prava*, Scientia Iustitia, Ljubljana, 2009.

76. Joachim, Willi, u: Horn, Norbert, (ured.), *Heymann Handelsgesetzbuch*, Band 4, Viertes Buch, 2. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, De Gruyter Recht, Berlin, 2005.

77. Joan, Jane; de Ochoa, Alfonso, *The Handbook of Logistics Contracts*, Palgrave Macmillan, New York, 2006.

78. Johl, Johannes, *Rechtlichte Natur des Speditiongeschaftes*, doktorska disertacija, 1906.

79. Jurić, Dionis, Mihić, Jelena, *Prijelaz rizika s prodavatelja na kupca kod ugovora o međunarodnoj kupoprodaji s osvrtom na Incoterms 2010*., Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 1 (2012) str. 355 – 387.

80. Kaštela, Slobodan, Horvat, Ladislav, *Prometno pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 2008.

81. Kandare, Boris, *Izvori prava za ugovor o špediciji*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 2(1981), str. 161. – 180.

82. Kandare, Boris, *Pravna priroda ugovora o špediciji*, poseban otisak Zbornika Pravnog fakulteta u Rijeci, Rijeka, 1980.

83. Kandare, Boris, *Ugovor o špediciji*, magistarski rad, Rijeka, 1974.

84. Kapor, Vladimir, Carić, Slavko, *Ugovori robnog prometa*, 6. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Naučna knjiga, Beograd, 1987.

85. Kindl, Johann, u: Westermann, Harm Peter (ured.), *Erman Bürgerliches Gesetzbuch*, 11. izdanje, 2004., Vor § 311

86. Klaić, Bratoljub, *Rječnik stranih riječi*, Nakladni zavod Matice Hrvatske, Zagreb, 2004.

87. Klarić, Petar, Vedriš, Martin, *Građansko pravo*, Zagreb, 2006.

88. Kollatz, Peter, u: Knorre Jürgen; Demuth, Klaus; Schmid Reinhardt, *Handbuch des Transportrechts,* Verlag C.H. Beck, München 2008.

89. Koller, Ingo, *Transportrecht,* 7. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Verlag C.H. Beck, München, 2010.

90. Koller, Ingo, u: Canaris, Claus-Wilhelm, Schilling, Wolfgang, Ulmer, Peter (ured.), *HGB Staub Großkommentar*, *Lagergeschäft,* §§ 416 – 424, Walter de Gruyter, Berlin, 1987.

91. Koller, Ingo, u: Koller, Ingo; Roth, Wulf-Henning; Morck, Winfried, *Handelsgesetzbuch, Kommentar,* Verlag C.H. Beck, München, 2011.

92. Konstantinović, Mihailo, *Obligacije i ugovori, Skica za zakonik o obligacijama i ugovorima*, Beograd, 1969.

93. Kostadinović Svetolik, Stanković Aleksandar, *Transportno pravo*, Varaždin, 1985.

94. Kranjc, Vesna, *Gospodarsko pogodbeno pravo*, Univerza v Mariboru, Pravna fakulteta, str. 353 – 369.

95. Krejci, Hans (ured.), *Kommentar zu den durch das HaRAG 2005 eingefuhrten Neuerungen im Unternehmergesetzbuch un im Allgemeinen burgerlichen Gesetzbuch,* Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Beč, 2007.

96. Krejci, Heinz, *Handelsrecht*, treće, izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Manz Verlag, Beč, 2005.

97. Krins, Sarah, *Haftung und Versicherung in der Kontraktlogistik: Ein Überblick,* Transportrecht, 7/8(2007), 269 – 279.

98. Lemoine, W., Dagnaes, Lars, *Globalization and Networking Organisation of European Freight, Forwarding and Logistics Providers,* 2nd International Conference On Co-operation and Competition, Vaxyo University, Sweden, 2002., str. 1 – 15.

99. Leung, William, *The Dual Role of the Freight Forwarder: Vastfame Camera Ltd v Birkart Globistics Ltd, 2005 High Court of Hong Kong, 117, Stone J, 5 October 2005; 2005 AMC 2864 (High Court of Hong Kong, 2005),* Journal of Maritime Law & Commerce, Vol. 38, No. 1, January, 2007, str. 97 – 109.

100. Lommatzsch, Jutta, *Transportrecht,* Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart, 2012.

101. Neufang, Detlef, Hubert, Valder, *ADSp 2017: Wieder ein gemeinsames Vertragswerk*, Transportrecht 2 (2017), str. 45 – 52.

102. Mansel, Heinz Peter u: Jauernig, Ottmar (ured), *Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar,* 14. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Verlag C. H. Beck, München, 2011., § 675 – 351

103. Mađarić, Juraj, *Međunarodna špedicija,* Zagreb, 1971.

104. Mađarić, Juraj, *Špedicija – špediterska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak*, Zagreb, 1965.

105. Marečić, Antonio, *Odgovornost za nedostatke kod ugovora o djelu*, RRIF, 29(2019),8; str. 171 – 176.

106. Marin, Jasenko, *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava,* Poredbeno pomorsko pravo, 46(2007), 161, str. 91 – 111.

107. Marin, Jasenko, *The Harmonization of Liability Regimes Concerning Loss of Goods during Multimodal Transport*, 15th International Conference on Transport Science ICTS 2012, Fakulteta za pomorstvo in promet Univerza v Ljubljani, 2012., str. 1 – 11.

108. Marin, Jasenko, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 56(2006),4; str. 969 – 1010.

109. Martinek, Michael u: *J. von Staudingers Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Buch 2, Abschnitt 8, Titel 12, Untertitel 2*, *Geschäftsbesorgungsvertrag,* 2006., § 675.

110. Marušić, Sofija, *Izvori prava i pojam ugovora o špediciji*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, XI/1974., Split, 1974., str. 117 – 125.

111. Merkt, Hanno, u: Hopt, Klaus J.; Merkt, Hanno; Baumbach, Adolf, *Handelsgesetzbuch*, 34. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Verlag C.H. Beck, München, 2010.

112. Miladin, Petar, *Izravna komisionarova trgovina s komitentom, zbirna špedicija i špedicija s fiksnom naknadom*, Liber amicorum Mladen Žuvela: život posvećen vladavini prava/urednici Tatjana Josipović, Danko Špoljarić, Zagreb (2022); str. 351 – 387.

113. Miladin, Petar, *Prestanak ugovora o trgovačkom zastupanju i pravo trgovačkog zastupnika na posebnu naknadu*, u: Zbornik 60. susreta pravnika – Opatija 2022., Zagreb, 2022., str. 299 – 330.

114. Miladin, Petar, *Primjena čl. 830 ZOO-a (posebna naknada) analogijom na distributere koji su bliski trgovačkom zastupniku* Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 72(2022), 4; str. 971– 1013.

115. Miladin, Petar, *Institut pisane potvrde u međunarodnom trgovačkom pravu i tzv. "sklapanje" ugovora o arbitraži šutnjom u trgovačkim odnosima prema Zakonu o arbitraži*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 59(2009),2-3; str. 269 – 305.

116. Miladin, Petar, *Šutnja i konkludentne radnje u obveznim odnosima*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58(2008),4; str. 923 – 995.

117. Miladin, Petar, *Trgovačko zastupanje kao dio trgovačkog statusnog i trgovačkog materijalnog prava*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 72(2022), 1-2; str. 245 – 297.

118. Momčinović, Hrvoje, *Bitne izmjene koje donosi novi ZOO glede ugovora o kupoprodaji, ugovora o posudbi, ugovora o djelu, ugovora o građenju i ugovora o prijevozu*, u: Novi Zakon o obveznim odnosima – najznačajnije izmjene, novi instituti, Inžinjerski biro, Zagreb, 2005., str. 131 – 142.

119. Momčinović, Hrvoje, *Ugovor o djelu*, Hrvatska pravna revija, 4(2004),6; str. 18 – 31.

120. Momčinović, Hrvoje, *Ugovor o otpremanju (špediciji),* Računovodstvo, revizija i financije, 8/2000, str. 68 – 71.

121. Momčinović, Hrvoje, *Ugovorna odgovornost za štetu*, u: Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti za štetu, Marko Baretić ... (et. al.). – Zagreb (2011); str. 32 – 52.

122. Müglich, Andreas, *Tracking & Tracing – Informationsrechtliche Aspekte der elektronischen Sendungsverfolgung,* Transportrecht, 7/8 (2003), str. 280 – 285.

123. Müglich, Andreas, *Das neue Transportrecht – TRG*, Bundesanzeiger Verlag, 1999.

124. Müglich, Andreas, *Transport und Logistikrecht*, Verlag Vahlen, München, 2002.

125. Müller, Andreas, *Logistik-AGB: Opus Magnum oder Makulatur?,* Transportrecht 6(2006), str. 227 – 228.

126. Nikolić, Gordana, *Multilateralni izvori prava multimodalnog transporta*, Hrvatska pravna revija, 4(2004), 3, str. 26 – 33. -

127. Nikšić, Saša, *Odgovornost stručnjaka za štetu (profesionalna odgovornost)*, u Baretić, Marko (et. al.), Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti za štetu, Zagreb, 2011., str. 112 – 135.

128. Nossal, Shane, *The Legal Status of Freight Forwarders' Bills of Lading*, Hong Kong Law Journal, (1995) Vol 25, Part 1, str. 78 – 95.

129. Oelfke, Dorit, *Speditionbetriebslehre und Logistik*, 20. izdanje, Gabler, Wiesbaden, 2008.

130. Ogorelc, Anton, *Outsourcing of Transport and Logistics Services*, Promet – Traffic&Transportation, Vol. 19., 2007, No 6, 371 – 380.

131. Paschke, Marian, u: Oetker, Harmut, *Handelsgesetzbuch, Kommentar*, 8. izdanje, Verlag C.H. Beck, München 2025.

132. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006.

133. Pezo, Vladimir (gl. urednik), *Pravni leksikon,* Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2007.

134. Pfenninger, Markus, u: Amstutz, Marc, et. al. (ured.), *Handkommentar zum Schweizer Privatrecht*, Schulthess, Zürich, 2007.

135. Pfohl, Hans-Christian, *Logistiksysteme*, 8. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Springer, Berlin-Heidelberg, 2010.

136. Pokrant, Günther; Gran, Andreas, *Transport und Logistikrecht*, RWS Verlag, Koln, 2009.

137. Polić Čurčić, Vesna, *Pravila UNCTAD/ICC za isprave multimodalnog prijevoza,* Uporedno pomorsko pravo, vol. 33, No. 131 – 132, 1991., str. 325 – 328.

138. Polić Folgar, Vesna, *Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (CMNI),* Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 54(2004), 2; str. 363 – 382

139. Polić Folgar, Vesna, *Količinski ugovori prema Rotterdamskim pravilima*, Poredbeno pomorsko pravo, 49(2010), 164, str. 211 – 222.

140. Polić Folgar, Vesna, *Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe u sadašnjoj pomorskoj praksi i prema Rotterdamskim pravilima*, Poredbeno pomorsko pravo, 51(2012), 166, str. 173 – 202.

141. Radionov, Nikoleta, *Ugovor o prijevozu robe cestom kao formalan ugovor*, Hrvatsko obvezno pravo u poredbenom kontekstu, (ured.) Tot, Ivan, Slakoper, Zvonimir, Zagreb (2022); str. 384 – 410.

142. Radionov, Nikoleta, *Ograničenje odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu stvari*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 48(1998),3; str. 327 – 355.

143. Radionov, Nikoleta, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Zagreb, 2002.

144. Radionov, Nikoleta, *Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu cestom?*, Hrvatska pravna revija, 6(2006),6; str.44 – 50.

145. Radionov, Nikoleta, *Ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika za štete na robi*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 61(2011),3; str. 869 – 896.

146. Radionov, Nikoleta; Novačić, Tomislav, *Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 39, 2002., str. 413 – 430.

147. Ramberg, Jan, *Evaluation of the new Convention from the perspective od freight forwarders*, Transportrecht, 9, (2009), str. 370 – 371.

148. Ramberg, Jan, *ICC Guide to Incoterms 2010. - understanding and practical use,* ICC, Paris, 2011.

149. Ramberg, Jan, *Incoterms 2000. – The Necessary Link between Contracts of Sale and Contracts of Carriage*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58, (1-2) (2008), str. 35 – 46.

150. Ramberg, Jan, *International Commercial Transactions,* 4. izdanje, ICC, Norsteds Juridik AB, Stockholm, 2011.

151. Ramberg, Jan, *The Future Law of Transport Operators and Service Providers*, Scandinavian Studies in Law, 46(2004), 135 – 151.

152. Ramberg, Jan, *The Law of Freight Forwarding*, FIATA, 2002.

153. Ramberg, Jan, The *Law of Transport Operators in International Trade*, Nortsteds Juridik, Stockholm, 2005.

154. Ramberg, Jan, *The Unctad/Icc Rules for Multimodal Transport Documents – Genesis and Contents,* Essays in Honour of Hugo Tiberg, Juristförlaget, Stockholm, 1996., str. 513 – 523.

155. Ramberg, Jan, *Unification of the Law of International Freight Forwarding,* Uniform Law Review, Vol. 3, Issue 1 (1998), str. 5 – 13.

156. Rasmussen, Ufe Lind, *Evaluation of the new Convention from the perspective of carriers*, Transportrecht, 9, (2009), str. 357 – 361.

157. Rastovčan, Pavao, *Komparativno trgovačko pravo, odabrana poglavlja,* Institut za međunarodno pravo i međunarodne odnose, Zagreb, 1954.

158. Rastovčan, Pavao, *Trgovačko pravo (Obvezni dio)*, Zagreb, 1939.

159. Romštajn, Ivan, *Pravna narav ugovora o špediciji s kratkim osvrtom na odgovornost špeditera kod nas i u svijetu*, Godišnjak Pravnog fakulteta u Osijeku, poseban otisak, Osijek, 1980., str. 141 – 149.

160. Romštajn, Ivan, *Osnovni i specijalni poslovi špediterske djelatnosti i odgovornosti za nastale štete*, Sveučilište u Osijeku, Osijek, 1990.

161. Rudan, Igor, *Utjecaj logističkog odlučivanja na multimodalni transport*, Pomorski zbornik, 40 (2002)1, str. 139 – 152.

162. Sahay, B.S., Mohan, Ramneesh, *3PL practices: an Indian Perspective*, International Journal of Physical Distribution anf Logistics Management, Vol. 36, No. 9., 2006., str. 666 – 689.

163. Schindler, Alex, *Neue Vetragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs-, Speditions- und Logistikunternehmer (VBGL),* Transportrecht 6(2006), str. 194 – 196.

164. Schmidt, Christine, *Leistungsumfang und Leistungspflichten in ADSp 2016 und DTLB*, Transportrecht 6 (2016), str. 227 – 232.

165. Schmidt, Karsten, (et. al.), *Münchener Kommentar, Handelsgesetzbuch, Band 7., Transportrecht*, Verlag C.H. Beck, Verlag Vahlen, München, 2009.

166. Schmidt, Karsten, *Handelsrecht*, 4. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Carl Heymanns Verlag KG, Köln, 1994.

167. Schmithoff, Clive M., *The Export Trade*, Stevens, 5. izdanje, London, 1969.

168. Schramm, Hans-Joachim, *The Role of Freight Forwarders in International Logistics Chains*, Dresden University of Technology, str. 1 – 6.

169. Schramm, Hans-Joachim, *Freight Forwarder's Intermediary Role in Multimodal Transport Chains*, Berlin, Heidelberg, 2012.

170. Simić, Pavle, *Novi Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske*, Carinski vjesnik, 2(1993),4; str.31 – 35.

171. Sink, Harry L., Langley, John C., *A managerial framework for the acquisition of third-party logistic services*, Journal of Busines Logistics, Vol. 18, No 2., 1997., str. 163 – 189.

172. Skorupan Wolff, Vesna, *Odgovornost prijevoznika prema Nacrtu Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem),* Poredbeno pomorsko pravo, 46(2007), 161, str. 145 – 189.

173. Skorupan Wolff, Vesna, *Poredbena analiza Haških i Rotterdamskih pravila*, Poredbeno pomorsko pravo, 49(2010), 164, str. 169 – 210.

174. Skorupan Wolff, Vesna, *Osobe ovlaštene ograničiti odgovornost za tražbine nastale iz ugovora o prijevozu stvari morem*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, 28(2007),2; str. 973 – 1016.

175. Skorupan, Vesna, *Nacrt Konvencije o prijevozu stvari (u cijelosti ili djelomično) (morem),* Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 57 (1) (2007), str. 7 – 60.

176. Slakoper, Zvonimir (et. al.), *Sudska praksa 1980. – 2005. i bibliografija radova uz Zakon o obveznim odnosima*, RRIF, Zagreb, 2005.

177. Slakoper, Zvonimir, Nikšić, Saša, Novo uređenje odgovornosti za materijalne nedostatke u hrvatskom obveznom pravu, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 43, br. 3, (2022), str. 531 – 558.

178. Sonnenberger, Hans Jurgen, Damman, Reinhard, *Französisches Handels und Wirtschaftsrecht*, drugo izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Heidelberg, 1991.

179. Staehlin, Ernst, u: Honsell, Heinrich, Wiegand, Wolfgang, Vogt, Peter (ured.), *Basler Kommentar zum Schweizerishen Privatrecht*, *Obligationenrecht I, Art. 1 – 529 OR,* 4. izdanje, Helbing Lichtenhahn Verlag, Basel, 2011.

180. Stakić, Milan, *Međunarodni transport i špedicija*, Beograd, 1990.

181. Stražnicky, Milorad, *Predavanja iz trgovačkog prava*, drugo prerađeno izdanje, Zagreb, 1926.

182. Šoljan, Vedran, *O konkurenciji općih uvjeta poslovanja dviju ugovornih strana*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, Poseban broj, 56(2008), str. 177 – 224.

183. Temme, Jürgen, *Rechtliche Handhabung typengemischter Verträge*, Transportrecht 10(2008), str. 374 – 380.

184. Thume, Karl-Heinz, u: Fremuth, Fritz, Thume, Karl-Heinz, (ured.) *Kommentar zum Transportrecht*, Verlag Recht und Wirtschaft GmbH, Heidelberg, 2000.

185. Trajković, Miodrag, u: Perović, Slobodan, Stojanović, Dragoljub, *Komentar Zakona o obligacionim odnosima*, knjiga druga, Pravni fakultet Kragujevac, Kulturni centar Gornji Milanovac, Kragujevac, 1980.

186. Tunn, Jürgen, *Lagerrecht/Kontraktlogistik*, C.F. Müller Verlag, 2005.

187. Turina, Ante, *Međunarodna špedicija,* knjiga I, Rijeka, 1965.

188. Valder, Hubert, *Die ADSp 2016 – eine Analyse,* Transportrecht 6(2016), str. 213 – 218.

189. Valder, Hubert; Wieske, Thomas, *Logistik AGB: Ein neues Klauselwerk*, Transportrecht 6(2006), str. 221 – 226.

190. Velaj, Hana, *Ugovor o djelu s osvrtom na sudsku praksu*, RRIF 28(2018),9; str. 162 – 169.

191. Veselko, Gregor, Jakomin, Igor, *Just in time as a logistical supply concept, Promet – Traffic&Transportation*, Vol. 18, 2006, No. 4, str. 279 – 283.

192. Vilibić, Dinko, *Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske*, Hrvatska gospodarska revija, 45(1996),9; str.1219 – 1222(35 – 38).

193. von Ziegler, Alexander, *Main concepts of the new Convention: Its aims, structure and essentials,* Transportrecht, 9, (2009), str. 346 – 357.

194. Vrbanić, Fran, *Trgovački zakon*, Naklada kraljevske hrvatsko-slavonsko-dalmatinske zemaljske vlade, Zagreb 1892.

195. Vršić, Eugen, *Špediter u funkciji poduzetnika međunarodnog multimodalnog transporta*, Hrvatska gospodarska revija, 49(2000), br. 6., str. 52 – 59.

196. Vukmir, Branko, *Ugovori o građenju i uslugama savjetodavnih inženjera*, RRIF, Zagreb, 2009.

197. Vurdelja, Miroslav, *Poduzetnik multimodalnog prijevoza kao vozar* sui generis, Pravo u gospodarstvu, vol. 36, 1997, str. 276 – 297.

198. Wengler, Friedrich Albert, *Das Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch*, Tauchnitz Verlag, Leipzig, 1867.

199. Widmann, Hubert, *Kommentar zum Transportrecht*, 3. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Luchterhand, 1999.

200. Wieske, Thomas, *Praktische Probleme bei Logistikverträgen*, Transportrecht 5(2002), 177 – 181.

201. Wieske, Thomas, *Transportrecht*, 2. izdanje, Springer, Berlin-Heidelberg, 2008.

202. Wieske, Thomas, u: Heidel, Thomas; Schall, Alexander, (ured.) *Handelsgesetzbuch-Handkommentar*, Nomos Verlag, Baden-Baden, 2011.

203. Zavarko, Aleksandar, *Pojam i vrste ugovora o uskladištenju*, magistarski rad (neobjavljeno), Novi sad, 1985.

204. Zelenika, Ratko, Jakomin, Livija, *Uloga špeditera u primjeni Incotermsa*, Hrvatska gospodarska revija, 46(1997),9;str. 1087 – 1092 (55-60).

205. Zelenika, Ratko, *Logistički sustavi*, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005.

206. Zelenika, Ratko, Nikolić, Gordana, Tabar, Iva, *Multimodalni transport u funkciji regionalnog razvoja jugoistočne Europe,* Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci, Sv. 1(2002), str. 73 – 85.

207. Zelenika, Ratko, Pavlić Helga, *Obveze špeditera iz ugovora o špediciji*, Hrvatska pravna revija, 2(2002),6 str. 37 – 47.

208. Zelenika, Ratko, Pavlić Skender Helga, Kamnik Zebec Sabina, *Primarni izvori prava multimodalnog prometa,* Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 58(1-2)(2008), str. 219 – 262.

209. Zelenika, Ratko, Pavlić, Helga, *Statusi špeditera u hrvatskome pravnom sustavu*, Hrvatska pravna revija, 2(2002),4; str. 51 – 59.

210. Zelenika, Ratko, Pavlić, Helga, Zelenika, Darko, *Incoterms 2000 u kaledioskopu vanjskotrgovinskog sustava*, Slobodno poduzetništvo, 18/2001, str. 146 – 162.

211. Zelenika, Ratko, *Pravno reguliranje špediterske djelatnosti u Jugoslaviji,* RO Liburnija, RO Školska knjiga, Rijeka, 1980.

212. Zelenika, Ratko, Pupovac, Drago, Rudić, Dušan, *Špediter u funkciji logističkoga operatora*, Pomorski zbornik, knjiga 38, 2000, 1, str. 143 – 157.

213. Zelenika, Ratko, *Špediterovo pravo*, četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.

214. Zelenika, Ratko, *Pravo multimodalnoga prometa*, Ekonomski fakultet u Rijeci, 2006.

215. Zelenika, Ratko, *Temelji logističke špedicije,* knjiga I, Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2005.

216. Zoričić, Marko, *Incoterms*, Pravo i porezi (2021), 6; str. 91 – 95.

B) Propisi

B1) Propisi Republike Hrvatske (uključujući i danas nevažeće propise)

1. Hrvatsko-ugarski trgovački zakonik, 1875.
2. Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) (FNRJ, Međunarodni ugovori, 11/1958, Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 1/1992)

3. Međunarodna konvencija za ujednačavanje nekih pravila o teretnici (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/1992)
4. Naredba o izdavanju ovlaštenja domaćim špediterskim poduzećima za devizno poslovanje, (Službeni list FNRJ, br. 106/1946)
5. Pomorski zakonik (Narodne novine br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, 17/2019)
6. Protokol uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 6/2016)
7. Uredba o obavljanju poslova međunarodne otpremničke službe (Službeni list FNRJ, br. 52/1949)
8. Uredba o obavljanju poslova međunarodne špedicije (Službeni list FNRJ, br. 2/1948)
9. Uredba o privrednim organizacijama za trgovinske usluge (Službeni list FNRJ, br. 54/1954)
10. Ustav Republike Hrvatske (Narodne novine br. 56/1990, 135/1997, 8/1998, 113/2000, 124/2000, 28/2001, 41/2001, 55/2001, 76/2010, 85/2010, 5/2014)
11. Zakon o nevažnosti pravnih propisa donesenih prije 6. travnja 1941. i za vrijeme neprijateljske okupacije (Službeni list FNRJ 86/1946)
12. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu (Narodne novine, br. 132/1998, 63/2008, 134/2009, 94/2013)
13. Zakon o obveznim odnosima (Narodne novine br. 35/2005, 41/2008, 125/2011, 78/2015, 29/2018, 126/2021, 114/2022, 156/2022, 145/2023, 155/2023)
14. Zakon o obveznim odnosima 1978 (Službeni list SFRJ br. 29/1978, 29/1985, 57/1989)
15. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (Narodne novine, br. 144/2021)
16. Zakon o potvrđivanju Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putevima (CMNI) (Narodne novine, Međunarodni ugovori br. 10/2004)
17. Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 9/2007)

18. Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1968. i 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 3/1995.)
19. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/2000)
20. Zakon o preuzimanju Zakona o obveznim odnosima (Narodne novine br. 53/1991, 73/1991.)
21. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine, br. 41/2018, 98/2019, 30/2021, 89/2021, 114/2022, 136/2024)
22. Zakon o prometu robe i usluga s inozemstvom (Službeni list SFRJ br. 45/1977.)
23. Zakon o provedbi carinskog zakonodavstva Europske unije (Narodne novine br. 40/2016, 52/2025)
24. Zakon o trgovačkim društvima (Narodne novine br. 111/1993, 34/1999, 121/1999, 52/2000, 118/2003, 107/2007, 146/2008, 137/2009, 111/2012, 125/2011, 68/2013, 110/2015, 40/2019, 34/2022, 114/2022, 18/2023, 130/2023, 136/2024)
25. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (Narodne novine, br 87/1996, 114/2022)
26. Zakon o uskladištenju i skladišnici za žitarice i industrijsko bilje (Narodne novine br. 79/2009, 124/2011, 32/2019)
27. Zakon o uvjetima za pružanje usluga carinskog zastupanja (Narodne novine br. 57/2018)
28. Zakon o vlasništvu i drugim stvarnim pravima (Narodne novine, br. 91/1996, 68/1998, 137/1999, 22/2000, 73/2000, 114/2001, 79/2006, 141/2006, 146/2008, 38/2009, 153/2009, 90/2010, 143/2012, 152/2014, 81/2015, 94/2017)
29. Zakon o zaštiti potrošača (Narodne novine, br. 19/2022, 59/2023)

B2) Propisi drugih država i ostali propisi

30. Allgemeine Deutsche Handelsgesetzbuch (ADHGB), (*Opći njemački trgovački zakonik*)
31. Allgemeine Handelsgesetzbuch (aHGB), (*austrijski Opći trgovački zakonik*)
32. Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, JGS Nr. 946/1811, posljednje izmjene u BGBl. I Nr. 33/2024), (*austrijski Opći građanski zakonik*)
33. Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) od 2.1.2002. (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), (*njemački Građanski zakonik*)
34. Code de Commerce (CC), (*francuski Trgovački zakonik*)
35. Das Gesetz zur Neuregelung des Fracht, Speditions und Lagerrechts *(Transportreforgesetz, TRG)* 25. lipnja 1998. godine, a objavljen je u: BGBl. 1998/I/1588.
36. Handelsgesetzbuch (HGB), RGBl. 219, posljednje izmijenjen 15.7.2022 (BGBl. 2022, Teil I, Nr. 26) (*njemački Trgovački zakonik*)
37. Obligationenrecht, (OR) (*švicarski Zakon o obveznim odnosima*) (BBl 1905 II 1 i dalje)
38. Preussische Allgemeine Landrecht (pAL), (*pruski Opći zemaljski zakonik*)
39. Unternehmensgestezbuch (UGB) (*austrijski Trgovački zakonik*)
40. Zakon o obligacijskih razmerij (*slovenski Zakon o obveznim odnosima*) (Uradni list SFRJ, št. 29/78, 39/85, 45/89 – odl. US, 57/89, Uradni list RS, 88/99 i dalje)
41. Uredba (EU) br. 952/2013 Europskog Parlamenta i Vijeća od 9. listopada 2013. o Carinskom zakoniku Unije (Official Journal of the European Union, L 269)

C) Ostali izvori

1. Allgemeine Deutsche Spediteuerbedingungen (ADSp), dostupni na *https://www.dslv.org/de*
2. Allgemeine Geschäftsbedingungen für Logistikleistungen – Logistik –AGB (Logistik AGB), dostupni na *https://www.dslv.org/de/logistik-agb*

3. Allgemeine Österreichische Spediteuer Bedingungen, (AÖSp), dostupni na *https://www.wko.at/oe/transport-verkehr/spedition-logistik/allgemeine-geschaeftsbedingungen*
4. Allgemeinen Bedingungen der SPEDLOGSWISS – Verband schweizerischer Speditions und Logistikunternehmen, (AB SPEDLOGSWISS), dostupni na *https://spedlogswiss.com/*
5. British International Freight Association – Standard Trading Conditions (BIFA – STC), dostupni na *https://bifa.org/information-guidance/trading-conditions/bifa-standard-trading-conditions-2021/*
6. Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA) (Međunarodni savez špediterskih udruženja), *https://fiata.org/*
7. Fiata Model Rules for Freight Forwarding Services (*Model pravila za pružanje špediterskih usluga*), dostupni na *https://fiata.org/*
8. Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem 2009. (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*) (Rotterdamska pravila). Tekst pravila dostupan na *https://uncitral.un.org/*
9. Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom transportu robe 1980. (*Convention on International Multimodal Transport of Goods*), dostupna na https://unctad.org/
10. Les Conditions Generale de Vente Federation de Entreprises de Transport et Logistique de France, (CGV-TLF), dostupni na *https://e-tlf.com/cgv-2022-de-lunion-tlf/*
11. Opći uvjeti poslovanja međunarodnih otpremnika Hrvatske (Opći uvjeti MOH), dostupni na *https://www.hgk.hr/documents/opci-uvjeti-poslovanja-medunarodnih-otpremnika-hrvatske200558cbe1d685eb4.pdf*
12. UNCTAD/ICC pravila za multimodalne transportne dokumente (*UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents*), dostupni na https://unctad.org/
13. UNIDROIT Draft Convention on Contract of Agency for Forwarding Agents Relating to International Carriage of Goods (*Nacrt Konvencije o ugovoru o špediciji u međunarodnom prijevozu robe*), 1958. godina.

14. Vertragsbedingungen für den Güterkraftverkehrs - und Logistikunternehmer (VBGL) (*Opći uvjeti poslovanja poduzetnika u cestovnom prijevozu robe i logističkih poduzetnika*)

D) Sudska praksa

D1) Sudska praksa sudova Republike Hrvatske

1. Privredni sud SRH, presuda Pž 2204/89 od 24. travnja 1990.
2. Visoki Privredni sud, presuda PŽ-639/87 od 26. svibnja 1987.
3. VSH, presuda Rev 841/84 od 31. listopada 1984.
4. VSRH, rješenje Revt 115/05-2 od 12. rujna 2006. godine
5. VSRH, rješenje Revt-73/03 od 24. rujna 2004.
6. VSRH, presuda II Rev 63/99 od 3. listopada 2001.
7. VSRH, presuda II Rev-126/1995-2 od 29. listopada 1998.
8. VSRH, presuda Revt 144/15-2 od 27. svibnja 2015.
9. VSRH, presuda Revt-95/2006-2 od 6. rujna 2007.
10. VTS RH, odluka Pž 1903/2009-3 od 13. veljače 2013.
11. VTS RH, presuda i rješenje Pž 7775/05-4 od 19. prosinca 2007.
12. VTS RH, presuda Pž 1241/06-3 od 1. listopada 2008.
13. VTS RH, presuda i rješenje Pž-1235/2016-4 od 18. lipnja 2019.
14. VTS RH, presuda Pž-3382/2023-3 od 30. travnja 2025.

D2) Ostala sudska praksa

15. BGH, presuda od 11. studenog 2004., I ZR 120/02, (Transportrecht, 4, 2006)
16. BGH, presuda od 12. veljače 1992., I ZR, (ZIP)
17. BGH, presuda od 13. rujna 2007., I ZR 207/04, (NJW, Heft 15)

18. BGH, presuda od 15. studenoga 2001., I ZR 122/99, (Transportrecht, 11/12, 2002.)

19. BGH, presuda od 15. studenoga 2001., I ZR 182/99, (Transportrecht, 7/8, 2002.)

20. BGH, presuda od 15. veljače 2007., I ZR 118/04, (Transportrecht)

21. BGH, presuda od 20. lipnja 1996., I ZR 94/94, (Transportrecht)

22. BGH, presuda od 24. lipnja 1987., I ZR 127/85, (NJW, Heft 10, 1988)

23. BGH, presuda od 25. ožujka 2004., I ZR 205/01, (Transportrecht 7/8, 2004)

24. BGH, presuda od 7. srpnja 1976., I ZR 51/75, (NJW, Heft 45)

25. OLG Hamburg, presuda od 9. kolovoza 1993., 6 U 56/93, (Transportrecht 2/1994)

26. OLG Karlsruhe, presuda od 9. prosinca 2004., U – 104/04, (NJW – RR, 2005)

27. High Court of Hong Kong, 117, Stone J, 5 October 2005, *Vastfame Camera Ltd v Birkart Globistics Ltd*, 2005

Bilješka o autoru

Petar Ceronja je pravnik, neovisni poslovni savjetnik i arbitar u Zagrebu. Rođen je u Zagrebu gdje je završio osnovnu školu i gimnaziju. Diplomirao je na Sveučilištu u Zagrebu 2006., kada je započeo karijeru kao odvjetnički vježbenik u OD Šeparović i partneri. Od 2007. do 2014. radio je kao asistent – predavač na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu, na Katedri za trgovačko i pravo društava gdje je sudjelovao u izvođenju nastave na predmetima Trgovačko pravo, Pravo društava i Sportsko pravo. U srpnju 2009. polaže pravosudni ispit. U Hrvatsku odvjetničku komoru upisuje se 2014. kao odvjetnik u odvjetničkom društvu Buterin & Posavec (danas Buterin & partneri) u Zagrebu u kojem klijentima pruža pravnu pomoć u područjima trgovačkog prava, prava društava, prava tržišnog natjecanja te u arbitražnim i parničnim postupcima. U Zagrebačkoj banci d.d. na funkciji je vodećeg specijalista za bankarsko pravo od 2018. do 2021. vodio odjel za korporativno upravljanje. Od siječnja 2021. do veljače 2025. obavljao je funkciju glavnog tajnika Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.

Predavač je predmeta Sportsko pravo na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu kao asistent i vanjski suradnik u kontinuitetu od 2012. godine. Od 2011. do 2015. bio je član, a od 2015. do 2019. predsjednik Povjerenstva za profesionalne sportske klubove, neovisnog tijela resornog ministarstva za nadzor nad radom profesionalnih sportskih klubova. Od 2019. do 2023. bio je član Nacionalnog vijeća za sport, stručnog i savjetodavnog tijela Hrvatskog sabora za područje sporta. Član je Komisije ICC-ja Hrvatska za arbitražu i ARS, a godine 2024. imenovan je i delegatom u ICC međunarodnoj Komisiji za arbitražu i ADR s mandatom do 2027. te je ujedno i arbitar u postupcima s međunarodnim obilježjem i bez međunarodnoga obilježja pred Stalnim arbitražnim sudištem pri Hrvatskoj gospodarskoj komori.

Autor je i koautor nekoliko knjiga, poglavlja u knjigama i većeg broja radova iz područja trgovačkog prava, prava društava, arbitražnog prava i sportskog prava te je govornik na nekoliko znanstvenih i stručnih konferencija.

Popis objavljenih radova:

1. Hrvoje Markovinović, Petar Ceronja; *Protest mjenice*, Pravo u gospodarstvu, 45(2006)5, str. 3 – 20.
2. Marko Ivkošić, Petar Ceronja; *Pravni modeli provođenja postupka obveznog preoblikovanja športskog kluba-udruge u športsko dioničko društvo* / Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 39(2009),1; str. 125 – 150.
3. Petrović, Siniša., Širola, Nina., Ceronja, Petar. (2009). *Pravni okvir posredovanja u prometu nekretninama.* Priručnik za polaganje stručnog ispita za agenta posredovanja u prometu nekretninama, Zagreb, 2009, str. 21 – 128.
4. Siniša Petrović, Petar Ceronja; *Osnove prava društava,* 6. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zagreb, 2010.
5. Petar Ceronja; *Kad vještak odgovara kupcu nekretnine za štetu zbog propusta u svom vještačenju vrijednosti nekretnine usprkos tome što vještačenje nije ugovorio s kupcem nego prodavateljem nekretnine (o civilnopravnom institutu ugovora sa zaštitnim učincima prema trećima)* / Pravo u gospodarstvu, 49(2010)6, str. 1633 – 1645.
6. Petar Ceronja; *Ugovor o uskladištenju u hrvatskom i makedonskom pravu* / Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 61(2011),2; str. 821 – 847.
7. Ivana Grgurev, Petar Ceronja; *Opoziv imenovanja trudne članice uprave društva kapitala – spolna diskriminacija?* / Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 61(2011),6; str. 1881 – 1919
8. Petar Ceronja; *O odgovornosti članova nadzornog odbora ovisnog društva za štetu zbog povrede obveze nadzora tražbina iz ugovora o zajmu sklopljenih između ovisnog i vladajućeg društva* / Pravo u gospodarstvu, 50(2011),5; str. 1158 – 1176.
9. Petar Ceronja, Siniša Petrović; *Corporate effects of the Danosa case: is the termination of membership in the board of directors allowed in the case of a pregnant board member?* / Croatian Yearbook of European Law & Policy, 8(2012); str. 437 – 456.

10. Siniša Petrović, Petar Ceronja; *The Legal Protection of Foreign Investment: a comparative study*, Croatia, Oxford, Portland, (2012), pgs. 287 – 312.
11. Siniša Petrović, Petar Ceronja; *Osnove prava društava,* 7. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zagreb, 2013.
12. Petar Ceronja, Marko Ivkošić, Siniša Petrović*, Football Club Ownership Model in the Republic of Croatia – a Possible Model for Supporters' Inclusion in Football Governance in South-East Europe?* in Football and Supporter's Activism in Europe, Whose Game is it?, Eds. Garcia Borja, Zheng Jinming, Palgrave Macmillan Publishing, pgs. 143 – 163, 2017.
13. Siniša Petrović, Petar Ceronja; *Osnove prava društava,* 8. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zagreb, 2018.
14. Petar Ceronja, Marko Ivkošić, Siniša Petrović; *Pravni oblici sportskih klubova u Republici Hrvatskoj*, u Kačer, Hrvoje (et. al.), Sportsko pravo, str. 551 – 601, Split, 2019.
15. Siniša Petrović, Petar Ceronja; *Osnove prava društava*, 9. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zagreb, 2020.
16. Petar Ceronja; *Širenje učinaka arbitražne klauzule na treće putem proboja pravne osobnosti,* / Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 72(2022),1-2; str. 727 – 753.
17. Petar Ceronja; *Ugovor o logistici,* / Zbornik susreta pravnika, Hrvatski savez udruga pravnika u gospodarstvu; (2022); str. 227 – 268.
18. Petar Ceronja i Tomislav Jakšić, *Pismo namjere i Zakon o obveznim odnosima* / Hrvatsko obvezno pravo u poredbenopravnom kontekstu, knjiga 2., Modernizacija Zakona o obveznim odnosima, ured. Ivan Tot, str. 93 – 133, Zagreb, 2024.
19. Petar Ceronja u Zvonimir Slakoper (et. al.), *Trgovačko ugovorno pravo*, Tipovi trgovačkih ugovora, str. 341 – 350 i 353 – 360, Zagreb, 2024.
20. Siniša Petrović, Petar Ceronja; *Osnove prava društava*, 10. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zagreb, 2024.
21. Petar Ceronja, Siniša Petrović, Tereza Rogić Lugarić; *(Ne)ustavnost i (ne)smislenost odredaba Zakona o sportu*, Legatum pro anima – zbornik radova u čast Marku Petraku / ured. Tomislav Karlović i Elizabeta Ivičević Karas, – Zagreb (2024); str.1265 – 1298.

22. Petar Ceronja; *Odgovornost logističara iz ugovora o logistici*, Zbornik susreta pravnika, Hrvatski savez udruga pravnika u gospodarstvu; (2025); str. 195 – 238.
23. Petar Ceronja i Tomislav Jakšić, *Procedure for the Shareholder's Exclusion from a Limited Liability Company,* InterEULawEast - Journal for the international and european law, economics and market integrations, Vol. 12 No. 1, 2025., str. 33 – 69.