

Dr Branko Davidović, dipl.inž.

МЕЂУНАРОДНИ ТРАНСПОРТ И ШПЕДИЦИЈА



Крагујевац, 2013

**VISOKA TEHNIČKA ŠKOLA STRUKOVNIH STUDIJA
Kragujevac**

Prof.Dr Branko Davidović,dipl.inž.saobraćaja

**MEĐUNARODNI
TRANSPORT I ŠPEDICIJA**

Kragujevac, 2013 godina

Prof.Dr Branko Davidović,dipl.inž.saobraćaja

MEĐUNARODNI TRANSPORT I ŠPEDICIJA

Recezeni:

Prof. Dr Jerinić Dragoslav, Visoka škola strukovnih studija za menadžment i poslovne komunikacije, Sremski Karlovci

Dr Miroljub Banković, Visoka škola strukovnih studija, Kragujevac

Format: B5

Izdavač: INTELEKT, Beograd

Štamparija: KVIN, Beograd

Računarska obrada: Milan Srećković, inž. informatike

Lektor: Prof. Dr Tamara Kojić

Tiraž: 250 primeraka

Na sednici Nastavnog veća Visoke tehničke škole strukovnih studija u Kragujevcu, održanoj dana xx.xx.2011. godine, doneta je odluka br.xx-xxx da se udžbenik Međunarodni transport i špedicija, štampa za potrebe studenata.

CIP – Katalogizacija u publikaciji
Narodna biblioteka Srbije, Beograd

005.6:656

Davidović, Branko,

MEĐUNARODNI TRANSPORT I ŠPEDICIJA / Davidović B. -

Beograd: Visoka tehnička škola, 2012.

(Beograd: BM štampa). – 250 str. : ilustr. ;

25 cm

Tiraž 250. - Napomene i bibliografske reference uz tekst. Bibliografija:
str. 193-196.

ISBN 978-86-87299-02-3

a) Transport – Međunarodni transport i špedicija

COBISS: SR – ID 156460812

Izdavač zadržava sva prava. Reprodukција pojedinih delova ili celine ove publikacije u bilo kom obliku nije dozvoljena bez saglasnosti autora

SADRŽAJ

1. OSNOVNE KARAKTERISTIKE MEĐUNARODNOG TRANSPORTA

- 1.1. PODELA SAOBRAĆAJA
- 1.2. ZNAČAJ I ULOGA TRANSPORTA U MEĐUNARODNOJ RAZMENI
- 1.3. INSTITUCIJE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU
- 1.4. OSNOVNA PRAVNA REGULATIVA U OBLASTI MEĐUNARODNOG DRUMSKOG SAOBRAĆAJA
 - 1.4.1. Nacionalni propisi
 - 1.4.2. Zakonska regulativa Evropske Unije
 - 1.4.3. Međunarodni bilateralni sporazumi i konvencije
 - 1.4.4. BSEC dogovori
- 1.5. USLOVI ZA BAVLJENJE MEĐUNARODNIM DRUMSKIM TRANSPORTOM
 - 1.5.1. CEMT i raspodela multi lateralnih kvota
 - 1.5.2. Posebne dozvole za međunarodni transport (ATP, GHS iz kontigenta HRte2, MKb)
 - 1.5.3. Dozvole vozača za međunarodni transport
- 1.6. DIGITALNI TAHOGRAFI
Rezime i pitanja za proveru znanja

2. ORGANIZACIJA PREVOZA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

- 2.1. EVROPSKI TRANSPORTNI KORIDORI
- 2.2. OBLICI TRANSPORTNIH LANACA I ZAHTEVI KOOPERACIJE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU
- 2.3. ZBIRNI TRANSPORT
- 2.4. NAROČITE POŠILJKE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU
- 2.5. MEĐUNARODNI TRANSPORT OPASNIH MATERIJAMA
- 2.6. OSNOVNA DOKUMENTACIJA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU
 - 2.6.1. TIR karnet
 - 2.6.2. Najava prevoza EDI (EDIFACT) sistem
 - 2.6.3. ATA karnet
 - 2.6.4. EORI broj
- 2.7. KOMERCIJALNO POSLOVANJE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU
 - 2.7.1. Ponuda i dispozicija
 - 2.7.2. Prijem, prevoz i predaja tereta
 - 2.7.3. Prateće operacije
 - 2.7.4. Odgovornost prevoznika i naplata potraživanja
- 2.8. INCOTERMS 2010
Rezime i pitanja za proveru znanja

3. OSIGURANJE U TRANSPORTU

- 3.1. POJAM I FUNKCIJA OSIGURANJA
- 3.2. OSIGURANJE U POJEDINIM VIDOVIMA TRANSPORTA
- 3.3. VRSTE UGOVORA O TRANSPORTNOM OSIGURANJU
- 3.4. OSIGURANJE ROBE U TRANSPORTU
 - 3.4.1. Specifičnosti osiguranja robe u drumskom transportu
 - 3.4.2. Rizici u drumskom saobraćaju

- 3.4.3. Štete i likvidacija
- 3.5. ZAKLJUČENJE OSIGURANJA
- 3.6. REOSIGURANJE I SUOSIGURANJE
- 3.7. PLANIRANJE U OSIGURANJU

Rezime i pitanja za proveru znanja

4. TARIFE I TARIFNI SISTEMI /Kao posebno poglavlje ili ubaciti negde/

- 4.1. POJAM TARIFE I TARIFNA NAČELA
- 4.2. TARIFE U DRUMSKOM TRANSPORTU
- 4.3. PRIMERI TARIFA

Rezime i pitanja za proveru znanja

5. ŠPEDITERSKO POSLOVANJE

- 5.1. UVOD U ŠPEDITERSKO POSLOVANJE
 - 5.1.1. Definicija i vrste špediterske delatnosti
 - 5.1.2. Vrste špediterske delatnosti preduzeća
 - 5.1.3. Zakonski propisi i pravni položaj špeditera
- 5.2. POSLOVI MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA
 - 5.2.1. Davanje dispozicije
 - 5.2.2. Pozicioniranje
 - 5.2.3. Zaključenje ugovora o prevozu
 - 5.2.4. Preuzimanje robe radi otpreme
 - 5.2.5. Otprema, doprema i provoz robe
 - 5.2.6. Zaključivanje ugovora o pretovaru
 - 5.2.7. Zaključivanje Ugovora o skladištenju robe
 - 5.2.8. Obavljanje poslova u vezi carinjenja robe
 - 5.2.9. Informisanje nalogodavca
 - 5.2.10. Fakturisanje izvršene usluge
 - 5.2.11. Bilansiranje poslovanja
- 5.3. ORGANIZACIJA POSLOVA ITM, "TRANŠPED" – a d.d. ili DRUGA FIRMA
- 5.4. POSLOVNA PRAKSA. Primeri

Rezime i pitanja za proveru znanja

6. KONTROLNE KUĆE

- 6.1. DELATNOST KONTROLNIH KUĆA
- 6.2. PRIMER KONTROLNE KUĆE

Rezime i pitanja za proveru znanja

POJMOVNIK

LITERATURA

PRILOZI

PREDGOVOR

Danas daljina više ne predstavlja prepreku u međunarodnom poslovanju i transportu. Kako moderna sredstva komunikacije sve više približavaju poslovne partnere koji su često veoma udaljeni neophodno je logistički podržati sve aktivnosti ovih poslovnih odnosa. Zahtevi za kvalitetom postaju sve izraženiji a sam kvalitet postaje sve manje uočljiv. U takvom ambijentu profesionalnost nije više jedini preduslov uspeha već to postaje i lični odnos koji se razvija između poslovnih partnera a koji postaje osnov uspešne saradnje.

Tržišne promene u Evropi i šire postavljaju nove zahteve tržišta kroz:

- globalizaciju tržišta (Prostorna integracija putem logistike),
- oštru konkurenciju (Problem osvajanja i zadržavanja korisnika),
- promene u međunarodnim robnim tokovima (Pravci, struktura),
- promene strukturama roba (Umesto sirovina, gotovi proizvodi),
- manje pojedinačne isporuke robe (Umesto masovnih tereta manje zbirne pošiljke),
- zahtevi za kompletnom logističkom uslugom (Sve na jednom mestu),
- stalan rast kvaliteta usluge robe (Potpuna satisfakcija korisnika),
- smanjenje troškova (Logističkih i ukupnih troškova).

Naša prilično neuređena problematika ima negativnih uticaja na neometano poslovanje međunarodnih prevoznika, stavlja u prvi plan zadatak svim činiocima da deluju u pravcu poboljšanja postojeće i izgradnje nedostajuće zakonske regulative kojom se uređuje transportna delatnost u Srbiji poštujući najviše Evropske i svetske standarde i tehnologije, i ujedno osiguravaju jednaki uslovi pristupa tržištu za sve domaće prevoznike, kao i osigura uslove svim stranim prevoznicima u Srbiji identičnim onima kakve imaju naši prevoznici pri obavljanju transporta u njihovim zemljama.

Knjiga ima osam međusobno povezanih poglavlja. Prvo poglavlje daje opšte karakteristike, zakonske i druge obaveze koje domaći prevoznici imaju u međunarodnom saobraćaju. U drugom poglavlju date su osnove načina organizacije u međunarodnom saobraćaju. U tećem poglavlju date su informacione tehnologije i njihova primena u drumskom transportu koje se koriste u svetu a predstavljaju obavezu korišćenja u našim vozilima. Četvrto poglavlje bavi se razvojem i inicijativama Evropske unije do 2030 godine u kom pravcu treba da ide i razvoj transporta u našoj zemlji. Peto poglavlje se odnosi na osiguranje u transportu od pojma osiguranja, osiguranja po vidovima, zaključenja osiguranja do predloga mogućeg sistema upravljanja osiguranjem. Šesto poglavlje se odnosi na tarife i tarifne sisteme. Sedmo i najveće poglavlje je špeditersko poslovanje sa posebnim osvrtom na poslove međunarodnog špeditera. U poslednjem osmom poglavlju, obarađene su kontrolne kuće kao karike u međunarodnom transportu kojima se kontolide kvalitet i kvantitet robe koja se prevozi. Na kraju svakog poglavlja, dati su rezime i pitanja za proveru znanja.

Knjiga predstavlja jedinstvenu celinu i kao osnovni udžbenik iz predmeta „Međunarodni transport i špedicija“ je namenjena prvenstveno studentima Visoke tehničke škole strukovnih studija u Kragujevcu a može poslužiti kao koristan priručnik svima onima koji se u svom radu susreću sa ovom problematikom. Programski sadržaj je uslovio obim i strukturu izložene materije, tako da sve što nije obrađeno u ovoj knjizi ostaje kao mogućnost kritičarima i drugim autorima da na svoj način to obrade u nekoj novoj knjizi koja će uslediti iza ove. Tokom pisanja knjige korišćena je domaća i strana literatura, uglavnom sa engleskog govornog područja. Autor će biti veoma zahvalni svima onima koji budu dostavili, u pisanoj formi, predloge, sugestije i primedbe u funkciji boljeg kvaliteta sledećeg izdanja ove knjige. Posebno se zahvaljujemo recenzentima Prof.Dr D.Jeriniću sa Visoke škole strukovnih studija za menadžment i poslovne komunikacije, Sremski Karlovci i Dr Miroljubu Bankoviću sa Visoke škole strukovnih studija iz Kragujevca na pisanim sugestijama i preporukama koje sam sa zadovoljstvom prihvatio i uneo u ovu knjigu.

Autor

1. OSNOVNE KARAKTERISTIKE MEĐUNARODNOG TRANSPORTA

U teoriji i praksi vrlo često se zamenjuje značenje pojma saobraćaj i transport što dovodi do suštinskog nerazumevanja obuhvatnosti ova dva termina. Reč transport je učestali glagol (označava neku radnju, stanje ili zbivanje koja se ponavlja i dodaje kao atribut nekoj imenici) dok se reč saobraćaj najčešće koristi kao imenica (imenuje bića, stvari i pojave).

Pojam **transport** (EN. *Transport*, US. *Transportation*, SRB. *Prevoz*), potiče od latinske reči *transportāre* (*trans* + *portāre* – *nositi*). U prevodu transport, podrazumeva prenošenje nečega (tereta, putnika, informacija i/ili energije) sa jednog mesta na drugo što predstavlja proces kretanja ili zbivanja radnje transporta sa promenom lokacije ili mesta nalaženja nečega ili nekoga. Ako je reč o transportu tereta, treba podrazumevati prenos praćene pošiljke sa određenim dokumentom i vozečom, pod određenim uslovima i zahtevima, u posebnom prostoru ili državi koristeći različita vozila ili prenos iz ruke u ruku odnosno od lica do lica. Transport može biti i odluka o vožnji, preuzimanju, isporuci i distribuciji robe ili nečega u određenom vremenu i na određenoj relaciji. U stranoj literaturi, transport označava posao ili sistem transportovanja ljudi ili tereta, transportni plan, odluku ili izjavu o izvršenju transporta. Za reč transport koriste se i sledeći sinonimi: *navigation* (u brodskom saobraćaju), *hauling*, *trucking* (aktivnost transporta robe drumskim vozilom), *connection* (priklučenje na drugi vid ili sredstvo transporta), *expressage*, *express* (brz transport), *ferrying*, *ferry* (transport brodom ili avionom), *on-line/off-line* (transport na definisanim i nedefinisanim maršrutama u nekom prostoru) i dr.

U komercijalnom smislu, transport (sinonim prevoz) je proces vršenja transakcija u smislu otpreme, manipulisanja, prodaje i nabavke robe, materijala i usluga prema postavljenim ciljevima nekog društva, aktivnost u promociji robe i usluga uključujući finansijski i komercijalni aspekt. U stranoj literaturi, koriste se termini: *freight*, *freightage* (transport robe u komercijalnom smislu sa cenom nižom od ekspresnog transporta), *transshipment* (transfer robe sa jednog mesta na drugo u smislu dalje otpreme brodom) i dr. U praksi inženjeri transporta vrše nadzor nad svim transportnim uslugama u nekoj organizaciji, uključujući transport robe kamionom, avionom, železnicom od skladišta do krajnjeg korisnika, koordinaciju svih vidova transporta, planiranje ruta, otpremu vozača, upravljanje sredstvima u sektoru transporta, obučavaju svoje izvršne radnike i dr. Pojam transport, se koristi i u drugim procesima npr. kod deportovanja osuđenih lica, kolona vozila kod konvoja vojnih snaga i opreme, transporta dečijim kolicima, i dr. U stranim jezicima koriste se izrazi: French: transport, Italian: trasporto, German: befürderung/strafgevangene.

Pojam **Saobraćaj** (EN: *traffic*), predstavlja ukupno definisan način organizovanog, bezbednog i racionalnog fizičkog savladavanja prostora kod transporta ljudi, materijalnih dobara i prenosa ne materijalnih vrednosti na jednoj ili nekoliko klasičnih ili kombinovanih pravaca u određenom periodu, kretanje vozila i pešaka u tranzitu. To je poslovna aktivnost kretanja vozila i ljudi u gradskom i vangradskom području ograničeno saobraćajnom signalizacijom, skupom dolazećih i odlazećih resursa (putnika ili vozila) na posebnoj lokaciji u određenom vremenu. Takođe, saobraćaj predstavlja zbir aktivnosti u komunikaciji različitih sistema u posmatranom vremenu radi pokretanja informacija i drugih resursa.

U komercijalnom smislu, saobraćaj podrazumeva poslove prometa robe sa jednog na drugo mesto, trgovačku transakciju ili bilo kakvu promenu vlasništva, nezakonitu ili nedopuštenu komercijalnu aktivnost, količinski iznos praćenog tereta i putnika i dr. Pojam saobraćaj, se koristi i u drugim procesima, npr. u telekomunikacijama u telefonskom saobraćaju i upravljanja porukama internetom u smislu intenziteta protoka poruka, za socialnu i verbalnu promenu stanja, u kriminalistici kod podele legalnosti i dr.

1.1. PODELA SAOBRAĆAJA

Postoje razni aspekti posmatranja saobraćaja i transporta iz kojih proizilaze različite podele. Sve ove podele imaju za cilj definisanje ili ograničavanje analize posmatranja saobraćaja u određene svrhe.

1. Podela saobraćaja po vidovima

Transport tereta, putnika i informacija se odvija sredstvima različitih saobraćajnih grana, pri čemu je izbor određene saobraćajne grane za obavljanje transporta uslovljen nizom faktora od kojih su svakako najznačajniji lokacija, početne i završne tačke željenog puta, cene i uslovi transporta, itd. Klasična podela saobraćaja na saobraćajne grane zasnovana je na prirodnim i tehničkim osobinama saobraćajnica, pri čemu su odlučujuća prirodna svojstva medijuma kroz koji se ostvaruje kretanje ili prenos (ako je reč o informacijama). Tako se saobraćaj deli na nekoliko osnovnih vidova:

- vodni (kao najstariji vid)
- kopneni
- vazdušni
- cevovodni, i
- specijalni (prenos vesti; električne energije; unutrašnji transport (industrijski), žičare, gasovodi i dr.

Ova podela uslovljena je više tehničkim svojstvima saobraćajnog puta po kome se kreću transportne jedinice i tehničko-tehnološkim svojstvima koje karakterišu određenu saobraćajnu granu, kao i specifičnostima u načinu organizacije transporta i obavljanja transportne usluge. Tako se osnovna podela po vidovima može dalje dekonponovati:

- vodni (pomorski, rečni, rečno-kanalski, jezerski)
- kopneni (drumski, železnički), neki teoretičari svrstavaju transport cevovodima u kopneni vid transporta
- vazdušni (avionski, telekomunikacioni, interplanetarni).

2. Podela po funkcionalnom kriterijumu

Sa druge strane, za razliku od fizičkog kriterijuma podele saobraćaja na podsisteme koji uključuje prostor odnosno medijum odvijanja saobraćaja, može se saobraćajni sistem prema funkcionalnom kriterijumu, odnosno po predmetima rada, podeliti na:

1. Teretni saobraćaj, (2) Putnički saobraćaja i (3) Saobraćaj informacija.

3. Podela po prostornom (teritorijalnom) dejstvu: (1) Unutrašnji i međunarodni. Unutrašnji se može podeliti na: gradski, prigradski i međugradski. Vrlo često se pod unutrašnjim transportom podrazumeva «*Industrijski transport*» (pogonski, među pogonski) koji se realizuje unutar nekog privrednog društva kod njihove proizvodnje. U tom kontekstu, javlja se i spoljašni koji se realizuje van granica nekog proizvodnog sistema. Međunarodni saobraćaj može podeliti na: pogranični, među teritorijalni i tranzitni, interkontinentalni i interplanetarni.

4. Podela po regularnosti (režimu) rada: (1) regularan (po redu vožnje-linijski) i (2) ne regularan (po potrebi «od slučaja do slučaja»).

5. Podela prema tehnici, odnosno obeležju fizičkog odvijanja procesa kretanja, može biti: (1) pešački, (2) automobilski, (3) železnički, specijalni i dr.

6. Podela prema energetsom izvoru odnosno pogonu: (1) tegljeni živom silom, (2) toplotni (dizel, benzinski, plinski), (3) električni. Specijalnu vrstu saobraćaja kod mikro tokova čine gravitacioni sistemi (kliznice, vertikalne cevi i sl.).

7. Podela po pripadnosti: (1) javni saobraćaj (JS-JAS), (2) sopstveni i (3) privatni.

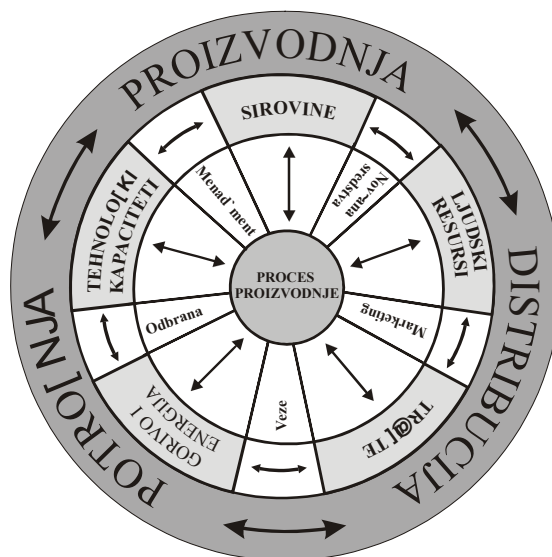
Kod ovih podela može se uočiti da se pojedine podele podudaraju što ukazuje na činjenicu da su one samo formalne prirode i da se saobraćaj može analizirati prema aspektu istraživanja.

U tehnološko-organizacionom smislu, sve više realizaciju transportnih usluga ostvaruje više vidova saobraćaja kroz tzv. multimodalni, intermodalni i/ili kombinovani. Tako se njihova podela može izvršiti na: Kopnene tehnologije (transport drumskih vozila železnicom, transport žel. vozila drumom, bi-modalna), kopneno-vodne (Ro-Ro, Ro-Lo...), vodne (Lash, Bacat, SeeBea...) i kopneno-vazdušne. Kod svih ovih tehnologija, transportuju se savremene teretne jedinice (palete, konteneri, barže, delovi vozila i sl.) jednim ili kroz više vidova transporta, kao i vozila ili delovi vozila jedne saobraćajne grane vozilima iste ili druge saobraćajne grane.

Kod kopnenih tehnologija, postoje dve varijante: direktan kopneni jednim vidom transporta i kombinovani kopneni transport (drum-železnica, drum-železnica-drum, železnica-drum-železnica i dr.).

1.2. ZNAČAJ I ULOGA TRANSPORTA U MEĐUNARODNOJ RAZMENI

Saobraćajni sistem, čini skup procesa transportovanja tereta, ljudi i vesti u određenom vremenu i uz odgovarajuće tehnološke elemente. Egzistira kao eksplicitna funkcija šire sredine - sistema državne i privatne svojine odnosno predstavlja njihovu uslužnu delatnost. Sledeći šematski prikaz najjednostavnije određuje položaj saobraćajnog sistema u sistemu privrede odnosno ostalim sektorima ekonomije, slika 1.1



Slika 1.1 Položaj saobraćaja u odnosu na ekonomske sektore

Izučavanje saobraćaja u teorijama privrednog razvoja i društva zahteva poznavanje međusobne povezanosti i delovanja različitih faktora proizvodnje i njihovog ponašanja u procesu društvene reprodukcije. Saobraćaj je jedan od osnovnih faktora međusobnog povezivanja prostorno razvojenih centara proizvodnje i potrošnje pa se tako i efekti njegovog delovanja pojavljuju u različitim fazama i oblicima, iz čega proizilaze i njegove osnovne funkcije:

1. Ekonomska funkcija saobraćaja se izražava kroz:

- obavljanje procesa reprodukcije za najveći broj proizvoda

- teritorijalnu podelu rada
- ubrzavanje razvoja društvene podele rada
- preduslov privrednog razvoja pojedinih regiona i zemlje kao celine
- pokretački faktor razvoja društva.

2. Saobraćaj u funkciji povezivanja proizvodnih snaga se izražava kroz više načina:

- korišćenjem prirodnih resursa jer se sirovine retko koriste tamo gde se one nalaze u prirodi pri čemu prevashodnu ulogu gde će se koristiti ima saobraćaj
- prostorni razmeštaj proizvodnih snaga je značajno zbog povezivanja udaljenih izvora sirovina, goriva, i dr. sa centrima mikro privrede kao i povezivanje pojedinih ekonomsko zavisnih regiona i država.

U regionalnoj i međunarodnoj razmeni saobraćaj je neminovan jer svi nemaju sve sirovine za industriju, niti se svi proizvodi proizvode u jednom regionu. Kada se na primer pogleda razmena kafe i prirodnog kaučuka, koje nisu stratezijske sirovine, naša zemlja ih uvozi u potpunosti, obzirom da ih ne proizvodi. Od 26 stratezijskih sirovina jedino Rusija ima sve a predpostavlja se i Kina, SAD imaju 25 (nemaju olovo) a Srbija ispod 20.

Regionalna specijalizacija, se realizuje putem saobraćaja jer omogućava specijalizaciju u proizvodnji kako sirovina, tako i gotovih proizvoda. Regionu se mogu specijalizovati na korišćenje lokalnih resursa ili na proizvodnju specifičnih proizvoda. Koncentracija proizvodnje, finansijskog i komercijalnog aparata, daje mogućnost ostvarenja masovne proizvodnje roba po niskim cenama. Po pravilu, svaki region razvija ekonomiku i organizuje takvu proizvodnju robe, koja je moguća sa postojećim procesima proizvodnje i odgovarajućom opremom. Nova tržišta se pojavljuju zahvaljujući saobraćajnim vezama između regiona. Samo mali procenat proizvodnje koristi se u regionu neposredno gravitirajućem mestu proizvodnje.

Ovo važi i u međunarodnim razmerama. Karakteristično je da se u nekim manjim zemljama čitava nacionalna ekonomija zasnivana na specijalizaciji proizvodnje veoma uskog asortimana roba, čime saobraćaj utiče na:

- decentralizaciju ili razmeštaj proizvodnih snaga. Mnoge oblasti industrije locirane su daleko od tradicionalnih centara specijalizacije. Novi proizvodni centri lociraju se blizu novih stanbenih centara ili onih koji se izuzetno brzo razvijaju, naime, tamo gde se objedinjuje stanovništvo i tržište, da bi se izbegli visoki troškovi radne snage. U svakom slučaju ovi decentralizovani regionu moraju biti povezani sa izvorima sirovina, opreme, radne snage i tržištima. Dolazi do razvoja proizvodnih objekata u području (ili duž)jedne saobraćajnice
- faktor vremena. Korisnost u vremenu, tj. doprema ljudi i roba u željeno vreme, dobija sve viši i viši značaj. Voće i povrće se razvozi između regiona pa čak i kontinenta zahvaljujući velikim brzinama transporta u saobraćaju (ali i tehničari u saobraćaju - hladnjače). Zadržavanje (roba) tereta u transportu izaziva ponekad kvarenje i gubitak iste, pa može čak da utiče na smanjenje tržišne vrednosti robe. Zato korisnici i špediteri dosta često se odlučuju da robu daju na prevoženje automobilskom ili na primer vazdušnom saobraćaju
- potrošnju energije. Sposobnost upravljanja energijom predstavlja jednu od osobina našega veka. Saobraćaj se javlja kao veliki potrošač energenata (potrebe za energijom, povezivanje izvora i prerade goriva čime vrši prenos energije).

3. Saobraćaja u funkciji razvoja društvenog života

Saobraćaj ima dubok uticaj ne samo na ekonomiku određenog društva već ima mnogobrojne druge uticaje koji se ogledaju, kroz:

- sociološki aspekt društva
- razvoj i stabilizaciju novih tržišta

- razvoj i unapređenje turizma i sporta
- i druge društvene oblasti života

Socijalni sistem društva, njegova kultura, upravljanje društvom i vojna moć, svi osećaju uticaj saobraćaja. U oblasti sociologije, često se kaže da progres jednog društva ide po linijama saobraćajnica pri čemu ljudi provedu "*Vek na točkovima*". Saobraćaj menja lik i način života ljudi, pomaže u rešavanju zdravstvenih problema stanovništva, godišnjih odmora, svakodnevnih potreba, turističkih putovanja, povećava kvalitet života. Menja se oblik naselja, povezuju se gradovi, regioni i dr. U oblasti kulture, nije uvek lako razlikovati uticaj u oblasti kulture od uticaja u oblasti sociologije. U oblasti sociologije: smanjenje provincijalizma, objedinjuje narode jedne države i stvara ga skoro jednim narodom po svojoj ekonomiji (sociološki menadžment) i kulturi, povezuje narode između država, smanjuje kulturne i jezičke razlike među državnim granicama; vrši prenošenje kulture i religije.

U oblasti politike, uticaj saobraćaja se ogleda kroz: razvoj osećanja nacionalnog jedinstva, političke osobenosti pojedinih delova zemlje isčezavaju (npr. izgradnja Sueckog kanala izmenila je i uglavnom uslovlila britansku spoljnu politiku, povezanost teritorija sa gledišta odbrane zemlje). Saobraćaj ima uticaj i kroz mnoge ostale faktore kao što su: preopterećenost uličnog saobraćaja u gradovima (kašnjenja u ostalim delatnostima, nemogućnost prioritnog saobraćaja, uticaj na urbanizaciju naselja (izgradnja škola, marketa, posećenost kulturnih i sportskih manifestacija i sl.). Saobraćajna ili kako je to odomaćeno, u našoj terminologiji, *transportna industrija* se manifestuje kroz:

- proizvodno-industrijska društva, društva i druge prateće delatnosti koja imaju sopstvene vozne parkove
- javni saobraćaj kao privredne organizacije u okviru nacionalne ekonomije
- privatni sektor
- industriju koja radi za potrebe saobraćaja gde je saobraćaj jedno od glavnih tržišta u smislu kupaca određenih proizvoda
- ostale prateće delatnosti koje indirektno učestvuju u njegovoj realizaciji kako u unutrašnjem tako i međunarodnom transportu i saobraćaju.

4. Interakcija saobraćaja sa privrednim i ostalim društvenim delatnostima

Razvoj saobraćaja neposredno je uslovljen razvojem proizvodnih snaga društva i društvene podele rada, koji saobraćaju daju materijalnu osnovu razvoja. S druge strane, saobraćaj, kao spona svih niti procesa društvene reprodukcije, svojim razvojem deluje kao snažan faktor daljeg razvoja proizvodnih snaga društva i društvene i teritorijalne podele rada.

Stalni razvoj proizvodnih snaga društva i društvene podele rada, a posebno razvoj industrijske proizvodnje, dinamike njenog razmeštaja, kao i prostorne udaljenosti proizvodnih centara i potrošačkih rejona, uslovljavaju stalnu potrebu za transportovanjem sredstava, predmeta rada i radne snage sajednog mesta na drugo. Sirovine je potrebno transportovati sa mesta njihove proizvodnje do mesta njihove dalje prerade, od sirovinskih izvora do proizvodnih centara. Gotove proizvode iz proizvodnih centara treba transportovati do potrošačkih centara i udaljenih tržišta. Pored toga, javlja se niz drugih potreba za transportovanjem u okviru jednog i između raznih udaljenih tržišta. Iz toga proizlazi da je razvoj industrijske proizvodnje zahtevao i odgovarajuću cirkulaciju predmeta rada, sredstava za rad i radne snage, što je uslovlilo razvoj nove društvene podele rada - izdvajanje saobraćaja u posebnu društvenu delatnost kao «*samostalne transportne delatnosti*».

S druge strane, «*transportna delatnost*» je svojim razvojem predstavljala materijalni uslov za još brži razvoj industrije i društvene podele rada, a posebno je uticala na razvoj teritorijalne podele rada i povezivanje svetskog tržišta. Time su razvoj saobraćaja, industrije, poljoprivrede i drugih privrednih delatnosti međusobno uslovljeni.

Na odgovarajućem stepenu razvoja industrije u periodu industrijske revolucije bila su potrebna i odgovarajuća transportna sredstva. Tako su se saobraćajna i transportna sredstva, nasleđena od manufakturnog perioda, ubrzo pretvorila u kočnice za masovnije industrijsku proizvodnju. Sa razvitkom društvene podele rada i savremenih tehničkih dostignuća u oblasti industrijske proizvodnje došlo je do razvoja novih saobraćajnih grana i do usavršavanja transportnih sredstava i procesa transportovanja.

Isticanja razlika i međuzavisnosti saobraćaja sa ostalim oblastima materijalne proizvodnje potrebno je zbog toga što iz njihovih razlika proizilaze i određene specifičnosti u tehničko-organizacionim problemima kao i u ekonomskim osnovama poslovanja privrednih organizacija u oblasti saobraćaja u odnosu na ostale delatnosti. Iz ovih specifičnosti nastaje niz konsekvenci kako za poslovnu politiku saobraćajnih organizacija kao privrednih organizacija, tako i za saobraćajnu politiku u okviru ekonomske politike zemlje.

Ove specifičnosti proizilaze iz karaktera saobraćaja kao transportne delatnosti, a njihov značaj dolazi do izražaja kroz ulogu saobraćaja u procesu društvene reprodukcije stoga što saobraćaj predstavlja jedan od značajnih pred uslova proizvodnje. Saobraćaj svojom funkcijom može znatno uticati na normalan tok procesa društvene reprodukcije kroz ubrzavanje ili usporavanje procesa društvene reprodukcije. Samim tim što se transport javlja više puta u procesu reprodukcije kao spona svih faza kojima se delatnosti od proizvodnje do potrošnje povezuju u jedinstveni proces društvene reprodukcije, on ima dalekosežne posledice na celu privredu.

«Kružno kretanje kapitala izvršava se normalno samo dok njegove različite faze prelaze jedna u drugu bez zastoja. Zastane li kapital u prvoj fazi snabdevanja onda se novčani kapital ukoči u blago; ako se to desi u fazi proizvodnje, onda na jednoj strani leže sredstva za proizvodnju bez funkcionisanja, dok na drugoj strani radna snaga ostaje nezaposlena; ako se to desi u poslednjoj fazi distribucije, onda nagomilavanje nepotrebnih roba stavlja branu protiv prometa».

Iz ovakvog funkcionalnog odnosa saobraćaja prema svim fazama procesa društvene reprodukcije proizilazi da svaki poremećaj u organizaciji procesa saobraćaja ima svoje posledice i po sam proces društvene reprodukcije. S druge strane, može se konstatovati da skladnost razvoja saobraćaja i razvoja ostalih oblasti materijalne proizvodnje predstavlja jedan od osnovnih uslova normalnog toka procesa društvene reprodukcije. Ukoliko saobraćaj zaostaje za razvojem proizvodnih snaga i društvene podele rada, on može postati kočnica privrednog razvoja zemlje. Iz ovih razloga i saobraćaj kao društvena delatnost, a samim tim i saobraćajna društva koja organizuju i vrše transportnu delatnost, imaju u privredi svoju posebnu ulogu.

S obzirom na to da se saobraćajna sredstva kroz istorijski razvoj proizvodnih snaga društva deferenciraju i time uslovljavaju dalju društvenu podelu rada u okviru saobraćaja, koja se realizuje u različitim saobraćajnim granama, to se i uloga pojedinih saobraćajnih grana menja zavisno od njihovog učešća u transportnoj funkciji u odnosu na proces društvene reprodukcije. Uloga jedne saobraćajne grane u procesu društvene reprodukcije utoliko je značajnija ukoliko se ta grana ispoljava kao značajniji nosilac transportne funkcije kroz svoje veće učešće (i strukturu) u ukupnom obimu saobraćaja. Međutim, ako se saobraćaj posmatra kao celina sa datom strukturom saobraćajnih grana u odnosu na ostala saobraćajna društva, njegova uloga u procesu društvene reprodukcije zahteva poseban tretman saobraćajnih kapaciteta u privrednoj politici svake zemlje.

Samim tim što je saobraćaj deo materijalne proizvodnje, nauka o saobraćaju samo je deo nauke o organizaciji ekonomiji, pravu o proizvodnji uopšte, jer tehničko-tehnološke i organizacione karakteristike saobraćaja i pojedinih njegovih grana pružaju osnovu da se posebno naučno istražuju i teorijski uopštavaju specifične pojave i karakteristike saobraćaja. Iz ovih karakteristika proizilazi i niz posebnih organizacionih i metodoloških specifičnosti, što

je dalo široku osnovu za izdvajanje teorije o saobraćaju u posebnu naučnu disciplinu iz opšte teorije o organizaciji, ekonomije poslovanja i prava.

U realizaciji postavljenih ciljeva, neophodno je uzeti u obzir i osnovna principa „3 i“ TEN-T tj., intermodalnost, interkonektiviti i interoperabilnost.

- *Intermodality*, podrazumeva među povezanost više nezavisnih, alternativnih vidova transporta duž jednog koridora. Ovaj koncept direktno doprinosi unapređenju funkcionisanja transportnog sistema jer nudi više opcija (vremena putovanja, troškova, sigurnosti, pouzdanosti, komfora i sl.) i povećava kapacitet pojedinačnih koridora
- *Interconnectivity*, podrazumeva međupovezanost različitih transportnih mreža. Posebno je značajna primena ovog principa u kreiranju mreže urbanog transporta. Princip uključuje pitanja uspostavljanja logističkih sistema za transport robe i putnika, razvoj strategija i aktivnosti za promovisanje efikasnosti, adekvatnog nivoa usluga i održivog razvoja
- *Interoperability*, podrazumeva međugransku i unutar gransku povezanost usluga, što je osnovna filozofija održivog razvoja (održivosti). Drugim rečima, cilj interoperabilnosti je uklanjanje institucionalnih, finansijskih, fizičkih, tehničkih, kulturnih i političkih barijera te povećavanje intergradacije između vidova transportnih i usluga.

1.3 INSTITUCIJE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Evropska unija je još 1991. godine objavila Belu knjigu I (*White paper – Preparation of the Associated Countries of Central and Eastern Europe for Integration into the Internal Market of the Union*) koja predstavlja bazni dokument u razvoju saobraćaja i transporta u Evropi. U njoj su bila sadržana načela jedinstvene saobraćajne politike. Osnovni principi Bele knjige I sadržani su u analogiji, da zajedničko evropsko proizvodno i distributivno tržište mora biti sinhrono sa zajedničkim transportnim tržištem. Cilj Bele knjige I je bio da predstavi planove zajedničke saobraćajne politike u EU. Koncept transevropskih mreža (*TEN – Trans European Network*) je jedan od najvažnijih rezultata perioda 90-tih godina. Ostali dominantni koncepti su:

- mere u deregulaciji saobraćaja
- onemogućavanje monopola u svim vidovima saobraćaja
- usklađivanje nacionalnih sistema sa međunarodnim
- smanjenje državne pomoći
- finansijska i poslovna samostalnost u segmentu saobraćaja
- jednostavna dostupnost transportnog tržišta svim operaterima
- usklađena Evropska politika u izgradnji infrastrukture
- razvoj kombinovanog (intermodalnog transporta), jednog od ključnih elemenata saobraćajne politike.

Pored bele knjige, EU je donela i dalje donosi čitav niz pravnih propisa koji su vezani za pridruživanje zemalja EU posebno iz oblasti transporta. Za integralni tekst propisa postoji link, gde unutar svakog sižea na kome su detaljno razrađene obaveze po vidovima saobraćaja, pa time i drumskog saobraćaja. Detaljnije informacije o evropskoj regulativi, su na: (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_en.htm), a to su:

- drumski transport tereta i putnika, radni uslovi, bezbednost drumskog saobraćaja, tehnička harmonizacija motornih vozila i dr.
- formiranje raznih tela i ciljevi (opšti ciljevi transportne politike, agencije i druga tela)
- primena inteligentnih transportnih sistema, satelitska navigacija, evropska prostorna politika
- intermodalnost i transevropske mreže

- saradnja i proširenje sa trećim zemljama, kandidatima za EU, međusobna komunikacija
- održiva mobilnost sa aspekta putnika
- železnički transport (ciljevi i tela, sopstvena tržišta, teretni i putnički saobraćaj, zaposlenost i radni uslovi, bezbednost
- vazdušni transport (interna tržišta, usluge i licenciranje, bezbednost, zaštita životne sredine, „*Single Sky*“ i upravljanje vazdušnim saobraćajem)
- zaštita životne sredine, bio goriva i smanjenje emisija i dr.

U saobraćajno-pravnom smislu EU uređuje međunarodni pravni okvir kroz nekoliko osnovnih institucija: European Parliament (Evropski parlament), The Council of Ministers (Savet Ministara, ECMT), The European Council (Savet EU-članica), The European Central Bank (Evropsku centralnu banku), The European Commission (*DG MOVE-The Directorate-General for Mobility and Transport*) je Generalni direktorat Evropske komisije, koji sprovodi donete zaključke novih programa Evropske komisije u vezi evropske mreže saobraćajnica, tehnološkog razvoja i inovacija.

Pored osnovnih, više od 100 međudržavnih institucija radi u oblasti međunarodnog drumskog saobraćaja. Neke od tih su: Ekonomska komisija ujedinjenih nacija za Evropu (*UN/ECE- United Nations Economic Commission for Europe*), ERF (*International Road Federation*) <http://www.irfnet.org>), ITF (International Transport Forum, u opkviru OECD-a sa više od 53 zemlje, koja organizuje godišnje konferencije Ministara ECMT, na kojima se i dogovaraju multilateralne dozvole u drumskom saobraćaju na teritoriji Evrope, IRF (Međunarodna Federacija za Puteve), TEN-T EA (The Trans-European Transport Network Executive Agency), osnovana od evropske komisije radi uspostavljanja tehničke i finasijske podrške na trans evropskoj mreži puteva (TEN-T), T&E (*The European Federation for Transport and Environment*), ACEA (*European Automobile Manufacturer's Association*, <http://www.acea.be>), CLEPA (*European Association of Automotive Suppliers*, <http://www.clepa.be>) i mnoge druge. Standardizacija tehničko-tehnoloških elemenata unutar transportnog sistema EU (i šire) je osnov integracije i unutrašnje kohezije. Kao nosioci standardizacije jesu ISO, CEN (*European Committee for Standardization*), CENELEC (*European Committee for Electrotechnical standardization*) i ETSI (*European Telecommunication Standards Institute*).

Vrlo je značajno Udruženje drumskih prevoznika IRU (*Intermational Road transport Union*, <http://www.iru.org>), koje razvija partnerstvo u svim aktivnostima i za sve članove udruženja, prati sve aktivnosti, zakonsku regulativu, politike razvoja i druge aspekte drumskog transporta, nudi kooperaciju i razvija strateške planove preko svojih radnih grupa, uspostavlja dijaloge sa međuvladinim telima, međunarodnim organizacijama i svim zainteresovanim u oblasti drumskog transporta, nudi kooperaciju u razvojnim planovima, ostvaruje komunikaciju između javnog i privatnog sektora, vrši obuku svojih članova kroz svoju IRU-Academy, promoviše praktične usluge i informacije i dr.

Pored ovih organizacija čiji su stavovi i dokumenti najrelevantniji za izradu Strategije, neophodno je u implementaciji Strategije pratiti i konsultovati još nemali broj drugih organizacija i asocijacija.

1.4. OSNOVNA PRAVNA REGULATIVA U OBLASTI MEĐUNARODNOG DRUMSKOG TRANSPORTA

Glavni nosioci unifikacije saobraćajnog prava su međunarodne institucije (vladine i ne vladine) putem bilateralnih i multilateralnih sporazuma, konvencija, direktiva i drugih propisa kojima se međusobno usaglašavaju nacionalni propisi. Pitanja međunarodnog drumskog saobraćaja su regulisana većim brojem međunarodnih i unutrašnjih (nacionalnih) propisa. Srbija kao naslednik bivše Jugoslavije i SRJ, je potpisnik velikog broja međunarodnih konvencija, multilateralnih i bilateralnih sporazuma kojima su regulisana pitanja iz domena

međunarodnog saobraćaja. Kao visoko normirana oblast u okviru međunarodnog saobraćaja sve konvencije i sporazumi koje je naša zemlja ratifikovala su integrisani u pravni sistem naše zemlje i praktično se primenjuju.

1.4.1 Nacionalni propisi

Značajan broj nacionalnih propisa reguliše problematiku međunarodnog drumskog transporta putem zakona, bilateralnih sporazuma, odluka, uredbi, rešenja i drugih dokumenata koji se koriste u našoj regulativi. Osnovnu pravnu regulativu donosi Ministarstvo za infrastrukturu Republike Srbije, Sektor za drumski saobraćaj pri čemu:

- obavlja poslove koji se odnose na pripremanje i izvršavanje propisa, u vezi sa uspostavljanjem i funkcionisanjem međunarodnog i međuentitetskog drumskog, željezničkog, vazdušnog i cevovodnog transporta
- učestvuje u pripremi i prati provođenje bilateralnih sporazuma sa svim državama sa kojima postoji zajednički interes u bilateralnom transportu roba i putnika
- priprema zaključivanje međunarodnih ugovora i sporazuma iz oblasti međunarodnog transporta, saraduje sa drugim državama i inostranim institucijama u kojima je Srbija članica,
- dogovara kontingente bilateralnih i «CEMT» dozvola i drugih isprava koji se koriste u međunarodnom transportu
- obavlja raspodelu i distribuciju «CEMT» dozvola domaćim prevoznicima
- obavlja poslove izdavanja dozvola (licenci) prevoznicima za međunarodni i međuentitetski transport putnika i roba
- obavlja usklađivanje međunarodnih i međuentitetskih redova vožnje i utvrđuje osnovne principe i koordinaciju aktivnosti
- saraduje sa državama u okviru pakta stabilnosti po pitanju transporta, saraduje sa nadležnim organima entiteta i dr.

Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni list SRJ", br. 60/98, 5/99-ispr., 44/99, 74/99 i 4/2000-ispr. i „Sl.glasnik RS“ br.101/2005, 101/2005-dr zakon i 18/2010). Ovim zakonom uređuju se uslovi za obavljanje međunarodnog javnog prevoza, međunarodni javni prevoz putnika, autobuske stanice za međunarodni javni prevoz putnika, međunarodni javni prevoz stvari, međunarodni prevoz za sopstvene potrebe, naknada za puteve i druga pitanja od značaja za obavljanje međunarodnog prevoza u drumskom saobraćaju. Potpropisi:

- Odluka o naknadi za puteve za strana vozila koja koriste puteve u Republici Srbiji
- Odluka o visini naknade za utvrđivanje uslova za obavljanje međunarodnog javnog transporta u drumskom saobraćaju
- Pravilnik o ispravama o tehničkim i tehničko-eksploatacionim uslovima koje moraju ispunjavati teretna vozila i autobusi kojima se obavlja međunarodni javni transport u drumskom saobraćaju
- Pravilnik o obrascima dozvola za međunarodni javni transport putnika ili stvari
- Pravilnik o obrascu putnog lista za domaćeg prevoznika
- Uredba o načinu raspodele i kriterijumima za dodelu stranih dozvola za međunarodni javni prevoz stvari domaćim prevoznicima

Zakon o sporazumima o transportu u drumskom saobraćaju ("Službeni list SRJ", br. 26/95), sadrži čitav niz ugovora u transportu:

- Ugovor o osiguranju od odgovornosti prevoznika za štete na robi u domaćem drumskom saobraćaju
- Ugovor o transportu lomljivih stvari
- Ugovor o transportu robe u drumskom saobraćaju
- Ugovor o transportu robe u međunarodnom drumskom saobraćaju
- Ugovor o uskladištenju robe

- Ugovor o uskladištenju i prodaji robe
- Ugovor o drumskom transportu robe
- Ugovor o otpremanju i transportu robe (Špediciji)
- Ugovor o transportu putnika
- Ugovor o kontroli kvaliteta robe
- Generalna polisa o osiguranju pošiljki u drumskom transportu (putno osiguranje) i dr.

Međunarodni privredni sporazumi se sa razvojem proizvodnje, transporta i stvaranjem jakih međunarodnih korporacija javljaju u vidu tipskih, formularnih i standardnih ugovora. To su, najčešće, adhezioni sporazumi, gde ponuđač nudi gotovu formu ugovora koju ponuđeni ne može da menja, već samo prihvati ili odbije. Međutim, kod tipskih ugovora moguća su odstupanja od ponuđenih elemenata, tada se u standardnom ugovoru ostavljaju određene praznine o kojima se ugovorne strane mogu dogovarati. Standardni sporazumi najčešće nastaju u određenoj oblasti poslovanja. Pomoću njih se postiže određena unifikacija pravila koja se javljaju u određenoj oblasti i doprinose brzem pravnom i ekonomskom prometu.

Zakon o prevozu u drumskom saobraćaju ("Službeni glasnik RS", br. 46/95, 66/2001 i 61/2005)

Podpropisi:

- Pravilnik o sadržini, izdavanju i vođenju putnih naloga i evidencije o izdatim putnim nalogima („Sl.glasnik RS“ br.20/96 i 32/2010)
- Pravilnik o načinu oduzimanja, čuvanja i postupanja sa privremeno oduzetim vozilom koje je upotrebljavano za izvršenje prekršaja ili privrednog prestupa
- Uredba o prevozu opasnih materija u drumskom i železničkom saobraćaju

Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima ("Službeni glasnik RS", br. 53/82 – prečišćen tekst, 15/84, 5/86 i 21/90 i "Službeni glasnik RS", br. 28/91, 53/93, 67/93, 48/94 i 25/97, 41/2009 – usvojena verzija). Podpropisi:

- Pravilnik o izvršenju mera zabrane upravljanja motornim vozilom
- Pravilnik o međunarodnim vozačkim dozvolama
- Pravilnik o načinu vođenja evidencija o kaznenim poenima i oduzimanju vozačkih dozvola
- Pravilnik o načinu vršenja kontrole i neposrednog regulisanja saobraćaja na putevima i vođenju obaveznih evidencija o primeni posebnih mera i ovlašćenja
- Pravilnik o podeli motornih i priključnih vozila i tehničkim uslovima za vozila u saobraćaju na putevima
- Pravilnik o registraciji motornih i priključnih vozila
- Pravilnik o saobraćajnoj signalizaciji
- Pravilnik o vozačkim dozvolama
- Pravilnik o znacima koje učesnicima u saobraćaju na putevima daju policijski službenici
- Uredba o vremenu odmora i upravljanja vozača motornih vozila kada obavljaju međunarodni prevoz, kao i o primeni sistema digitalnih tahografa i drugi koji su u proceduri usvajanja.

Zakon o javnim putevima ("Službeni glasnik RS", br. 46/91, 52/91 – ISPR., 53/93, 67/93, 48/94 i 42/98 i 101/2005 - dr. zakon). Podpropisi:

- Odluka o visini naknade za korišćenje državnog puta
- Odluka o visini posebne naknade za upotrebu puta, njegovog dela i putnog objekta (putarina)
- Pravilnik o plaćanju posebne naknade (putarine) za upotrebu magistralnih puteva (autoputeva i poluautoputeva) u Republici Srbiji
- Uredba o visini godišnje naknade za drumsku motorna vozila, traktore i priključna vozila

Zakon o prevozu opasnih materija ("Službeni list SFRJ", br. 27/90, 45/90 – ispr., i "Službeni list SRJ", br. 24/94, 28/96, 68/2002 i Sl. list br. 88/2010 na snazi od 21.05.2011).

Podpropisi:

- Pravilnik o načinu prevoza opasnih materija u drumskom saobraćaju ("Službeni list SFRJ", br.82/90 i "Službeni list SCG", br.1/2003 – Ustavna povelja)
- Pravilnik o stručnom osposobljavanju vozača motornih vozila kojima se prevoze opasne materije i drugih lica koja učestvuju u transportu tih materija.
- Uredba o transportu opasnih materija u drumskom i železničkom saobraćaju
- Rešenje o režimu kretanja teretnih motornih vozila kroz Beograd
- Rešenje o utvrđivanju režima saobraćaja u užem centru grada Novog Sada i dr.

Srbija je ratifikovala ADR/ADN/RID.

Zakon o zaštiti životne sredine ("Sl.glasnik RS", br. 135/04, 36/09,72/09,43/411).

Potpropisi:

- Uredba o vrstama zagađivanja, kriterijumima za obračun naknade za zagađivanje životne sredine i obveznicima, visini i načinu obračunavanja i plaćanja naknade
- Pravilnik o utvrđivanju usklađenih iznosa naknade za zagađivanje životne sredine
- Pravilnik o prekograničnom prometu i trgovini zaštićenim vrstama
- Pravilnik o sadržini dokumentacije koja se podnosi uz zahtev za izdavanje dozvole za uvoz, izvoz i tranzit otpada

Carinski zakon ("Sl.glasnik RS", br. 73/03, 61/05, 85/05, 62/06, 63/06 prestao da važi od 03.05.10 oim članova 252-239, 18/10) sa Pravilnikom o obliku, sadržini, načinu podnošenja i popunjavanja deklaracije i drugih obrazaca u carinskom postupku kao osnovnim podpropisom.

Zakon o porezu na dodatu vrednost ("Sl.glasnik RS", br. 84/04, 86/04-ispr. i 61/05 61/07). Potpropisi: Pravilnik o načinu i postupku ostvarivanja poreskih oslobođenja kod PDV sa pravom i bez prava na odbitak prethodnog poreza (Koristi se u Međunarodnom saobraćaju ukoliko se roba privremeno izvozi radi dorade sa obaveznom klauzulom u predfakturi).

Zakon o deviznom poslovanju ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 23/2002 i 34/2002-ispr. i "Službeni glasnik Republike Srbije", br. 101/2005-dr.zakon).

Zakon o spoljnotrgovinskom poslovanju ("Sl.glasnik RS", br. 36/09, 36/11 i 88/11)

Zakon o radu ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 24/2005 i 61/2005).

Zakon o porezu na dobit društva ("Službeni glasnik Republike Srbije", br. 25/2001, 80/2002, 43/2003 i 84/2004).

1.4.2 Zakonska regulativa Evropske Unije

Komitet za suvozemni transport je komitet u okviru Sektora saobraćaja (EN. *Transport division*) Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu. Njegov rad se odvija kroz *podkomitete* u okviru kojih je formiran veći broj *radnih grupa*. Najvažniji rezultat dugogodišnjeg rada ovoga sektora je čak 55 međunarodnih sporazuma i konvencija koje obezbeđuju zakonski i tehnički okvir za razvoj drumskog, železničkog, unutrašnjeg vodnog i kombinovanog transporta u regionu. Ovi međunarodni sporazumi, od kojih se mnogi primenjuju i u zemljama koje nisu članice ECE, odnose se na različitu problematiku saobraćaja za koju su odgovorne Vlade zemalja članica i koja ima značajan uticaj na međunarodni transport. Ovo uključuje koherentnu međunarodnu infrastrukturnu mrežu, ujednačene i pojednostavljene procedure prelaska granica i ujednačena pravila i propise koji imaju za cilj obezbeđenje visokog nivoa efikasnosti, sigurnosti i zaštite životne sredine u okviru saobraćajne delatnosti. Pomenuti sporazumi i konvencije, koje se stalno ažuriraju, pravno povezuju zemlje potpisnice u oblasti saobraćaja.

Prema problematici na koju se odnose, ovi sporazumi i konvencije mogu se podeliti u sedam grupa i to su:

- saobraćajna infrastruktura,

- drumski saobraćaj i saobraćajni znakovi i signalizacija,
- drumska vozila,
- ostali zakonski instrumenti koji se odnose na drumski saobraćaj (radni uslovi, takse, ekonomski propisi, privatna svojina),
- olakšice pri prelasku granice,
- transport opasnih materija i
- transport brzo kvarljive robe.

Sporazumi o regulisanju odvijanja međunarodnog drumskog saobraćaja (zaključen je sa 33 države, a završeno je usaglašavanje tri nova i u proceduri usaglašavanja više novih sporazuma): Bosna i Hercegovina (2005), Bugarska (2003), Grčka (2003), Slovenija (2002), Rusija (1999), Hrvatska (1998), Belorusija (1996), Makedonija (1996), Iran (1991), Irska (1990), Luksemburg (1987), Kipar (1984), Portugalija (1984), Španija (1989), Albanija (1984), Finska (1978), Norveška (1973), države bivšeg SSSR, osim Rusije i Belorusije (1971), Poljska (1970), Švedska (1970), Velika Britanija (1970), Danska (1969), Turska (1968 i 1974), Holandija (1967 i 1975), Belgija (1963), Mađarska (1962, 1966 i 1984), Francuska (1965 i 1971), Nemačka (1964 i 1978), Rumunija (1964), Švajcarska i Lihtenštajn (1962 i 1980), Češka i Slovačka (1962 i 1980), Italija (1961, 1962 i 1984), Austrija (1961)

U drumskom transportu, donešen je veliki broj direktiva koje obavezuju našu zemlju u smislu iznalaženja i primene tehničkih rešenja naplate putarine, obračuna troškova, zaštite i dr. a to su:

Direktiva 62/99/EC odnosi se na «Eurovinjete», sistem naplate putarine. Pretrpeće izmene u trenutku iznalaženja «pravog» modela zaračunavanja svih troškova pri korišćenju infrastrukture.

Direktiva 1999/62/EC odnosi se na zaračunavanje putarine teškim drumskim vozilima pri upotrebi određene infrastrukture (pitanje reciprociteta).

Direktive 92/81/EC i 92/82/EC odnose se na obračun troškova goriva u drumskom prevozu. Favorizuje se drumski prevoz, direktive će pretrpeti izmene.

Direktiva 96/49/EC reguliše prevoz opasnih materija drumom-dodatak prilozima A i B ADR-a.

Direktiva 96/35/EC, definiše obavezu postojanja institucije sa ulogom "savetnika za bezbednost" u procesu transporta opasnih materija, bez obzira na vid prevoza.

Direktiva 2002/15/EC odnosi se na definisanje minimalnih standarada zaštite zdravlja i bezbednosti radnika na putevima, sprečavanje nelojalne konkurencije unutar EU i povećanje bezbednosti na putevima.

Direktiva 2003/96/EC odnosi se na oporezivanje energenata i goriva sa ciljem povećanja energetske efikasnosti i smanjenja zagađenja životne sredine (Odluka 2002/358/EC od 25.4.2002., Kyoto Protocol).

Direktive 70/156/EEC i 70/221/EEC odnose ce na upotrebu tečnog gasa u automobilima.

Direktiva 98/70/EC odnosi se na kvalitet benzina i dizel goriva.

Direktiva 2000/53/EC zajedno sa propisom 2002/525/EC odnosi se na recikliranje vozila.

Znatan broj direktiva se odnosi na niz aspekata u vezi sa izduvnim gasovima kako benzinskih tako i dizel motora putničkih i teretnih vozila, a to su: 70/220/EEC, 73/306/EEC, 74/290/EEC, 77/102/EEC, 78/665/EEC, 83/351/EEC, 87/77/EEC, 88/76/EEC, 88/77/EEC,

88/436/EEC, 89/458/EEC, 91/441/EEC, 91/542/EEC, 93/59/EEC, 94/12/EEC, 96/1/EC, 96/69/EC.

1.4.3. Međunarodni bilateralni sporazumi i konvencije

Postoji i veći broj bilateralni i multilateralnih sporazuma, koji se odnose na primenu određenih deklaracija donetih na osnovu razvojnih planova pojedinih zemalja a u opštem interesu regiona ili kontinenta.

Prema [8], Srbija kao naslednik (SFRJ, FNRJ, SRJ) potpisala je u periodu 1961-2000 godina, više od 32 Sporazuma o međunarodnom drumskom prevozu robe i/ili putnika sa sledećim zemljama: Albanijom (Sl.list 12/84), Austrijom (10/61), Belgijom (4/64), Belorusijom (3/66), Bugarskom (12/66), V.Britanijom i S.Irskom (35/70), Grčkom (51/68), Danskom (1/69), Holandijom (12/75), Hrvatskom (1/98), Iranom (Ratifikovan Uredbom SIVa 271/91), Irskom (6/90), Italijom (11/84), Kiprom (11/84), Luksemburgom (10/97), Mađarskom (7/66 putnički i 11/84 prevoz robe), Makedonijom (5/96), Nemačkom (11/78), Norveškom (39/73), Poljskom (50/70), Portugalijom (10/84), Rumunijom (9/69), Rusijom (SSSR, Ruskom federacijom, 1/99 i 2/87), Turskom (11/84), Finskom (4/78), Fransuskom (37/71), Češkom i Slovačkom (12/81), Švajcarskom (9/81), Španijom (286/89), koji se i danas nalaze u primeni. Nakon osamostaljenja, Srbija je potpisala još nekoliko sporazuma sa još nekoliko zemalja Slovenija (2002), Bosna i Hercegovina (2005), Lihtenštajnom i dr. Brojevi u zagradama označavaju brojeve Sl.list po predmetnim godinama.

Ovim Sporazumima regulisana su pitanja iz oblasti prevoza i saobraćaja, od najznačajnijih definicija, pitanja vezana za putovanja na godišnji odmor, povremni saobraćaj motornim vozilima, prekogranični linijski saobraćaj, tranzit, dozvole i izuzeci od režima dozvola, važnost i kontingenti dozvola, isprave u vozilima, poštovanje nacionalog i međunarodnog prava, prekršaji, porezi i naknade, mase i dimenzije vozila, sankcije, kontrola dokumenata i dr. Svi ovi sporazumi objavljeni su u Službenim listovima i dalje se objavljuju sa svim onim zemljama sa kojima Srbija zaključila takve sporazume.

Naša zemlja aktivno učestvuje u radu međunarodnih organizacija gde je potpisala i ratifikovala veći broj sporazuma i konvencija na području motornih vozila donešen je čitav niz drugih sporazuma koji takođe regulišu materiju u drumskom saobraćaju, a to su:

Evropski sporazum o glavnim međunarodnim pravcima, kojim je definisan plan koordinirane akcije planiranja, izgradnje i rekonstrukcije drumskih saobraćajnica koje su od međunarodnog značaja (koridori).

Evropski sporazum o radu posada na vozilima koja obavljaju međunarodni prevoz u drumskom saobraćaju, utvrđuje uslove koje vozači moraju da ispunjavaju u pogledu dnevnog odmora, vremena trajanja vožnje u toku jednog dana, maksimalnom trajanju vožnje u toku sedam dana i u toku 14 uzastopnih dana, sedmičnog odmora, kao i način registrovanja podataka i vršenja kontrole, tzv. **AETR** (*European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport, 1999*)

Evropski sporazum o međunarodnom prevozu opasnih materija u drumskom saobraćaju - ADR (*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*), utvrđuje postupke u toku prevoza opasnih roba (pravila ponašanja svih lica koja sa njima dolaze u kontakt, ili mogu na njih da utiču na na bilo koji način) kroz opšte zahteve i zahteve u pogledu opasnih materija i predmeta (opšti propisi, klasifikacija, spisak opasnih roba prema UN-brojevim i slovnom rasporedu, posebni propisi i slobodne količine opasnih roba, granične količine, pakovanja i odredbe za cisterne, propisi za isporuku, propisi za izradu i ispitivanje ambalaže, velikih sredstava za pakovanje, velikih

pakovanja i cisterni, propisi za prevoz, utovar, istovar i manipulacije) i kroz uslove u pogledu transportne opreme i transportnih operacija (propisi za posadu, vozila, opremu, postupanje i dokumentacija, propisi za izradu i odobrenje tipa vozila).

Evropski sporazum o minimalnim uslovima za izdavanje i važnost vozačkih dozvola, kojim je regulisana problematika jednobraznosti propisa za izdavanje i važnost vozačkih dozvola, selekcija kandidata, redosled polaganja ispita i dr.

Opšti ekonomski sporazum za međunarodni drumski transport, kojim su regulisana pitanja ekonomije drumskog saobraćaja, cene drumskih vozila, naplata putarina, carinski problemi i dr.

Postoje Konvencije po ostalim vidovima saobraćaja.

Sporazum koji se odnosi na infrastrukturu međunarodnih puteva (AGR - European Agreement on Main International Traffic Arteries, 1975)

Sporazum koji se odnosi na kombinovani transport (AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations, 1991 sa Protokolom iz 1997. koji uključuje i vodni transport po unutrašnjim plovim putevima).

ATP - Sporazum o međunarodnom prevozu lakokvarljivih namirnica u specijalnim vozilima za njihov prevoz (ATP-Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP),1970. Ovim sporazumom određuju se: minimalna "najniža" temperatura koja se mora održavati za različite kategorije smrznutih ili rashlađenih namirnica, dozvoljeno trajanje prevoza, zahtevi koje mora da zadovolji vozilo i oprema i postupak ispitivanja njihove termičke efikasnosti.

Jedan od najznačajnijih je i **Sporazum o usvajanju jednoobraznih tehničkih propisa za vozila sa točkovima, opremu i delove koji mogu biti ugrađeni i/ili korišćeni na vozila sa točkovima i uslovima za uzajamno priznavanje dodeljenih homologacija na osnovu ovih propisa** (Sl.glasnik RS br.011/11). Na ovog sporazuma dosada je doneto **113 ECE pravilnika** a u pripremi je još nekoliko. Ovim pravilnicima su definisani zahtevi i načini ispitivanja, kako motornih vozila u celini, tako i njihovih delova i opreme, i to u pogledu bezbednosti i ekoloških karakteristika. Na osnovu ovih pravilnika vrši se homologacija motornih vozila, njihovih delova i opreme. Naša zemlja je usvojila i primenjuje **55 ECE pravilnika**. Primena usvojenih pravilnika je obavezna i reguliše se odgovarajućim Uredbama, odnosno Naredbama, koje donosi vlada Srbije i koje se objavljuju u službenom glasniku RS. Za sprovođenje ovih pravilnika nadležan je Savezni zavod za standardizaciju. Ovi propisi, utemeljeni su u Zakonu o tehničkim zahtevima za proizvode i ocenjivanju usaglašenosti, a to su:

- Pravilnik o EZ-homologaciji motornih vozila
- Pravilnik o EZ-homologaciji motornih vozila sa dva ili tri točka
- Pravilnik o EZ-homologaciji poljoprivrednih i šumarskih traktora
- Pravilnik o ocenjivanju usaglašenosti vozila (nacionalna regulativa), i ostali
- Pravilnici o delovima i opremi vozila, o kompletima za prvu pomoć, o zahtevima za preategorizaciju vozila, o zatamnjivanju stakala na vozilima, o naknadnoj ugradnji ogledala na vozilima i dr.

Okvirna Direktiva za motorna vozila bila je Direktiva 2007/46/ES Evropskog parlamenta i ECMT o uspostavi okvira za odobrenje motornih i priključnih vozila i sistema, sastavnih delova i samostalnih tehničkih jedinica, namenjenih za takva vozila, bazirana na dva dokumenata: Okvir za homologaciju i pojedinačno odobrenje novih vozila, njihovih sistema, sastavnih delova i samostalnih tehničkih jedinica i zahtevi za prodaju i početak upotrebe delova i opreme, namenjenih za vozila.

Postroje i drugi sporazumi, kao što su: Evropski sporazum o dozvoljenim dimenzijama i masi drumskih vozila, Evropski sporazum o obeležavanju puteva i dodatnim Protokolom, **APC** (*Agreement on Minimum Requirements for the Issue and Validity of Driving Permits*) - Sporazum koji tretira minimum zahteva za izdavanje i važenje vozačkih dozvola, Sporazum o jedinstvenim tehničkim propisima za vozila na točkovima i opremi, Sporazum o jedinstvenom vršenju periodičnih tehničkih pregleda vozila, Sporazum o uspostavljanju globalnih tehničkih propisa koji se odnose na vozila i opremu, Svi sporazumi se dorađuju, inkorporiraju i dovode u zavisnost sa drugom sporazumima tako da je u organizaciji međunarodnog saobraćaja potrebno poznavati veći deo tih sporazuma.

Konvencije su vrlo značajni međunarodni dokumenti jer obavezuju zemlje potpisnice da moraju da usklade svoje unutrašnje zakonodavstvo sa odredbama konvencije i moraju dozvoliti odvijanje međunarodnog saobraćaja po svim putevima na svojoj teritoriji a ne samo na međunarodnim putnim pravcima. Konvencije dozvoljavaju ograničenje saobraćaja zbog razloga bezbednosti (gabarita, bruto i neto mase, neobebeženog vozila i dr.). U osnovi postoji dve grupe konvencija: Svetske carinske organizacije i donet epod pokroviteljstvom ujedinjenih nacija.

Bazna je **Konvencija o saobraćaju na putevima** (doneta 1968) sa nekoliko aneksa u kojima su regulisani najznačajniji faktori od kojih zavisi razvoj i bezbednost drumskog saobraćaja kako u teretnom tako i putničkom saobraćaju. Propisani su uslovi prihvatanje stranih vozila na teritoriji drugih država i uslovi koje ta vozila mora da ispunjavaju, pravila saobraćaja, vozačke isprave, pristupanje i otkazivanje konvencije i dr. Zakon o bezbednosti saobraćaja je usaglašen sa ovom Konvencijom. Pitanje tranzita je regulisano Konvencijom o tranzitnoj trgovini zemalja.

Vrlo je značajna, **Konvencija o drumskom saobraćaju sa Protokolom o saobraćajnim znacima i signalizaciji na putevima i Konvencija o saobraćajnim znacima i signalizaciji sa dopunskim Sporazumima E/ECE/812 i E/ECE/813 i amandmanima**, kojom su regulisani obaveze zemalja, izmene starih znakova, vrste znakova, svetlosna i horizontalna signalazacija i dr. I ako kod nas postoji manja razlika između nacionalnog rešenja i Konvencije, može se reći da je naša signalizacija uglavno usklađena sa ovom konvencijom. Dopuna ove konvencije vršena je putem Evropskih sporazuma i protokola gde su jasnije definisane obaveze potpisnika ove konvencije, što je naša zemlja ratifikovala.

Konvencija o ugovoru u međunarodnom prevozu drumom (CMR,1978), kojom su standardizovani uslovi za izvršenje međunarodnog prevoza tereta, posebno u delu prateće dokumentacije (tovarni list) i u pogledu odgovornosti prevoznika, za gubitak ili oštećenje, zakašnjenje u isporuci i sl.

Konvencija o ugovoru o međunarodnom prevozu putnika i prtljaga drumom (CVR,1978), kojom su regulisane obaveze prevoznika za izdavanje karata, povrede ili smrt u putu, štete, odgovornost prevoznika i dr.

Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR – Konvencija, kojom se pojednostavljuje i ubrzava carinski postupak, a naročito u oblasti tranzita.

Konvencija o zajedničkom tranzitu, zajednički tranzitni postupak (*Common transit procedure*) – 31 zemlja (27 EU + 4 EFTA + 8 specijalnih teritorija) sadrži u osnovi dve konvencije: Konvenciju o zajedničkom tranzitu i Konvenciju o pojednostavljenim formalnostima u trgovini robom za robu van zajednice (T1) i robu iz zajednice (T2).

Ima i drugih konvencija, koje su značajne u međunarodnom drumskom transportu i saobraćaju, kao što su: Konvencija o privremenom uvozu ambalaže, Carinska konvencija (ATA karnet), Carinska konvencija o kontenerima, Carinska konvencija o privremenom uvozu privatnih drumskih vozila, Carinska konvencija o privremenom uvozu komercijalnih drumskih vozila, Evropska konvencija o tretmanu paleta koje se koriste u međunarodnom transportu, Međunarodna konvencija o harmonizaciji postupaka pregleda robe na graničnim prelazima, CRTD - Konvencija o civilnoj odgovornosti za štete prouzrokovane tokom prevoza opasnih materija drumom, železnicim i plovidbom po unutrašnjim plovnim putevima, 1989. Konvencija o tretmanu "pool"-a kontenera u međunarodnom transportu, Bazelska konvencija o prekograničnom kretanju otpada, CITES Konvencija o međunarodnom prometu ugroženih vrsta divlje flore i faune, Stokholmska konvencija dugotrajnim organskim zagađujućim supstancama, roba dvostruke namene (*Dual-use good*) i dr.

1.4.4. BSEC dogovori

Black Sea Economic Cooperation (BSEC) je organizacija za crnomorsku ekonomsku saradnju je formirana na Samitu šefova država i vlada jedanaest zemalja šireg crnomorskog regiona 25. juna 1992. godine u Istanbulu, usvajanjem Deklaracije o crnomorskoj ekonomskoj saradnji. Srbija i Crna Gora je postala članica BSEC u aprilu 2004. godine, a nakon proglašenja nezavisnosti Crne Gore, Srbija je nastavila članstvo u Organizaciji.

Na 54. Zasedanju Generalne skupštine UN, 1999. godine, BSEC je dobio status posmatrača u sistemu UN, čime je otvorena mogućnost njegovog partnerskog nastupa u inicijativama i akcijama globalnog značaja. Takođe, poslednjih godina BSEC je razvio razne oblike saradnje sa međunarodnim organizacijama (Svetskom bankom, Udruženjem crnomorskih transportera, OECD, UNDP i dr.), a u fazi je pregovaranja oko modaliteta saradnje sa FAO, IOM i MMF. Komisija EU je prošle godine dobila status posmatrača u BSEC.

Organizacija za crnomorsku ekonomsku saradnju obuhvata region sa preko 350 miliona stanovnika, sa površinom od približno 20 miliona kvadratnih kilometara, sa ogromnim prirodnim bogatstvima, među kojima su posebno značajna nalazišta nafte i prirodnog gasa. BSEC danas ima 12 zemalja članica - Albanija, Azerbejdžan, Bugarska, Gruzija, Grčka, Jermenija, Moldavija, Rumunija, Rusija, Srbija, Turska i Ukrajina, a više zemalja i drugih organizacija ima status posmatrača (Austrija, Belorusija, Hrvatska, Češka, Egipat, Francuska, SRN, Izrael, Italija, Poljska, Slovačka, Tunis i SAD). Sedište Organizacije je u Istanbulu, gde se nalazi Stalni međunarodni sekretarijat BSEC (PERMIS). Zvanični jezici na sastancima BSEC su engleski i ruski.

Osnovni cilj BSEC je podsticanje, unapređivanje i razvijanje aktivnosti između zemalja članica na stvaranju i unapređenju povoljne ekonomske, ali i političke klime za saradnju u regionu. Saradnja je danas, međutim, proširena i na druge oblasti – bankarstvo i finansije, komunikacije, energija, saobraćaj, poljoprivreda, zdravstvena zaštita, zaštita životne sredine, turizam, nauka i tehnologija, saradnja carinskih službi, borba protiv organizovanog kriminala i trgovine drogom, oružjem i radioaktivnim materijalima kao i protiv svih vidova terorizma i ilegalnih migracija, obrazovanje, saradnja u slučaju vanrednih situacija, državna uprava i mala i srednja preduzeća. BSEC pomaže regionalnu naučno-istraživačku saradnju, putem inicijalnog finansiranja fizibiliti studija naučno-istraživačkih ustanova iz najmanje tri zemlje članice. Akademske institucije i naučni instituti iz Srbije su do sada uspešno konkurisali sa pet istraživačkih projekata. U poslednje vreme aktivnosti BSEC čine i nastojanja da se region približi standardima EU, čime bi se omogućilo njegovo uključivanje u šire evropske ekonomske tokove. Odnos EU prema zemljama članicama BSEC je definisan kao politika sinergije, gde se poseban naglasak stavlja na objedinjavanje postojećih politika EU prema širem crnomorskom regionu, kao i na pospešivanje postojećih procesa unutaregionalne saradnje. Kao perspektivne oblasti saradnje definisani su energetika, transport, životna sredina, sloboda kretanja i bezbednost.

Republika Srbija, u skladu sa svojim spoljnopolitičkim prioritetima i opredeljenjem da razvija saradnju sa susednim zemljama i zemljama šireg regiona, a punopravni status u BSEC je
Tabela 1.1. Članice BSEC sa brojem potpisanih po vrstama konvencija

State of affairs with regard to accession by the BSEC Member States the UNECE transport agreements and conventions
(Status as of 31 March 2011)

	Nr.	Agreements/Conventions	BSEC Member States												
			AL	AR	AZ	BG	GE	GR	MD	RO	RU	SRB	TR	UA	
Infrastructure	1	Construction Traffic Arteries 1950	e			X		X		X		X	X		
	2	E.Road Network 1975	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	3	E Comb. Tr. Network, 1991	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	4	Protocol Int. Nav. to AGTC, 1997				X		S		X		X			
Road traffic and road safety	5	Road Traffic, 1949	X			X	X	X		X	X	X	X		
	6	Road Traffic, 1968	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	7	Prot. Road Signs & Signals, 1949				X		X		X	X	X			
	8	Road Signs & Signals, 1968	X			X	X	X		X	X			X	
	9	Suppl. 1968 Conv. Road Traffic, 1971	X			X		X	X	X	X	X		X	
	10	Suppl. 1968 Road Signs & Signals, 1971	X			X	X	X		X	X	X		X	
	11	Weights and Dimens. 1950						X				X			
	12	Suppl. 1949 Conv. & Protocol, 1950						X				X			
	13	Road Markings, 1957	X			X				X		X	X		
	14	Protocol Road Markings 1973	X			X	X	X			X	X	X	X	
	15	Issue & Validity of Driving Permits				X						X			
	Vehicle	16	Vehicle Regulations, 1958			X	X		X		X	X	X	X	X
		17	Tech. Inspect. Vehicles, 1997	X			X	X	X	X	X	X			X
		18	Global Vehicles Reg., 1998			X				X	X	X		X	
	Other legal instruments	19	Work of Crews Intl. Road Transport(AETR) 1970	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X
20		Tax Priv Road Vehic, 1956	X						X	X		X			
21		Taxation Road Passenger Vehicles, 1956	X							X		X			
22		Tax Road Goods Vehic 1956								X		X			
23		Contract Road Goods Transport(CMR) 1956	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
24		Protocol to CMR, 1978	X	X			X	X	X	X			X	X	
25		Contract Passengers and Lugg. Road Trans(CVR)1973										X		X	
26		Protocol to CVR, 1978										X			
27		Econ. Reg. Road Trans1954						X							
Border crossing facilitation		28	Touring Facilities, 1954				X		X		X	X	X	X	
	29	Protocol Touring Facilities, 54				X		X		X	X	X	X		
	30	Temp. Imp. Priv. Road Vehicles, 1954	X			X				X	X	X	X		
	31	TIR Convention, 1959	X			X		X		X	X	X	X		
	32	TIR Convention, 1975	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
	33	Temp. Imp. Commercial Vehicles, 1956			X	X		X		X		X	X		
	34	Customs Cont Conv, 1956				X		X		X		X			
	35	Customs Cent. Conv, 1972		X	X	X	X	X		X	X	X	X	X	
	36	Customs Treatment Pallets, 1980	X			X				X		X	X		
	37	Harmonization Frontier Controls of Goods, 1982	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Danger. Goods.	38	Customs Pool Cont, 1994													
	39	Dang. Goods by Roads(ADR) 1957	X		X	X		X	X	X	X	X	X	X	
	40	Protocol to ADR, 1993	X			X		X	X	X	X				
	41	Liab Dang Goods-CRTD1989													
	42	Perishab Foodstuff-ATP,1970	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
BSEC Member State participation to UNECE Road Transport related Conventions			23	8	12	29	14	29	15	32	24	32	20	17	

Legend: X = Ratification, accession, definite signature; S = Signature
- agreements mentioned in the MoU on Facilitation of Road Transport of Goods

1.5. USLOVI ZA BAVLJENJE MEĐUNARODNIM DRUMSKIM TRANSPORTOM

Domaći privredni subjekti za bavljanje odgovarajuće vrste prevoza u međunarodnom drumskom saobraćaju moraju biti registrovani u Ministarstvu za infrastrukturu i energetiku. Za dobijanje registracije podnosi se zahtev u kome su precizirani koju vrstu prevoza želi da ostvari. Osnovni uslov za obavljanje prevoza u drumskom saobraćaju je posedovanje odgovarajućeg voznog parka i vozača. Domaći prevoznici dostavljaju dokumentaciju u skladu sa kojom se vodi registar voznog parka da poseduju ili su iznajmili najmanje dva teretna vozila u vlasništvu, sve podatke i kopije dokumenata o stalno zaposlenim vozačima i strukturi ostalih zaposlenih.

Dokument kojim strana zemlja dozvoljava nekom našem prevozniku da na njenoj teritoriji obavlja prevoz zove se Dozvola za međunarodni prevoz. Ona je u svim zemljama obavezna

za linijski prevoz, dok kod vanlinijskog prevoza ovo zavisi od vrste prevoza i zemlje. Za kružne vožnje i vožnje kada autobus odlazi pun a vraća se prazan, najčešće nisu potrebne dozvole, a za odlazak praznog a vraćanje punog autobusa obično treba imati dozvolu. U osnovi, postoje dve vrste dozvola – bilateralne i tranzitne. Tranzitna, kao što joj ime kaže, dozvoljava prolazak kroz zemlju bez usputnih iskrčavanja i ukrcavanja putnika, dok bilateralna dozvoljava dovoženje i odvoženje putnika. U svakom slučaju, u dozvolama se jasno definiše šta prevoznik na osnovu njih može da radi, to jest kojom trasom može da se kreće, na kojim stanicama sme da se zaustavlja, po kom redu vožnje i slično.

Za vršenje međunarodnog transporta, za ulazak na teritoriju neke države, vozilo mora imati nekoliko dozvola:

- bilateralnu dozvolu, pojedinačnu dozvolu te države (za tranzit, dovoz iz Republike Srbije, odvoz u Republiku Srbiju ili prevoz iz te države u neku drugu državu)
- multilateralnu dozvolu - CEMT dozvolu
- prevoznika za obavljanje međunarodnog transporta
- vozača za obavljanje međunarodnog prevoza
- i druge dozvole

Pojedinačne dozvole mogu biti besplatne, sa delimičnim plaćanjem nakade ili sa punim iznosom naknade. Broj dozvola po pojedinim vrstama utvrđuje se bilateralnim sporazumom dveju zemalja.

1.5.1. CEMT i raspodela multilateralnih kvota

CEMT – Evropska konferencija Ministara Transporta, donela je usaglašenu Rezoluciju br.00/1 koja se tiče primene pravila u međunarodnom drumskom transportu robe [CM(2000)10/FINAL] i Uputstvo za vladine službenike i prevoznike o primeni CEMT multilateralne kvote [CEMT/CM(2005)9/FINAL] u cilju olakšanja međunarodnog kopnenog saobraćaj sa ciljem integracije tržišta, postepene liberalizacije drumskog transporta robe koja se može postići samo zajedničkim naporima država članica na putu ka harmonizaciji uslova konkurencije između prevoznika u drumskom saobraćaju iz različitih zemalja.

Multilateralnim kvotama promoviše upotrebu ekoloških i bezbednih vozila čime se doprinosi i obezbeđuje održiva mobilnost. Multilateralan karakter dozvola služi za racionalizaciju upotrebu vozila time što se smanjuje broj praznih vožnji. Deklaracijom koju je usvojio Savet ministara CEMT-a na zasedanju održanom u Dablinu 17. i 18. maja 2006. godine CEMT je postao Medjunarodni Transportni Forum (ITF). Sledeće države članice učestvuju u sistemu kvota od 1. januara 2009. godine: Albanija, Austrija, Azerbejdžan, Belgija, Belorusija, Makedonija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Srbija, Češka Republika, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Grčka, Gruzija, Holandija, Hrvatska, Irska, Italija, Jermenija, Letonija, Lihtenštajn, Litvanija, Luksemburg, Mađarska, Malta, Moldavija, Nemačka, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunija, Ruska Federacija, Slovenija, Slovačka, **Srbija**, Španija, Švajcarska, Švedska, Turska, Ujedinjeno Kraljevstvo i Ukrajina.

Poseban značaj CEMT je dao uvođenju standarda vezanih za buku i emisiju izduvnih gasova teretnih vozila pri čemu je vozila svrstao u jednu od sledećih kategorija:

- "zeleno" vozilo,
- "zelenije i bezbedno" vozilo,
- "EURO 3 bezbedno" vozilo,
- "EURO 4 bezbedno" vozilo.

Prema njihovim propisima teretno i priključno vozilo koje se ne može svrstati u neku od navedenih kategorija, svrstava se u kategoriju - "vozilo" i ono neposедуje ni jednu potvrdu. Vozilo "zeleno" vozilo, mora posedovati samo jednu potvrdu, "zelenije i bezbedno", "EURO 3 bezbedno", "EURO 4 bezbedno" i „EURO 5 bezbedno“ vozilo moraju posedovati više potvrda:

- tri potvrde za vučno vozilo (potvrdu A - o ispunjavanju tehničkih uslova u pogledu buke i emisije zagađivača,
- potvrdu B - o ispunjavanju tehničkih uslova u pogledu bezbednosti,
- potvrdu o sposobnosti vozila za korišćenje i
- dve potvrde za priključno vozilo (potvrdu za priključno vozilo i potvrdu o sposobnosti vozila za korišćenje).

Potvrdu o sposobnosti vozila za korišćenje izdaje nadležno telo u državi registracije, a ostale potvrde izdaju proizvođači vozila ili njihovi zastupnici. U gornjem desnom uglu imaju jedinstvenu numeraciju koju vrši Ministarstvo nadležno za poslove saobraćaja i o tome vodi registar, a koja se sastoji od oznake državne pripadnosti i rednog broja potvrde. Ove potvrde se moraju stalno nalaziti u vozilu tokom međunarodnog drumskog prevoza. Na prednjoj strani teretnog vozila, zavisno od kategorije u koju se vozilo svrstava, mora se nalaziti znak u obliku kruga prečnika od 200 mm zelene boje, sa ivicom prečnika od 10 mm bele boje sa ucrtanim slovom ili brojem bele boje, slika 1.2



Slika 1.2. Izgled oznaka na vozilu u zavisnosti od kategorije vozila

Multilateralna CEMT dozvola za međunarodni drumski prevoz robe, koji vrše prevoznici registrovani u državi članici CEMT-a, omogućava međunarodni prevoz između država članica CEMT, u tranzitu preko teritorije jedne ili više država članica CEMT, vozilima registrovanim u državi članici CEMT. CEMT dozvolu istovremeno ne može koristiti više od jednog vozila. Ona mora biti u vozilu između mesta utovara (odmah po utovaru vozila) i mesta istovara (do trenutka istovara vozila) u toku vožnje sa teretom, kao i sve vreme u toku prazne vožnje. CEMT dozvola ne oslobađa prevoznika od zahteva za bilo kojom drugom dozvolom za vangabaritni transport (posebni tereti u pogledu dimenzija ili mase) ili za transport specifičnih vrsta robe (npr. Opasne materije). CEMT dozvola ne može se preneti na treće lice.

Nosilac CEMT dozvole mora uredno da vodi dnevnik putovanja i isti da razdužuje nadležnom ministarstvu do 20-og u mesecu za predhodni mesec kalendarske godine. Dnevnik o obavljenom transportu vodi se tako da je moguće videti hronološki red svake vožnje sa teretom između mesta utovara i mesta istovara kao i svake prazne vožnje, sa prelaskom granice. Mesta tranzita takodje mogu biti zapisana mada to nije obavezno. Službe nadležne za kontrolu ne mogu zahtevati da u dnevniku putovanja budu pečati svake države koja je tranzitirana ali mogu odlučiti da nakon izvršene kontrole overe dnevnik putovanja. Kontrolni organi u dnevniku putovanja mogu overom potvrditi izvršenu kontrolu. CEMT dozvola se smatra ne važećom ako na njima nisu neizbrisivo upisani sledeći podaci:

- naziv i puna adresa prevoznika,
- potpis i pečat organa koji izdaje dozvolu,
- datumi početka i prestanka važenja dozvole,
- datum izdavanja dozvole.

Ne važećim dozvolama se smatraju i dozvole uz koje se ne nalazi uredno popunjen dnevnik putovanja i važeće potvrde koje potvrđuju saglasnost sa vrstom dozvole koja se koristi, tj. dozvola za za „EURO 3 bezbedno“, „EURO 4 bezbedno“ ili „EURO 5 bezbedno“ vozilo. Nadležni organ koji je izdao dozvolu može da je oduzme u slučaju ozbiljnih ili ponovljenih prekršaja odredaba o korišćenju CEMT dozvola ili odredaba radnog prava ili saobraćajnih propisa, kao i u slučaju da se te dozvole nedovoljno koriste ili se koriste samo za ponavljajući transport. Ukoliko se iskorisceni listovi CEMT dnevnika ne razduze nadležnom ministarstvu

		t za E2	*	1000	30	50				100%	28.02.2013
		t za E3	*	16000	480	130				100%	28.02.2013
17	Makedonija (MK)	b	2;10;5	5000	150					100%	28.02.2013
		t	2;10;5	5000	150					100%	28.02.2013
		3zem	*	500	15					100%	28.02.2013
		bt	*	200	6					100%	28.02.2013
18	Nemačka(D)	bt za E2	*	3000	90		20 (D- bt, D- bt za E2, D- bt za E3, D- bt za E4, D- bt za E5 u zbiru sa GR- b) za CEMT dozvolu e3s-GR-H i e5s-GR-H			100%	28.02.2013
		bt za E3	1;20;10	15000	450					100%	28.02.2013
		bt za E4	1;10;5	2000	60					100%	28.02.2013
		bt za E5	1;30;15	15000	450					100%	28.02.2013
19	Norveška (N)	b	1;3;3	300	9				100%	28.02.2013	
20	Poljska (PL)	bt	*	5000	150				100%	30 dana	
21	Rumunija (RO)	bt	2;30;15	19000	570					100%	28.02.2013
		bt za E3	1;5;3	5000	150					100%	28.02.2013
		3zem za E3	*	100	3					100%	28.02.2013
		3zem	*	500	15					100%	28.02.2013
22	Rusija (RUS)	bt	*	4500	135					100%	28.02.2013
		bt HL	*	500	15					100%	28.02.2013
23	Slovačka (SK)	3zem	*	50	2					100%	28.02.2013
		b	1;10;5	6500	195					100%	30 dana
24	Turska (TR)	3zem	1;1;1	300	9					100%	30 dana
		bt	4;40;40	14000	420					100%	28.02.2013
		t(sp)	4;40;40	11500	345					100%	28.02.2013
25	Ukrajina (UA)	3zem	1;5;3	1600	48					100%	28.02.2013
		bt	1;5;3	4300	129					100%	
		t	1;5;3	1000	30					100%	
		t za E3	1;5;3	3500	105					100%	
		t za E5	1;1;1	1500	45					100%	
		3zem	1;1;1	300	9					100%	
26	Francuska (FR)	3zem za E3	1;1;1	300	9					100%	
		bt-za E3	*	4000	120		15 (u zbiru sa H-b, H-b za E2 i H-b za E3, CZ-b, CZ- bt i CZ-uni) za CEMT dozvolu ^5sH i 15 (u zbiru sa CZ- b, CZ- bt i CZ-uni) za CEMT dozvolu	14 za F-bt god za E3		100%	28.02.2013
27	Holandija (NL)	bt	1;10;5	3500	105					100%	28.02.2013
		3zem	*	300	9					100%	28.02.2013
28	Hrvatska (HR)	b	1;1;1	500	15					100%	28.02.2013
		b za E2	2;40;40	39500	1185					100%	28.02.2013
		t	1;1;1	500	15					100%	28.02.2013
		t za E2	2;40;40	54500	1635	100				100%	28.02.2013
		uni za E2	1;10;5	5000	150					100%	28.02.2013
29	Češka (CZ)				3%	voće i pečurke					
		bt	1;5;3	12000	360		15 (u zbiru sa H-b, H-b za E2 i H-b za E3, F- bt za E3) za CEMT dozvolu e5sH i 15 (u zbiru sa F- bt za E3) za CEMT dozvolu			100%	30 dana
		b	1;1;1	2500	75					100%	
30	Španija (E)	uni	*	500	15					100%	28.02.2013
		b	1;2;1	1500	45					100%	60 dana
31	Kazahstan (KZ)	t	1;15;10	500	15					100%	28.02.2013
32	Kirgistan (KGZ)	bt	1;1;1	100	3					100%	28.02.2013
33	Crna Gora (MNE)	bt	1;1;1	100	3					100%	28.02.2013
34	Letonija (LV)	3zem	1;15;10	4000	120					100%	28.02.2013
		b	*	500	15					100%	28.02.2013
35	Litvanija (LT)	uni	*	50	2					100%	28.02.2013
		bt	1;5;3	1500	45					100%	28.02.2013
36	Moldavija (MD)	3zem	1;1;1	100	3					100%	28.02.2013
		bt	1;2;1	300	9					100%	28.02.2013
37	Finska (FIN)	3zem	1;1;1	30	1					100%	28.02.2013
		b	1;1;1	300	9					100%	28.02.2013
		3zem	1;1;1	300	9					100%	28.02.2013

Legenda: **luč** - dozvola za prevoz stvari od luka ili do luka, **E2** – "zelenije I bezbedno" vozilo, **E3** - „Evro 3 bezbedno" vozilo (**sp**), **E4** - „Evro 4 bezbedno" vozilo, **E5** - „Evro 5 bezbedno" vozilo, **bt** – dozvola za bilateralan ili tranzitni prevoz, **b** - dozvola za bilateralni prevoz stvari, **t** - dozvola za tranzitni prevoz stvari, **uni** – dozvola za bilateralni ili tranzitni prevoz stvari ili za prevoz stvari za treće zemlje i/iz trećih zemalja, **sp** – dozvola za prevoz stvari sa plaćanjem naknade za korišćenje puteva, **3zem** – Dozvola za prevoz stvari za treće zemlje ili iz trećih zemalja. Znak α , objašnjava da u raspodeli dozvola učestvuju samo prevoznici koji imaju bar jednu pravilno razduženu dozvolu.

Napomena: u koloni Kritičan kontingent nekritični kontingenti obeleženi su sa tri broja čije vrednosti se tokom godine utvrđuju u zavisnosti od potrošnje dozvola određenog kontingenta, a koji označavaju: broj dozvola po skupu vozila; broj dozvola koje prevoznik može preuzeti jednovremeno, a da je u prethodnom periodu koristio dozvole iz kontingenta; broj dozvola koje prevoznik može preuzeti jednovremeno, a da u prethodnom periodu nije koristio dozvole iz stranih zemalja.

Umanjenje po raspodeli CEMT dozvola, odnosi se npr. 15 (u zbiru sa H-b, H-b za E2 i H-b za E3, F- bt za E3) za CEMT dozvolu e5sH i 15 (u zbiru sa F- bt za E3) za CEMT dozvolu e5s Kirgistan (KGZ), Crna Gora (MNE).

CEMT dozvole mogu imati ograničenja u korišćenju na teritorijama pojedinih država, i to u Republici Austriji, Republici Italiji, Republici Grčkoj, Republici Rusiji i Republici Mađarskoj. Ove dozvole imaju crveni pečat sa precrtanom oznakom zemlje u kojoj se ne mogu koristiti. Otisak crvenog pečata stavlja se na desnoj margini prve strane CEMT dozvole. CEMT dozvola može biti različite vrste prema roku važenja i kategorijama teretnog vozila za koje može da se koristi. Prema roku važenja CEMT dozvola može biti kratkoročna i dugoročna. Kratkoročna CEMT dozvola važi 30 dana, žute je boje i ima pečat sa natpisom kratkoročna dozvola. Dugoročna CEMT dozvola važi jednu kalendarsku godinu i zelene je boje.

Nalepnice koje su definisane CEMT/CM(2005)9/FINAL, i ITF/TMB/TR/MQ(2008)1/FINAL za "Euro III bezbedno", "Euro IV bezbedno" i "Euro V bezbedno" vozilo, kod nas nabavljaju se u udruženjima za Međunarodni saobraćaj..

1.5.2. Posebne dozvole za međunarodni transport

Pored CEMT dozvola u međunarodnom drumskom saobraćaju izdaju se pojedinačne dozvola i vremenske dozvole. Pojedinačna dozvola je dozvola određene vrste na osnovu koje domaći prevoznik može da obavi najviše dve vožnje. Vrsta pojedinačne dozvole određuje se prema tome da li se na osnovu dozvole može obavljati prevoz kao bilateralni odnosno tranzitni odnosno za treće zemlje i iz trećih zemalja odnosno prema nameni (za određeno područje, određenu vrstu robe, određena vozila i određenu vrstu prevoza). Pojedinačna dozvola važi od 1. januara do 31. decembra tekuće godine odnosno do 31. januara naredne godine. Vremenska dozvola je dozvola određene vrste na osnovu koje prevoznik može da obavi neograničeni broj vožnji u određenom vremenskom periodu. Vrsta vremenske dozvole određuje se prema tome da li se na osnovu dozvole može obavljati prevoz kao bilateralni odnosno tranzitni odnosno za treće zemlje i iz trećih zemalja odnosno prema nameni (za određeno područje, određenu vrstu robe, određena vozila i određenu vrstu prevoza).

Postoje posebne dozvole u međunarodnom transportu, kao što su dozvole iz kontigenta 3%. Zahtev za dodeljivanje ovih dozvola treba da sadrži kontigent i količinu potrebnih dozvola, kao i razloge za potraživanje dodatnog broja dozvola. Dodatne dozvole iz fonda 3% za kontigente: BiH 3zem, BG 3zem, GR 3zem, lb, LTbt, MK 3zem, RO 3zem za e3 i RUS 3zem ne razmatraju se redovno već nakon dodatnog broj dozvola. Zahtevi se rešavaju dva puta mesečno.

Dodeljuju se i dozvole za sopstvene potrebe čiji zahtevi treba da sadrže podatke o prevozu za koji se dozvola traži (datum i mesto utovara i izvoznog/uvoznog carinjenja, mesto istovara, vrstu i količinu robe koja se prevozi), registarske oznake vozila kojim će se obaviti prevoz, kao i broj i vrstu potrebnih dozvola. Ukoliko zahtev za dodeljivanje dozvola bude pozitivno rešen podnosilac zahteva može da utovari i ocarini robu. Pri podizanju dodeljenih dozvola podnosilac zahteva podnosi fotokopiju tovarnog lista i jedinstvene carinske isprave kao i fotokopiju fakture, odnosno dokaz da se radi o prevozu za sopstvene potrebe (samo ukoliko je u pitanju izvoz). Kada je uvoz u pitanju uvozna dokumentacija se donosi prilikom razduživanja dozvole. Pored navedenog podnosi se dokaz o vlasništvu za vozilo kojim se vrši prevoz i to:

- dve fotografije u boji sa kojih se nesumnjivo može videti izgled vozila i na vozilu ispisana firma prevoznika i registarska oznaka,
- overene fotokopije važećih saobraćajnih dozvola,
- ukoliko vozilo ima nove registarske oznake potrebno je dostaviti i fotografiju registracione nalepnice i registracioni list sa tehničkog pregleda.

Ukoliko je vozilo kupljeno na lizing potrebno je dostaviti i ugovor o lizingu na kome moraju da se nalaze podaci o broju šasije i periodu trajanja lizinga kao i plan otplate.

Dobijene dozvole se razdužuju uz zahtev za razduženje.

1.5.3. Dozvole vozača za međunarodni transport

Prema članu 203. Zakona o bezbednosti saobraćaja na putevima (u daljem tekstu: Zakon) vozač motornog vozila, odnosno skupa vozila (vozila kategorija C, C1, D, D1, CE, C1E, DE i D1E) kome je upravljanje vozilom osnovno zanimanje, odnosno koji obavlja javni prevoz, mora posedovati dozvolu za obavljanje poslova profesionalnog vozača. Licenca može biti nacionalna (važi za teritoriju Republike Srbije) i međunarodna (važi u međunarodnom prevozu) i izdaje je Agencija za bezbednost saobraćaja vozačima koji poseduju odgovarajuće vozačke dozvole, imaju završenu propisanu obuku i koji su položili stručni ispit iz provere znanja. Licenca se izdaje na period od pet godina i obnavlja se vozaču ako je prisustvovao obaveznim seminarima unapređenja znanja. Vozači koji su obavljali ili stekli pravo da obavljaju poslove vozača kojima je to osnovno zanimanje do dana stupanja na snagu Zakona, mogu obavljati poslove profesionalnog vozača bez dozvole najduže pet godina.

Prema članu 204. Zakona obuku za sticanje dozvole vrši pravno lice koje dobije dozvolu ministarstva nadležnog za poslove saobraćaja. Bliže uslove koje mora da ispunjava pravno lice koje vrši obuku, kao i program obuke i seminara unapređenja znanja, način polaganja ispita, izgledu i sadržaju obrasca dozvole za obavljanje poslova profesionalnog vozača, uverenja o položenom ispitu, propisuje ministar nadležan za poslove saobraćaja na predlog Agencije, uz pribavljeno mišljenje strukovnih udruženja prevoznika. Radna grupa za izradu podzakonskih akata – pravilnika u vezi sa čl. 203. i 204. Zakona formirana je u januaru 2010. godine kada je i počela sa radom. Do donošenja pravilnika ne postoji zakonski osnov za izdavanje licenci za obavljanje poslova profesionalnog vozača, kao ni zakonska obaveza pohađanja bilo kakve obuke. Takođe, izvesno je da će pravilnikom o licenciranju vozača biti predviđeno oslobađanje određenih kategorija vozača od pohađanja obuke i polaganja ispita što je posebno značajno da se od obaveze pohađanja obuke i polaganja ispita oslobode vozači koji imaju odgovarajuće radno iskustvo.

Kako osnov za izradu ovih pravilnika pored Zakona predstavlja i Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta 2003/59/EZ, EU Regulation 561/2006/EC o kontroli maksimalnog vremena rada vozača (2002/15/EC, EC 561/2006, 2003/88/EC). U Evropi različito su definisana minimalna i maksimalna vremena rada i odmora vozača. Prema Zakonu o ratifikaciji evropskog sporazuma o radu posade na vozilima koja obavljaju međunarodne drumske prevoze (AETR), sa protokolom o potpisivanju, definisana su vremena u toku 24 sata, i to:

- dnevno vreme rada 8 sati do 11 sati,
- nedeljno vreme rada 39 sati do 48 sati,
- neprekidno vreme vožnje 4 sata do 8 sati (max.produženje 15 min.)
- dužina odmora od 15 minuta do 45 minuta,
- dnevni odmor uzastopnih 11 sati do 12 sati.

Kontrola navedenih vremenskih ograničenja vrši se tahografima.

1.5 DIGITALNI TAHOGRAFI

Evropski parlament je 2006, doneo harmonizaciju propisa No.561/2006 kojima se reguliše upotreba digitalnih tahografa (Direktiva 2006/22/EC, 2009/4/EC, Propis (EEC) 3821/85, Propis (EC) 2135/98, Propis 1266/2009 sa obaveznom primenom od 01.10.2011.

Kod nas, je donešena Uredba o vremenu odmora i upravljanja vozača motornih vozila kada obavljaju međunarodni prevoz, kao i o primeni sistema digitalnih tahografa, kojom su određena vremena upravljanja, pauza i odmora vozača motornih vozila registrovanih u

inostranstvu, kao i vozača motornih vozila registrovanih u Republici Srbiji kada obavljaju međunarodni prevoz, kao i primena sistema digitalnih tahografa (kontrola vremena upravljanja, pauza i odmora vozača pomoću digitalnih, odnosno analognih tahografa, izvođenje poslova u radionicama, a u vezi sa tahografom i graničnikom brzine koji imaju odobrenje tipa, upotreba memorijskih kartica, proizvodnja i personalizacija memorijskih kartica).

Odredbe ove uredbe ne odnose se na međunarodni drumski prevoz: vozilima koja se koriste za javni linijski prevoz putnika na linijama koje nisu duže od 50 km, vozilima čija najveća dozvoljena brzina ne prelazi 40 km/h, vozilima koja su u vlasništvu ili u zakupu, bez vozača, oružanih snaga, policije, službe civilne zaštite i vatrogasne službe, kada se prevoz obavlja u svrhu izvršavanja zadataka tih službi i pod njihovim nadzorom, vozilima koja se koriste u vanrednim situacijama ili akcijama spašavanja, uključujući vozila koja se koriste za neprofitni prevoz humanitarne pomoći, specijalizovanim vozilima koja se koriste u medicinske svrhe, vozilima specijalizovanim za prevoz oštećenih vozila, a koja se kreću u poluprečniku do 100 km od baze vozila, vozilima koja se testiraju na putu u svrhu tehničkog razvoja ili održavanja i novim ili remontovanim vozilima koja još nisu puštena u saobraćaj, vozilima ili skupovima vozila čija najveća dozvoljena masa ne prelazi 7,5 t, a koja se koriste za neprofitni prevoz tereta, i vozilima koja imaju muzejsku vrednost, a koja se koriste za neprofitni prevoz putnika i tereta. Od 2006 godine, sva nova vozila preko 3.5 t i putnička vozila preko 8+1 putnika moraju biti opremljeni digitalnim tahografom.

Digitalni tahograf je kontrolni uređaj koji obezbeđuje upis maksimalnog dnevnog vremena vožnje članova posade vozila, maksimalno vreme vožnje (vremena provedenog u obavljanju profesionalne aktivnosti), minimalno dnevno i nedeljno raspoloživo vreme (vremena odmora), maksimalno nedeljno vreme vožnje, brzine kretanja vozila i pređene udaljenosti vozila. Upotreba digitalnog tahografa bazirana je na softveru EU-a i personalizovanim pametnim karticama na kojima se čuvaju svi relevantni podaci potrebni za evidencije radnog vremena. Razvoj tahografa u poslednjih pet decenija (Mehanički 1960-70 analogni ili hrono), elektronski (1970-2000) i digitalni (uvedeni 1998, obavezna primena od 2006, od 2010 godine i u svim ostalim drzavama stranama ugovornicama sporazuma AETR), dati su na slici 1.3.



a. Mehanički



b. Elektronski analogni

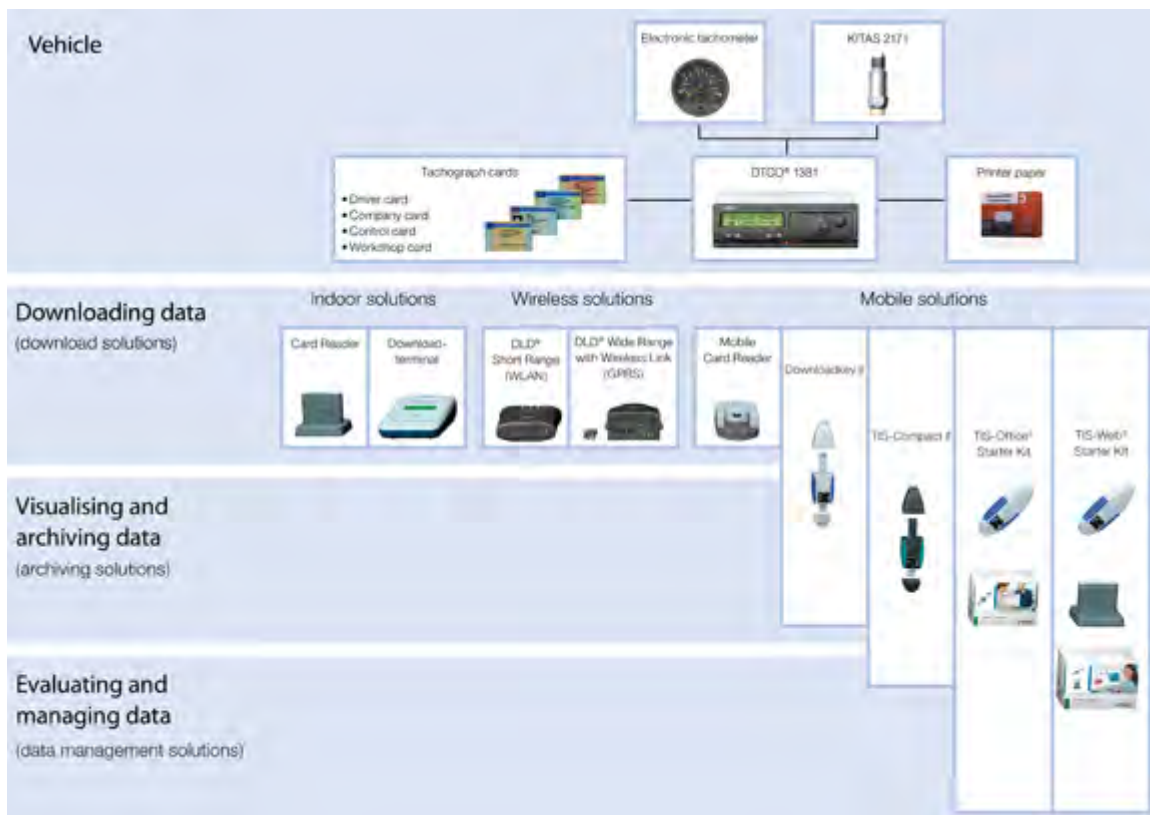


c. Digitalni

Slika 1.3. Prikaz razvoja tahografa

Uz tahograf neophodne su elektronske čipovane kartice na kojima se memorišu vremena što se može memorisati i u samoj radnoj memoriji digitalnog tahografa smeštenog u vozilu. Tahograf takođe ima ugrađen i pisac sa svrhom ispisa podataka o radnom vremenu vozača. Tahografska kartica je elektronska SMART kartica koja, automatski ili poluautomatski, identifikuje potrebne podatke iz vozila i koja je direktno vezana sa jedinstvenom informatičkom mrežom **TACHOnet** + model **FURPS** (**F**unctionality, **U**sability, **R**eliability, **P**erformance and **S**upportability) kojima se usklađuju procedure rada, slika 1.4. To su dokumenta na osnovu kojih državni nadležni organi i preduzeća u kojima su vozači zaposleni vrše kontrolu i prate rad vozača (brzinu kretanja, vremena vožnje i odmora, vremena rada...). Setove takografskih kartica prevoznik kupuje kod specijalizovanih udruženja za međunarodni saobraćaj. Vozači se redovno zadužuju određenom količinom tahografskih kartica i ne smeju otpočeti vožnju bez njih. Vozaču nije dozvoljeno da koristi

više od jedne tahografske kartice za jedan radni dan i kartica ne sme ostati u tahografu više od 24 casa. Tahografske kartice moraju biti u dobrom stanju i savetuje se da se čuvaju u



Slika 1.4 Prikaz osnovne konfiguracije TACHOnet

specijalnoj zaštitnoj kutiji. Izuzev polja koja treba da popuni vozač, na njima ništa ne bi smelo da piše. Vozač mora na zahtev ovlašćenog lica pokazati:

- sve takografske kartice iz tekuće nedelje,
- poslednju karticu iz prethodne nedelje,
- pismo od poslodavca koje potvrđuje razlog odsustvovanja u slučaju neradnih dana usled bolesti ili odmora.

Ako vozača zaustavi ovlašćeno lice i zatraži mu na uvid tahografsku karticu, on mora tražiti potpis ovlašćenog lica na kartici koji se nalazio u tahografu. Na taj način vozac dokazuje da je tahograf otvaran radi kontrole kartice, jer se ne sme inače otvarati tokom radnog dana.

Memorijske kartice za digitalne tahografe standardnih su dimenzija kao i uobičajene kreditne kartice, slika 1.5.



a. Kartica vozača



b. Kartica prevoznika

Slika 1.5 Kartice za tahografe

Kartica vozača je personalizovana kartica, izdaje se na ime vozača koji ima važeću vozačku dozvolu odgovarajuće kategorije i važi pet godina. Kartica ima kapacitet memorije za popunu podataka od najmanje 28 radnih dana vozača. Vozač se sme koristiti isključivo karticom vozača koja glasi na njegovo ime, zloupotreba kartice podleže kaznenoj odgovornosti. Kartica prevoznika izdaje se na ime ovlašćeno lice prevoznika zaposlenog kod prevoznika koji obavlja delatnost prevoza u Republici Srbiji, na zahtev zakonskog zastupnika prevoznika. Svrha ove kartice je zaštita podataka koji se nalaze u digitalnom tahografu, a odnose se na preduzeće prevoznika. Ova kartica preduzeća važi 5 godina i služi da zaštiti podatke preduzeća u tahografu. Ključni podaci se odnose na: aktivnosti poslodavca, aktivnosti kontrolnih organa u predhodnom vremenu, mesto izdavanja, pristup masovnoj memoriji digitalnih tahografa zemalja članica EU i dr.

U međunarodnom saobraćaju, koriste se još dve vrste kartica, nadzornog tela i kartica radionice, slika 1.6. Kartica nadzornog tela izdaje se na ime nadzorne službe odnosno na ime lica zaposlenog u nadzornom telu (inspekcija drumskog transporta i policijski službenici). Nadzorna službena, lice mora biti osposobljeno u skladu sa zakonskim odredbama za sprovođenje nadzora nad radom digitalnih tahografa. Korisnik kartice ima mogućnost pristupa celokupnoj memoriji digitalnog tahografa, kao i prenosu podataka na neki drugi medij. Kartica sadrži i sakuplja i sve aktivnosti koje je službeno lice preduzelo upisujući datum i vreme svakog pregleda. Ova kontrolna kartica važi 2 godine i identifikuje sve kontrole službenika. Omogućava brz prikaz, može da se omogući preuzimanje svih sačuvanih podataka za pristup masovnim memorijama digitalnih tahografa. Kompatibilana je sa svim digitalnim tahografima.



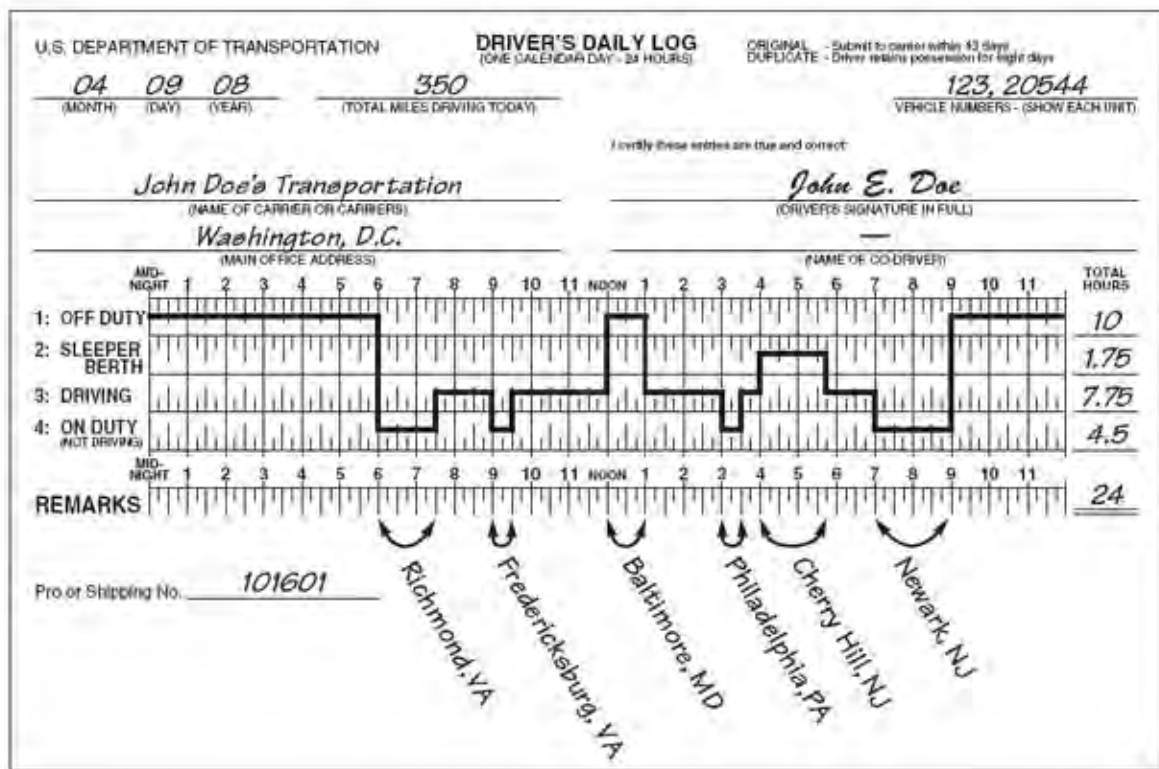
Kartica madzornog tela

b. Kartica radionice

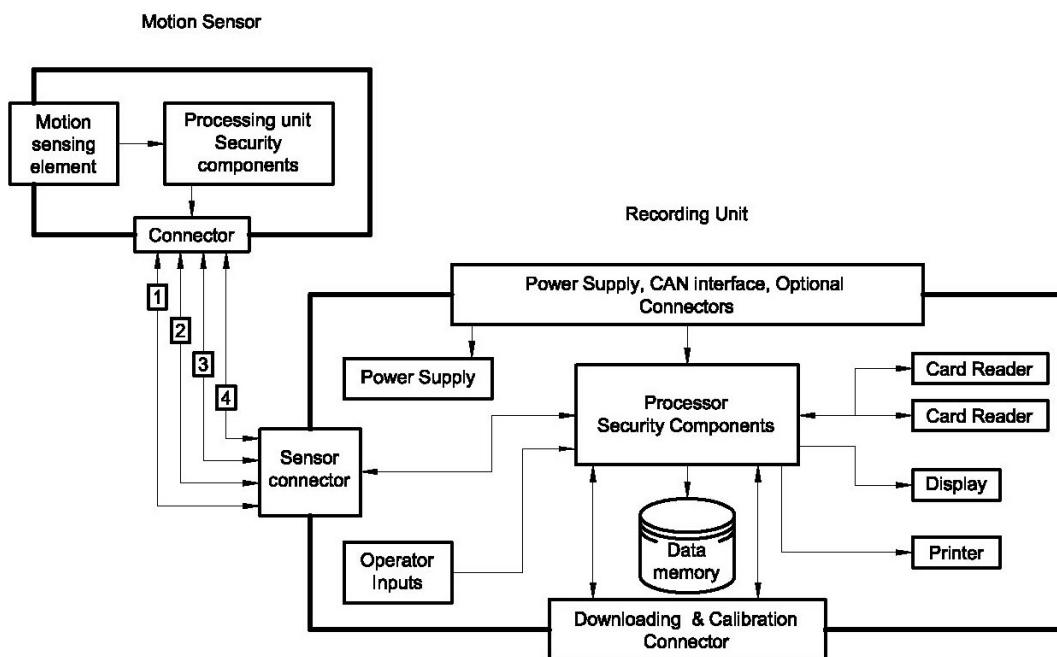
Slika 1.6 Kontrolne tahografske kartice

Personalizovana kartica radionice izdaje se na ime lica zaposlenog u ovlašćenoj radionici koja obavlja delatnost radionice na osnovu dozvole madležnog Ministarstva. Lice mora biti osposobljeno u skladu sa zakonskim odredbama, što dokazuje potvrdom o završenom školovanju za ispitivanje i ugradnju tahografa prema programu odobrenom od nadležnog Ministarstva. Ova kartica važi jednu godinu jer mora da se kalibriraju prema kalibraciji tahografa.

Na primeru, personalizovane kartice vremena rada vozača, slika 1.7., može se odštampati izgled celokupnog vremena ponašanja vozača u toku 24 sata. Automatski izlazni listing poznat pod nazivom AOB RD (Automatic On-Board Recording Device), najčešće se koristi u osnovnoj dokumentacija rada vozača i vozila. Konekcija može biti mehanička ili elektronska a pored navedenih zadatka mogu se pratiti a time i odštampati brzine kretanja, pređena kilometraža, datumi aktivnosti, ograničenja brzine i dr. Sve u periodu za predhodnih sedam dana. Strukturu AOB RD sistema čine, tri glavna elementa: senzorski sistem, vozilo i sistem veza, slika 1.8.



Slika 1.7. Prikaz 24 satne aktivnosti vozača



Key

- 1 positive supply
- 2 battery minus
- 3 speed signal, real time
- 4 data signal in/out

Slika 1.8 Prikaz strukture AOB RD sistema

Proizvođači ovakvih sistema su: Actia (D-BOX AND smart cards + D-BOX 2 GB sa 26 jezika u AETR zemljama) Continental, Stoneridge (SE 5000), Efkon i dr.

Na kraju treba spomenuti portabl kontrolne uređaje, koji služe da očitavanje predhodno navedenih četiri tipa kartica. Ove uređaje nose kontrolni organi u koje ubacuje određene kartice i tako kontroliše izvršene aktivnosti.



Slika 1.9. Izgled kontrolnih uređaja

Uređaji su jednostavni za korišćenje i lako se priključuju na WLAN mrežu, USB uređaj, SIM kartice i posebne servere koji služe za wireless transmisije, održavanje i dr.

Pored navedenog, u međunarodnom saobraćaju, koristi se veliki broj različitih informacionih tehnologija, kao što su: Bar Cod (DGS 1 – EAN 13), GPS (GNSS/CN, DSRC.....), GS1 i dr. Na primer u okviru Bar Cod tehnologije, razvijen je GS 1 koji predstavlja respektabilni međunarodni sistem standarda koji se primenjuju za kodiranje i identifikaciju proizvoda, usluga i lokacija, kao i elektronske trgovine. Ovaj sistem povezuje poslovne interese proizvođača i trgovine, a osnovan je sa ciljem da unapredi upravljanje lancima snabdevanja i poslovnim procesima, i da kao rezultat toga stvori dodatnu vrednost poslovnim partnerima. GS1 sistem standarda koristi preko 1.000.000 kompanija iz preko 140 država iz celog sveta, među kojima je i Srbija.

REZIME

Osnovni ciljevi razvoja drumskog saobraćaja zacrtani su kroz Evropske bilaterale i multilateralne sporazume, direktive, konvencije, ugovore i druge propise koji su obavezni za članice i pridružene članove EU kao i za zemlje koje žele da uđu u EU. Pravni eksterni faktori vezani su za konvencije međunarodnih organizacija koje se bave saobraćajem, kao i propise, odnosno direktive EU koje se odnose na saobraćaj, izvršena je revizija 2006, doneti su odgovaraćuća dokumenta tako da je i Srbija obavezna da preuzme obaveze pre priključenja EU. Naša zemlja se priključava čitavom nizu Direktiva, konvencija i drugih dogovora kako bi spremna ušla u EU.

Neki od evropskih zahteva se uveliko koriste u praksi (CEMT, BSEC, sistemi dozvola) što omogućava obavljanje prevoza našim vozilima po Evropi. Digitalni tahografi predstavljaju tipičan primer obavezne primene i kontrole vozila i vozača tokom 24 sata.

Pitanja za proveru znanja

1. Navesti značaj transporta u međunarodnoj razmeni.
2. Koje međunarodne organizacije donose propise iz drumskog saobraćaja?
3. Kojim nacionalnim propisima je regulisana problematika međunarodnog drumskog saobraćaja?

4. U čemu je značaj CEMT dozvola?
5. Da li se mogu produžavati CEMT dozvole i kako?
6. Kako se dele kontingenti dozvola?
7. Koje sve posebne dozvole postoje u međunarodnom saobraćaju?
8. Kako se stiče dozvola za vozače u međunarodnom saobraćaju?
9. Vrste tahografa i njihov značaj u transportu.
10. Objasniti funkcije i mogućnosti digitalnih tahografa.
11. Vrste personalizovanih kontrolnih kartica i njihove funkcije.
12. Objasniti funkcije personalizovane karticu vozača.
13. Kako se može vršiti prenos podataka sa k kartica i na koje medije?
14. Objasniti izgled štampanog dokumenta 24 satnih aktivnosti vozača
15. Čemu služe kontrolno portabl uređaji.

2. ORGANIZACIJA PREVOZA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Organizaciju prevoza u unutrašnjem i posebno u međunarodnom saobraćaju, čini skup različitih tehničko-tehnoloških, komercijalno-ekonomskih zahteva koji se međusobno prepliću stvarajući takav funkcionalan sistem koji predstavlja obavezu poznavanja svakog prevoznika na evropskom prostoru. U tom smislu, potrebno je poznavati koridore i lance koji se mogu realizovati uz primenu odgovarajućih propisa i dokumenata. Suštinu organizacije čini komercijalno poslovanje organizovano od strane špeditera ili provajdera. Na dugim relacijama specifičan je način organizacije zbirnog prevoza komadanih pošiljaka iz zemalja zapadne evrope ka našoj zemlji.

Posebno je značajno poznavati zahteve prevoza naročitih pošiljaka i opasnih materija u međunarodnom saobraćaju zbog vrlo rigoroznih zakonskih propisa koji se strogo moraju poštovati. U odnosu na unutrašnji drumski transport postoje specifičnosti u dokumentaciji koja je potrebna za izvršenje međunarodnog transporta. Na kraju će biti dat Incoterms 2010 čije paritete mora poznavati svaki prevoznik.

2.1. EVROPSKI TRANSPORTNI KORIDORI

Uloga i značaj razvoja transportnog sistema na rast, razvoj, zaposlenost i jačanje konkurentne pozicije već su potvrđeni na primeru intenzivnog razvoja transportne politike i uspostavljanja Trans-evropske mreže saobraćajnica u državama članicama Evropske unije. Njihovo povezivanje sa državama Centralne, Istočne i Jugo-istočne Evrope, a preko njih i sa azijskim kontinentom i Rusijom, sve više dobija na značaju u međunarodnoj razmeni. Aktuelni tranzicioni proces, koji se odvijaju paralelno sa oporavkom fizičkih i institucionalnih kapaciteta od posledica ratnog konflikta, još uvek nije doveo Srbiju do statusa pridružene članice Evropske unije. Reforme su neophodne na nivou celokupnog političkog, ekonomskog i socijalnog sistema, i posebno u oblasti saobraćaja. U tom pogledu, inicijalni koraci odnose se na inkorporiranje Pan-evropskih smernica i ciljeva u aktuelnu nacionalnu transportnu politiku te strategije i operativnih aktivnosti koje proizilaze iz toga.

Putna mreža u Republici Srbiji je deo pan-evropskog koridora. Deset van-evropskih transportnih koridora je definisano na drugoj van-evropskoj konferenciji o transportu na Kritu u martu 1994. kao rute u Centralnoj i Istočnoj Evropi koje su zahtevale veliko ulaganje tokom sledećih deset do petnaest godina. Dopune su napravljene na trećoj konferenciji u Helsinkiju 1997. godine. Ovi koridori za razvoj se razlikuju od Trans-Evropskih saobraćajnih mreža koje uključuju sve glavne uspostavljene rute u EU iako postoje predlozi da se napravi kombinacija ova dva sistema pošto su većina uključenih zemalja sada članice EU. Pan-evropski koridori u regionu čine kičmu intraregionalne mreže kao što je prikazano na slici 2.1.

Više od dve hiljade kilometara (2.150 km) glavne putne mreže u Srbiji je deo sistema evropskih puteva (E-putevi). Na teritoriji Republike Srbije postoji oko 792 km puteva koridora X i njegovih grana X-b i X-c. U okviru projekta REBIS, dat je pregled strateške transportne mreže na Balkanu, obavljene razgovori o njima sa nacionalnim vlastima u ovim zemljama i napravljene analize u svetlu najskorijih političkih događaja u regionu. Na kraju je predložena je "glavna mreža" za region koja uzima strateške mreže EU kao osnovu.



Slika 2.1 Evropski drumski koridori

Prvi dokument je bio Memorandum o razumevanju i razvoju osnovne regionalne transportne mreže u Jugoistočnoj Evropi koji je potpisan u Luksemburgu 2004. godine. Tada je dogovoreno i formiranje posebnog Regionalnog sekretarijata za praćenje Transporta u Jugoistočnoj Evropi (SEETO) sa sedištem u Beogradu. U skladu sa potpisanim Memorandumom, u novembru 2004-te godine u Skoplju je održan i Prvi godišnji sastanak Ministara transporta zemalja potpisnica Memoranduma na kojem su razmatrani problemi u realizaciji osnovne mreže i daljnje aktivnosti i šta je posebno važno, utvrđivani su kriterijumi za izbor prioriteta u daljnjem razvoju osnovne mreže.

Dalji razvoj saobraćajne mreže na prostoru Jugoistočne Evrope, poznata kao TEN-T mreža usledio je nakon stabilizacije političkih prilika u koordinaciji infrastrukturne Grupe Pakta za stabilnost i uz učešće finansijskih institucija urađena je nova detaljna studija (Regionalna Studija Infrastrukture za Balkan – REBIS) koja je obuhvatala usklađivanje potreba i mogućnosti regionalnog razvoja za Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Srbiju, Crnu Goru, Kosovo, odnosno UMNİK, Albaniju i Makedoniju). Kao proizvod nastala je takozvana Osnovna Mreža (Core Network) i došlo je do realizacije jednog broja najurgentnijih infrastrukturnih projekata u regiji. Osnovna mreža puteva i željezničkih pravaca prikazani su na sljedećim mapama:

Trans-evropska transportna mreža (u daljem tekstu: TEN-T) sastoji se iz: transportne infrastrukture, sistema transportnog menadžmenta i pozicioniranja odnosno navigacionih sistema. Transportna infrastruktura obuhvata drumsku, železničku i mrežu unutarašnjeg vodnog prometa, pomorske luke, luke unutrašnjih vodnih tokova i ostale vezne tačke. Sistem transportnog menadžmenta i pozicioniranje sa navigacionim sistemima uključuju neophodne

tehničke instalacije i informacione i telekomunikacione sisteme, a u cilju osiguranja harmonizovanih operacija mreže i efikasnog transportnog menadžmenta.

Osnovni ciljevi koje TEN-T treba ostvariti su i ciljevi Srbije u međunarodnom saobraćaju:

- obezbediti mobilnost ljudi i tereta,
- obezbediti korisnicima visoko-kvalitetnu infrastrukturu,
- kombinovati različite vidove transporta,
- dozvoliti optimalno korišćenje postojećih kapaciteta,
- obezbediti interoperabilnost svih komponenti,
- pokriti celu teritoriju EU,
- omogućiti proširenje na države EFTA-e, CEE i mediteranske države.

Prema principu "korisnik plaća" ("user pays") naknada za korišćenje transportnih kapaciteta se naplaćuje od svih korisnika (operatera i krajnjih kupaca) za nivo troškova koji oni uzrokuju ili što je moguće bliže nivou koji koriste. Taj bi princip trebao biti primenjen za sve transportne vidove u svim državama EU i njegovom adekvatnom primenom bi se uštedilo EUR 30-80 bio godišnje. U skladu sa Odlukom 1692/96/EC i Odlukom 1346/2001/EC, TEN-T će do 2012.godine sadržati: 75.200 km puta; 78.000 km železničkih pruga; 330 aerodroma; 270 međunarodnih pomorskih luka; 210 luka na unutrašnjim plovnim putevima-vodnim tokovima; sistem prometnog menadžmenta, sistem korisničkih informacija i sistem navigacionih servisa.

ITF (International Transport Forum) i IRU (Road Transport Union), u okviru navedenih koridora u 44 evropske zemlje odredili su parking zone u kojima se moraju parkirati vozila. Ne može kao kod nas da se vozila parkiraju na pumpama, pored puta, na odmorištima i drugim ne obezbeđenim mestima. Detalje videti na sajtovima www.iru.org i www.internationaltransportforum.org.

2.2. OBLICI TRANSPORTNIH LANACA I ZAHTEVI KOOPERACIJE U MEĐUNARODNOM SAOBRAĆAJU

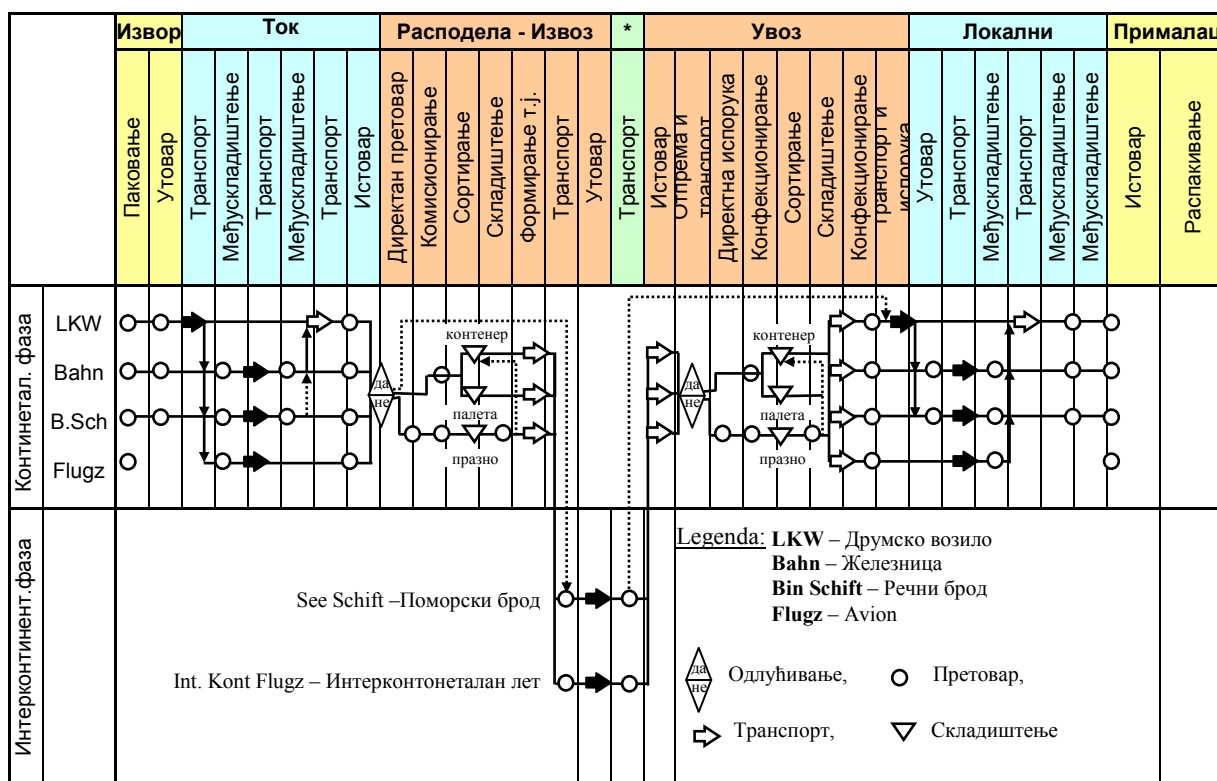
Obuhvatnost sa kojom operiše transportni lanac korenspondira se logističkim lancem. Koji nastaje kao zajedničko sadejstvo bazirano na podeli rada logističkih preduzeća (makro sistema) i mikrologističkih sistema. U logističkom menadžmentu iz svrsishodnih razloga uvek se preporučuje procesno orijentisano segmentiranje lanca stvaranja nove vrednosti.

Sva složenost transportnih lanaca u međunarodnom saobraćaju ukazuje da su koordinacija i koperacija osnovni elementi organizacije prevoza, slika 2.1. Koordinacija u smislu upravljanja transportnim procesom od pošiljaoca do primaoca a kooperacija u smislu srednje različitih subjekata u organizaciji prevoza. Poseban značaj ova dva elementa imaju kod savremenih kombinovanih tehnologija u kojima učestvuje više vidova prevoza a koristi se ista teretna jedinica na celom prevoznom putu, od pošiljaoca do primaoca, odnosno u celom transportnom lancu u prevozu, rukovanju i skladištenju. Da bi se realizovala bilo koja savremena tehnologija treba preduzeti niz mera, kao i da razvoj ovih tehnologija treba shvatiti kao jedinstvo tehnoloških, tehničkih, ekonomskih, organizacionih i pravnih elemenata koji determinišu njihove osobenosti.

Iz tih razloga nameću se neizostavna kooperacija i koordinacija između prevoznika i operatera prevoza sa jedne, i korisnika prevoza sa druge strane. Poznato je da nijedan vid prevoza ne može u potpunosti da izvrši kompletnu uslugu u savremenim tehnologijama prevoza jer raspolažu specifičnim i različitim kapacitetima koji se moraju jedinstveno koristiti u cilju pružanja kompletne transportne usluge. Tehnološku sinhronizaciju i organizaciono povezivanje u cilju optimalnog funkcionisanja svake tehnologije i celokupnog transportnog lanca (u kome učestvuje više vidova saobraćaja) treba realizovati tako, da svaki učesnik u

realizaciji transportnog procesa nađe svoj interes, uz poštovanje osnovnih principa racionalnog poslovanja.

Tabela 2.1 Prikaz mogućih oblika transportnih lanaca u međunarodnom transportu



Slika 2.2 Struktura transportnog lanca u međunarodnom saobraćaju

Često se, kako u praksi, tako i u stručnoj literaturi, susrećemo sa različitim načinima organizacije prevoza kao što su: TOFC/COFC (Trailer/Container On a Flat Car), Tehnologija prevoza železničkih kola drumskim prevoznim sredstvima ili Bimodalna (Semi Rail) tehnologija prevoza, "Ro-Ro", "Lo-Lo", "Ra-Ro", Ro-Bulker" i dr. kod kojih se drumska i/ili železnička vozila prevoze sredstvima vodnog, najčešće pomorskog saobraćaja ili LASH, SEABEE, BACAT, CAPRICORN i dr. za koje nemamo odgovarajuće termine na našem jeziku. Svaka od navedenih savremenih tehnologija ima specijalne zahteve primene i razvija se prema savremenim potrebama određenog regiona u okviru jedne ili više država sa osnovnim zahtevima:

- povećanje kvaliteta i nivoa transportne usluge,
- racionalizacije postojećih i primena savremenih tehnologija,
- sve većom zaštitom životne sredine i
- minimizacijom ukupnih troškova distribucije i dr.

Ovi i mnogi drugi zahtevi ukazuju na potrebe stalne kooperacije između učesnika u transportnom lancu jer samo tako se može postići kvalitetna racionalizacije tehnologija prevoza uz primenu logističkih principa kao prioriteta u razvoju velikih preduzeća kao što je železnica, uz permanentnu kooperaciju manjih koji će svojom uslugom i kapacitetima ostvariti tehničko-tehnološko i organizaciono povezivanje.

2.3. ZBIRNI TRANSPORT

Organizovanje zbirnog transporta predstavlja vrlo unosnu i korisnu aktivnost špediterskih preduzeća ili provajdera, bilo da se radi o unutrašnjem ili o međunarodnom transportu. Neka špediterskih preduzeća u svetu su specijalizovala isključivo za zbirni transport i to im je jedina odnosno najvažnija delatnost.

Pod zbirnim transportom se podrazumeva sakupljanje pojedinačnih komadnih (manjih) pošiljaka od jednog ili više pošiljaoca iz jednog grada ili zemlje, u nekom pogodnom najčešće graničnom mestu (saobraćajnom ili privrednom centru), odakle se takva roba nakon grupisanja upućuje sa jednom prevoznom ispravom na špeditera u drugom mestu ili zemlji radi raspodele primaocima u nekom mestu ili radi daljnje otpreme. Zbirni transport se organizuje kako u drumskom tako i železničkom transportu. Zbirni transport se organizuje i u pomorskom prevozu (predaja na osnovu zbirne teretnice), avionskom i rečnom prevozu, kao i kombinacija vidova, no najviše je razvijen kod drumskog i železničkog prevoza. Koristi od dobro organizovanog zbirnog transporta imaju svi učesnici u prevozu, tj. vlasnik robe (pošiljalac-primalac), špediter i prevoznik. Roba se u zbirnom transportu prevozi znatno brže nego da se otprema pojedinačno komadno, a osim toga špediter ima računa da svom komitentu zaračuna i nešto jeftiniji prevoz nego što bi on za tu pošiljku platio da je otpremio pojedinačno. Kod otpreme zbirno postoji manja verovatnoća da će se pošiljka oštetiti za vreme transporta, jer su izbegnuti razni pretovari koji se inače javljaju kod prevoza komadno. Najzad, špediter pri otpremi zbirno dolazi do znatnih prihoda iz razlike između komadne i zbirne (npr. kolske) vozarine, koja je u nekim zemljama znatna. Tako je npr. u Austriji otprema komadno ponekad i trostruko skuplja od otpreme zbirno, zbog čega je u Austriji zbirni transport vrlo razvijen.

Transportna preduzeća (npr. železnica) sa druge strane imaju računa da odobravaju pogodnosti za zbirni transport jer je za njih znatno povoljnije da nemaju brige sa pojedinačnim sitnim pošiljkama, za koje je potreban skladišni prostor, skuplja manipulacija oko utovara, pretovara i istovara, a pored svega toga kod zbirnih (npr. kolskih) pošiljaka nema, ili je svedeno na minimum. I naša preduzeća za međunarodnu špediciju imaju znatno razgranat zbirni transport, prvenstveno pri uvozu. Najjača sabirališta naše zbirne robe iz uvoza su: Salzburg na nemačko-austrijskoj granici, Buchs (SG) na švajcarsko-austrijskoj granici, zatim Trelleborg u Švedskoj, Milano za robu iz industrijskog područja severne Italije, te Beč, odnosno Leibnitz u Austriji. Sa istočno evropskim zemljama zbirni promet je manje razvijen, delom zbog manje povoljnih tarifskih povlastica, delom zbog slabije zainteresovanosti njihovih špediterskih preduzeća. Najjače izvorište zbirne robe za našu zemlju je Salzburg, na koji otpada približno 2/3 od ukupnih količina naše zbirne robe pri uvozu. U Salzburg se, naime, sliva velik broj pošiljaka zbirnog prometa upućenih od strane raznih špeditera iz SR Nemačke i okolnih zemalja, tako da se u organizaciji tamošnjih specijalizovanih špeditera — formiraju zbirni vagoni i drumska vozila za pojedine naše špeditere i za pojedine privredne centre. Drugo izvorište po važnosti je Buchs (SG), u koji sesliva zbirna roba iz Švajcarske, Francuske, Engleske, Španije i Portugalije.

Ima dosta komadnih pošiljaka koje bi mogle biti obuhvaćene zbirnim prometom, a ipak se otpremaju pojedinačno. Razlozi za to su višestruki, kao npr. neupućenost uvoznika prilikom sklapanja kupoprodajnih ugovora, otprema robe u poslednji čas, nesloga naših špeditera i sl. Inače, otprema zbirno je moguća ukoliko su špediteru ostavljene određene ruke u pogledu disponiranja, tj. ukoliko prilikom sklapanja kupoprodajnog ugovora nije ugovoreno, kao uslov za isplatu, prezentacija duplikata tovarnog lista, već-alternativno- i/ili špediterska potvrda. U prvom slučaju, naime, mora se pošiljka otpremiti direktno železnicom ili drumom kao komadna pošiljka (pojedinačno), jer je to uslovljeno ugovorom. Ako je kao dokaz o otpremi ugovorena prezentacijai špediterske potvrde (FCR), onda špediter može pošiljku otpremiti zbirno najpovoljnijim putem. Zbirna otprema, pri uvozu robe, počinje npr. davanjem opoziva inostranom dobavljaču sa zahtevom da robu radi otpreme preda određenom špediteru, korespondentu našeg špeditera u odnosnoj zemlji. Kopiju opoziva funkcija uvoza dostavlja

korespondentu, kao i eventualno špediteru, koji će na određenom saobraćajnom čvorištu prihvatiti tu pošiljku i otpremiti je dalje kao konačnom odredištu.

To se može objasniti na primeru otpreme jedne komadne pošiljke zbirno iz Amsterdama za Novi Sad. Naš špediter iz Novog Sada (npr. «Jugošped» ili neki drugi špediter) će opozivom zamoliti dobavljača da pošiljku preda radi otpreme npr. špediciji »Starintex« u Amsterdamu. Ta špedicija će preuzeti pošiljku kod dobavljača i budući da ima sopstveni zbirni promet u pravcu naše zemlje do Salzburga, izvrši će otpremu te pošiljke svojim zbirnim vagonom zajedno sa drugom robom namenjenom za Salzburg i tranzit, svojoj špediterskoj vezi u Salzburgu, npr. špediciji »Lagermax« koja ima dobro uhodan zbirni promet sa Novim Sadom. Za špediciju »Lagermax« stiće na isti način i druga slična roba, npr. iz Brisela, Kopenhagena, Frankfurta, Hamburga, Kölna itd., namenjena za Austriju, Mađarsku, Češku, Rumuniju, Bugarsku, Grčku, Tursku, Iran i druge zemlje, te će ta špedicija, u optimalnim vremenskim rokovima, formirati zbirne vagone ili drumska vozila u zavisnosti od daljine prevoza za pojedine privredne centre u tim zemljama. Na taj način stiće do Novog Sada i navedena pošiljka iz Amsterdama i to kad se za špeditera u Novom Sadu prikupi u Salzburgu dovoljna količina robe za jedan zbirni vagon ili drumsko vozilo. Naravno da će se zbirni vagon brže formiranja ako između novosadskih špeditera postoji koordinacija i sporazum o zajedničkom tovarenju u Salzburgu. Inače, teorijski je moguće da se i u Amsterdamu formira direktni zbirni vagon za Novi Sad ako bi bilo dovoljno robe.

Što se tiče korisnih efekata od zbirnog transporta, tu za špeditere postoje dve alternative: — kada se radi o franko-pošiljkama i kada se radi o unfranko-pošiljkama. Kod franko-pošiljaka, tj. pošiljaka kod kojih prevozne troškove plaća pošiljalac (inostrani dobavljač), naš špediter ne može zapravo određivati kojem će špediteru inostrani dobavljač predati pošiljku, jer o tome odlučuje onaj ko plaća prevozne troškove, znači, inostrani dobavljač. Međutim, ako inicijativa za dopremu pošiljke polazi od našeg uvoznika, to će inostrani špediter, kome inače naš špediter dostavlja kopiju opoziva i tako mu omogućava da se uključi u taj posao, imati računa da našem špediteru ustupi deo svoje zarade iz tog posla, naravno ako inostrani dobavljač udovolji zahtevu našeg špeditera da upravo njegovom korespondentu poveri pomenuti transport. Naš korespondent će, naime, u tom slučaju otpremiti tu pošiljku u svom zbirnom transportu, a deo zarade na razlici vozarine ustupiće u vidu ugovorene provizije našem špediteru. Kod unfranko-pošiljaka, tj. pošiljaka kod kojih naš uvoznik plaća prevozne troškove, naš špediter određuje vrstu prevoznog sredstva i način prevoženja, naravno, u skladu sa odredbama kupoprodajnog ugovora. U takvom slučaju on će u opozivu odrediti da inostrani kupac predarobu određenom špediteru, u ovom slučaju špediciji »Starintex«, koja će je u svom zbirnom transportu otpremiti određenoj špediterskoj vezi u Salzburgu, u ovom primeru na špediciju »Lagermax«, a ova će je dalje otpremiti zajedno sa drugom zbirnom robom za Novi Sad. Za relaciju Amsterdam - Rosenbach inostrani špediter će zaračunati našem špediteru prevozne troškove po unapred ugovorenim stavovima, koji, zajedno sa troškovima manipulisanja u Salzburgu i eventualno drugim troškovima, treba da budu znatno niži od vozarine za komadne pošiljke koja bi se platila da je pošiljka dopremljena komadno.

Pošiljka na opisanoj relaciji može biti kupljena i uz paritet »franko Salzburg«. U tom slučaju će manipulaciju u Salzburgu i vozarinu od Salzburga do Rosenbacha zaračunavati »Lagermax« našem špediteru prema ugovorenim vozarinskim stavovima. Prevozne troškove za kompletan vagon za prevoz na našim prugama plaća obično naš špediter, bez obzira što je neka roba frankirana, a neka ne, no za franko pošiljke naš špediter tereti inostranog partnera posebnom fakturom ili debet-notom. Za svaku zbirnu otpremu strani špediter sastavlja bordero, tj. popis svih pošiljaka sa potrebnim podacima, kako bi naš špediter znao kome su pošiljke namenjene i kakvi su za njih uslovioptreme. Na borderou se obično vrši i obračun prevoznih troškova, tj. inostrani špediter tereti našeg špeditera sa odgovarajućim prevoznim troškovima, odnosno odobrava mu proviziju ukoliko je tako ugovoreno. Jedan primerak borderoa se priključuje uz tovarni list zbirnog vagona, a

drugi primerak se šalje posebno poštom našem špediteru. Po prijemu borderoa funkcija uvoza obično ustupa isti tarifnoj funkciji radi kontrole zaračunatih prevoznih i drugih troškova i obračunatih provizija, a zatim vrši potrebne predradnje za prijem zbirnog vagona ili drumskog vozila (ispisivanje prenosnih isprava, pribavljanje nedostajućih isprava za carinjenje i sl.). Potraživanje stranog špeditera i odobrene provizije se likvidiraju, a zatim ustupaju računovodstvu na daljnji postupak. Pošiljke prispele zbirnim transportom istovaraju se po pravilu u carinski magacin. Postupak oko carinjenja i otpreme takve robe iz carinskog magacina isti je kao i kod ostale uvozne robe.

Zbirni transport se kod izvoza može organizovati na isti način kao i kod uvoza robe. Taj se posao sastoji u tome da funkcija izvoza špeditera prikuplja komadne pošiljke od raznih pošiljaoca, te ih otprema kao kompletnu kolsku pošiljku ili svojoj inostranoj špediterskoj vezi (korespondentu), a ovaj ih, već prema slučaju, raspodeljuje adresatima (primaocima) ili ih dalje reekspeduje u svom zbirnom transportu ili pojedinačno. Za zbirni prevoz mogu se osim železničkog transporta koristiti se i drugi vidovi drumski, pomorski, rečni i vazdušni). Međutim, zbirni transport je najviše razvijen i ima najdublju tradiciju u železničkom prevozu i špediteri od takvog zbirnog transporta imaju znatne koristi. Za železnicu je takav vid otpreme takođe koristan jer otpada manipulacija sa velikim brojem pojedinačnih komadnih pošiljaka (utovar, istovar, pretovar, zauzimanje skladišnog prostora), smanjuje se mogućnost oštećenja za koje bi mogla snositi odgovornost železnica, a osim toga smanjuje se administracija, jer se, umesto npr. 20 komadnih otprema, prima na prevoz samo jedna kolska pošiljka.

Zbirna otprema korisna je i za izvoznika, jer tako otpremljena roba prestigne na odredište nego u slučaju pojedinačne komadne otpreme, a troškovi njenog prevoza suniži nego što su troškovi pojedinačne komadne otpreme. Ovo naročito dolazi do izražaja ako naš izvoznik plaća prevozne troškove na inostranim relacijama, jer na nekim inostranim železnicama postoje osetne razlike između vozarine za zbirnu i vozarine za komadnu robu. Konačno, naš izvoznik zainteresovan je i da se roba preveze bez oštećenja, a kod zbirne otpreme postoji manja verovatnoća oštećenja nego pri komadnoj otpremi. Obzirom na spomenute razlike u vozarini između zbirne i komadne otpreme, naravno da je u interesu špeditera da forsira zbirnu otpremu i da takav transport organizuje i proširi što je više moguće.

U svetu postoje špediteri kojima je glavna delatnost zbirna otprema robe, što im donosi znatnu i stalnu dobit. Za efikasnost zbirnog transporta naročito je važna koncentracija zbirne robe u mestu otpreme po pravcima i mestima odredišta. U uslovima postojanja više međunarodnih špeditera, koji osim toga imaju svoje filijale širom zemlje, a te filijale posluju manje-više samostalno, neminovno se nameće potreba da pri zbirnom transportu špediteri međusobno sarađuju odnosno da predaju jedan drugom svoje pošiljke, sastavljajući na taj način zbirne vagone ili drumska vozila u što je moguće kraćim vremenskim razmacima. Takve saradnje, međutim, među našim špediterima, posebno u železničkom transportu, zasada nema udovoljnoj meri, pa se zbirni transport ne koristi kako bi to inače bilo moguće. To predstavlja znatnu štetu za čitavu zajednicu, jer se roba zbog toga ponekad otprema komadno ili se u najboljem slučaju, otprema vrši u nedovoljno iskorištenim kolima i to samo do prve železničke stanice u nekoj susednoj zemlji na adresu inostranog zbirnog špeditera koji, prema tome, i odnosi pri tome najveću moguću korist. Nasuprot očitim prednostima koje pruža zbirna otprema, špediter često ne može koristiti takav način otpreme iako bi zato inače postojala mogućnost. To se može desiti u slučaju ako je akreditivom uslovljena isplata uz predočenje banci duplikata tovarnog lista. Da se to izbegne, treba uvek prilikom sklapanja kupoprodajnih ugovora alternativno predvideti kao dokaz izvršene otpreme ili duplikat tovarnog lista ili tzv. špeditersku potvrdu. Prilikom sklapanja kupoprodajnog ugovora trebalo bi da naši izvoznici nastoje da strani kupac pristane na takav način isplate i da se to unese u uslove akreditiva. Naime, čak i u slučaju da se roba ne otpremi zbirno špediteru, odnosno pošiljaocu (izvozniku) ostaje na raspolaganju duplikat

tovarnog lista koji mu može trebati za reklamaciju više plaćenih prevoznih troškova ili drugih potraživanja iz ugovora o prevozu. Kod zbirne otpreme funkcija izvoza sastavlja za ceo zbirni vagon (ili drugo prevozno sredstvo) poseban spisak robe, tzv. bordero. U njega se unose bliža uputstva otpremnog špeditera, namenjena špediteru na kojeg je isti naslovljen.

2.4. NAROČITE POŠILJKE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Naši propisi uglavnom su usaglašeni sa propisima EU vezano za naročite pošiljke pod kojima se podrazumevaju sve one pošiljke koje svojim gabaritnim karakteristikama prevazilaze saobraćajni i slobodan profil u drumskom odnosno tovarni i slobodan profil u železničkom saobraćaju ili prekoračuju dozvoljeno osovinsko opterećenje ili opterećenju po dužnom metru kola. U drumskom saobraćaju ova problematika je regulisana zakonom o bezbednosti saobraćaja dok je u železničkom saobraćaju ova problematika regulisana:

- Pravilnikom o prevozu naročitih pošiljaka (Pravilnik 20),
- Uputstvom za prevoz naročitih pošiljaka (Uputstvo 99),
- Pravilnikom o kategorizaciji pruga (Pravilnik 325).

Tabela 2.2. Prikaz dozvoljenih dimenzija vozila u Evropi

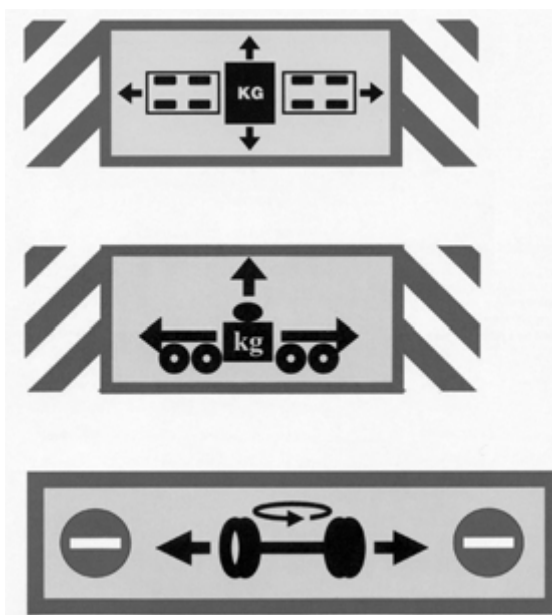
PERMISSIBLE MAXIMUM DIMENSIONS IN EUROPE					
COUNTRY	HEIGHT	WIDTH	LENGTH		
			Lorry or Trailer	Road Train	Articulated Vehicle
Austria	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Azerbaijan	4 m	2.55m	12 m	20 m	
Belgium	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Bosnia-Herzegovina	4 m	2.55m	12 m	18.75 m	16.50 m
Bulgaria	4 m	2.55 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Croatia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Czech Republic (4)	4 m	2.50 m (3)	16.50 m	18.75 m	18.75 m
Denmark	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Estonia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Finland (1)	4.20 m	2.60 m (5)	12 m	25.25 m	16.50 m
France	not defined	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
FYROM	4.10 m	2.60 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Georgia	4 m	2.55 m (3)	12 m	20 m	20 m
Germany	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Greece	4 m	2.55 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Hungary	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Iceland	4.20 m	2.55 m (3)	12 m	22 m	18.75 m
Ireland	4.95 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (7)	16.50 m
Italy (2)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Latvia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Liechtenstein	4 m	2.55 m	12 m	18.75 m	16.50 m
Lithuania	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m (4)	16.50 m
Luxembourg	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Malta	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Moldova	4 m	2.50 m	12 m	20 m	16.50 m
Montenegro	4 m	2.50	12 m	18 m	16.50 m
Netherlands (8)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Norway	not defined	2.55 m (3)	12 m	19.50 m	17.50 m
Poland	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Portugal (2)	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Russia	4 m	2.55 m (3)	12 m	20 m	20 m
Slovakia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Slovenia	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Spain	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Sweden	not defined	2.55 m (3)	24 m (5)	24 m (5)	25.25 m
Switzerland	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Turkey	4 m	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m
Ukraine	4 m (9)	2.60 m	22 m	22 m	22 m
United Kingdom	not defined	2.55 m (3)	12 m	18.75 m	16.50 m

Legenda: (3) - Vozila sa kontrolisanom temperaturom (2.60 m), (4) specijalna drumska vozila za prevoz železnicom visine 4,20 m i dužine 20,75 m, (5) teoretski ali i praktično 25,25 m u saglasnosti sa direktivom 96/53/EC član 4.

U slučaju, prevoza naročitih pošiljaka Evropom, neophodno je podnošenja zahteva za dozvolu prevoza takvih pošiljaka. Dobijanje dozvole kod nekih zemalja traje relativno kratko do 7 radnih dana (Danska, Finska, Litvanija, Luksemburg, Slovenija, Španija, GB) dok kod

nekim zemelaj dozvola se čeka do 25 radnih dana (Belgija, Francuska, Italija, Grčka). Na primer u Italiji i Portugaliji izdavanje dozvole može da traje i do 60 dana, Francuske do 40 dana i dr. Ovo ukazuje na potrebu pravovremenosti podnošenja zahteva. Z Apodnošenje zahteva postoje jedinstveni SERT obrazac u kome se opisuju sve karakteristike drumskog vozila i tereta koji se prevozi.

Veliku pažnja u Evropi data je obeležavanju i signalizaciji naročitih (vangabaritnih) pošiljaka i njihovom praćenju tokom prevoza, slika 2.3. Zanci su retro-reflektivni prema UNECE Regulaciji 104 Class C, crvene ili kombinacija crveno-žute boje. Minimalne dimenzije 420x420 mm, 280x560 ili 140x800 mm. Pored ovih znakova obavezna je I primena svetlećeg rotacionog svetla. Znaci se koriste za sve pošiljke koje na bilo kom svom delu prelaze 100 mm bočne strane vozila.



Slika 2.3 Detalji obeležavanja vangabirnih drumskih vozila

Prema Direktivi 96/53/EC, osovinsko opterećenje zavisi od širine (2,5-3,5-4,5m) i dužine vozila (24-30-40 m), nosivosti vozila 80 do 100 t i broja osovina (2-3-4). U osnovi osovinsko opterećenje je limitirano na 12 tona i 15 tona kod udvojenih osovina.

Shodno karakteristikama naročite pošiljke zahtevaju obaveznu pratnju (policijsku, privatnu ili kombinovanu). Pratnja može biti kategorisana kao funkcionalna čiji su primarni zadaci:

- davanja upozorenja drugim učesnicima u saobraćaju na moguće opasnosti u prevozu naročite pošiljke u drumskom saobraćaju,
- pomoć u toku prevoza naročite pošiljke u drumskom saobraćaju,
- usmeravanje drumskog saobraćaja na raskrsnicama, mostovima i drugim spornim mestima.

Pratnja može biti kategorisana prema dimenzijama i masama naročite pošiljke u odnosu na kategorije puta, tabela 2.3. Pratnja je obavezna jer u prevozu naročitih pošiljaka se javljaju različiti nivoi rizika u odnosu na druge učesnike u saobraćaju.

Vozila koja učestvuju u pratnji moraju biti primerno obeležena po boji (žuta RAL, koda 1003, 1004 ili 1023), napred 0,5 m² i sa strane (1 x 0,30m) mora biti postavljena nalepnica sa dijagonalno postavljenim (na 45 ° do 60 ° ugla) trakama širine 10-12 cm, boje: crvena, poželjno retro reflektujuće, sa belim reflektujućim trakama, rotirajućim svetlom i drugom opremom (aparatom za gašenje požara, radio vezom i dr.).

Tabela 2.3. Kategorizacije pratnje

	Tip puta	Nema pratnje	Tip pratnje A	Tip pratnje B
Širina (B)	Autoput	≤ 3,50 m	3,50 m < B ≤ 4 m	B > 4m
	Ostali putevi	≤ 3,50 m	3,25 m < B ≤ 3,50m	B > 3,5m
Dužina (L)	Autoput	≤ 30 m	30m < L ≤ 50m	L > 50m
	Ostali putevi	≤ 27,5 m	27,5 < L ≤ 32,5m	L > 32,5m
Opterećenje	Svi putevi	Bez zahteva	Bez zahteva	Bez zahteva

Legenda: Tip A, podrazumeva najmanje jednog pratioca vozila

Tip B, podrazumeva najmanje dva prateća vozila (ispred-iza), jedno vozilo i pratnju policije ili vozilo ovlašćene institucije.

Poseban značaj daje se prevozu autodizalicama (do 15 t u Nemačkoj do 12t) koje spadaju u vangabaritne terete, spoljnim i unutrašnjim radijusima okretanja vangabaritnih drumskim vozilima i peremanentnoj obuci prevoznika i ovlašćenih pratilaca, teorijskom i praktičnom nastavom, u određenim vremenskim intervalima u zavisnosti od vrste vozila i pratnji i to najmanje jednom godišnje za koji period dobijaju važeće sertifikate.

2.5. MEĐUNARODNI TRANSPORT OPASNIH MATERIJA

ADR (*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*) je Evropski sporazum koji se odnosi na prevoz opasnih materija u drumskom međunarodnom transportu sa Aneksima A i B. U ostalim vidovima je takođe definisana ova materija u železničkom saobraćaju – Međunarodni pravilnik o prevozu opasne robe RID, u rečnom i jezerskom (unutrašnja) plovidba – Evropski sporazum o međunarodnom transportu opasnih dobara unutrašnjom plovidbom – ADN, Prekomorski transport – Međunarodna pravila o transportu opasnih roba – IMDG i drugim dokumentima, kao na primer u vazdušnom transportu – Tehničke instrukcije za bezbedan transport opasnih dobara u vazdušnom transportu.

Kod nas u drumskom saobraćaju ova materija je bliže određena:

- Zakonom o prevozu opasnih materija ("Službeni list SFRJ", br.27/90 i 45/90-ispr., "Službeni list SRJ", br. 24/94, 28/96 - dr. zakon i 68/2002 i "Sl. glasnik RS", br. 88/2010),
- Pravilnik o stručnom osposobljavanju vozača motornih vozila kojima se prevoze opasne materije i drugih lica koja učestvuju u prevozu tih materija.
- Pravilnikom o načinu prevoza opasnih materija u drumskom saobraćaju ("Službeni list SFRJ", br.82/90 i "Službeni list SCG", br.1/2003 – Ustavna povelja)

Prevozom opasnih materija mogu da se bave preduzeća i preduzetnici kojima je to delatnost uz posedovanje posebnih dozvola i sertifikata za transport (posebno za klase 1, 6 i 7). Transportna sredstva koja prevoze opasne materije moraju biti tačno i vidljivo obeležena po propisima ADR odgovarajućim listicama opasnosti.

Struktura ADR, podeljen je u 10 delova:

- Konvencije (čl. 1-17), Prilog A, odredbe o opasnim supstancama i članci
 - Deo 1. Opšte odredbe,
 - Deo 2. Klasifikacija opasnih materija po klasama (ADR klase),
 - Deo 3. Opasne materije, posebne odredbe i izuzetci vezani za prevoz u **ograničenim količinama** upakovane opasne materije.
- Prilog Opšta pravila i propisi za opasne supstance i artikli (nastavak),

- Deo 4. Upotreba ambalaža, srednji kontenera (za rinfuzne, kontener IBC), velika pakovanja i rezervoari,
- Deo 5. načini dostave,
- Deo 6. Konstrukcija i testiranja ambalaža, srednji konteneri (IBCs), velikih pakovanja i rezervoara,
- Deo 7. Zahtevi kod prevoza, utovara, istovara i transporta.
- Prilog Zahtevi za transport opreme i obavljanje prevoza,
 - Deo 8. Uloga posada, opreme, rad vozila i dokumentacija,
 - Deo 9. Uloga za izgradnju i saglasnost vozila.

Klasifikacija opasnih materija preporukama UN (DEVET KLASA): 1. Eksplozivni (6 grupa), 2. Gasovi (zapaljivi, nezapaljivi, otrovni), 3. Zapaljive tečnosti, 4. Zapaljive čvrste materije (3 grupe): 4.1. Zapaljive čvrste materije, 4.2. Materije sklone samozapaljenju, 4.3. Materije koje u dodiru sa vodom oslobađaju zapaljive gasove, 5. Oksidirajuće materije i organski peroksidi (2 grupe): 5.1. Oksidirajuće materije i 5.2. Organski peroksidi, 6. Otrovnost (toksične) i infektivne materije (2 grupe): 6.1. Otrovi (toksične materije) i 6.2. Infektivne materije, 7. Radioaktivne materije, 8. Korozivne materije i 9. Ostale opasne materije (koje nisu obuhvaćene klasama).

Opasne materije obuhvataju i materije i predmete koje mogu biti gotov proizvod, poluproizvod, među proizvod, nusproizvod, sirovine ili otpad koje imaju karakteristike opasnih materija i u toku transporta mogu ugroziti život i zdravlje ljudi i zagađivanje životne sredine. Transport opasne (ADR) robe na prvi pogled predstavlja transport klasične robe u međunarodnom transportu, ali za transport opasne robe postoje strogo propisana pravila za prevoz. Međunarodni propisi o transportu opasne robe se menjaju dvogodišnje. Trenutno je 46 članica potpisnica ADR konvencije među kojima je i Srbija. Poslednja je pristupila Irska 2006 godine.

Prevoznici koji se pored konvencionalnog bave i prevozom ADR robe moraju da ispune nekoliko uslova da bi mogle da vrše transport ADR robe u međunarodnom transportu. Uslovi koje transportne firme moraju da ispune da bi se bavile prevozom ADR robe na međunarodnom nivou su sledeći, da:

- je preduzeće registrovano za obavljanje delatnosti prevoza opasnih materija,
- raspolaže odgovarajućim vozilima za prevoz opasnih materija,
- ima stručno osposobljena lica za obavljanje prevoza,
- ima odobrenje za prevoz opasnih materija,
- ispunjava uslove za prevoz propisane ADR-om.

Prevozna sredstva koja vrše prevoz opasnih materija moraju da budu tehnički ispravna, konstruisana, izrađena, opremljena i obeležena u skladu sa propisanim standardima. Opasne materije mogu samo da prevoze i sa njima rukuju lica koja su za to stručno osposobljena. Lica koja se bavi prevozom i rukovanjem opasnih materija posle stručnog osposobljavanja dobija dozvolu da može da se bavi pomenutim poslovima na pet godina, posle čega ide na ponovnu proveru znanja i dozvola mu se produžava na isti period.

U okviru informacionog sistema o opasnim materijama WHMIS ([engl. Workplace Hazardous Materials Information System](#)), posebno je značajno označavanje odnosno etiketiranje malih kontenera (UNI, boks kutija), obezbeđivanje sigurnosti podataka u pratećoj dokumentaciji



Kategorija A
Pritisak gasa



Kategorija D-2
Otrovan i zarazan
materijal (drugih uzroka
toksični efekti)



Kategorija B
Izuzetno zapaljive i
zapaljivih materijala



Kategorija D-3
Otrovan i zarazan
materijal (biološki
infektivni Materijal)



Kategorija C
oksidacijska materijala



Kategorija E
otporan na koroziju
materijala



Kategorija D-1
Otrovan i zarazan materijal
(neposredne i ozbiljne
uticaj stresa)



Kategorija F
Opasno reaktivne
materijali

Slika 2.4 Prikaz nekih listica opasnosti

(material safety data sheets MSDSs) i programska obuka svih učesnika u transportnom lancu. Kroz WHMIS cirkulišu različite listice bezbednosti prema Hazard Communication Standard, slika 2.4. Ddetaljnije videti [4].

Radi obavljanja prevoza prema propisima ADR-a vozila moraju imati odgovarajući sertifikat, slika 2.5.

Slika 2.5 Prikaz sertifikata o ispravnosti vozila za prevoz opasnih materija

The image shows two versions of a vehicle certification form for dangerous goods transport. The left version is in English and the right version is in Serbian. Both forms contain fields for vehicle identification, carrier information, and technical specifications. The right version includes a section for 'Exemptions of validity' and a signature line for the certifying organization.

The image shows two versions of a vehicle certification form for dangerous goods transport. The left version is in English and the right version is in Serbian. Both forms contain fields for vehicle identification, carrier information, and technical specifications. The right version includes a section for 'Exemptions of validity' and a signature line for the certifying organization.

Za firme koje uvoze ili imaju potrebu za uvozom ADR robe veoma je važno da u koordinaciji sa svojim ino partnerom obezbede pravovremene i tačne informacije o vrsti robe, načinima pakovanja kao i klasi i jedinstvenom UN broju kako bi transport mogao da se organizuje po propisima ne ugrožavajući bezbednost ljudi i životne sredine. Takođe je veoma važno

raspitati se preko špeditera i državnih institucija (carine i ministarstava) da li su za uvoz predmetne robe potrebne posebne dozvole ili neka druga vrsta dokumentacije kao i da li roba podleže pregledima na granici, uzorkovanju i sl. Sve ove informacije su važne kako za samog uvoznika tako i za operatera transporta kako bi se transport organizovao na efikasan i pouzdan način ne proizvodeći dodatne i ne očekivane troškove.

Poznavanje propisa ADR-a ima višestruk značaj jer između ostalog:

- definiše jedinstvenu klasifikaciju roba prema kojoj se prevoze opasne materije, kao i pripadajuće bezbednosne mere,
- poseduje jedinstveno označavanje (identifikaciju) i dokumentaciju i pismena uputstva za prevoz opasnih materija,
- definiše uslove kod gradnja transportnih vozila za prevoz opasnih materija,
- definiše izuzetke u skladu sa pravilima ADR,
- definiše kombinovani prevoz opasne robe (drumski-voz, brod ili avion),
- obavezuje vozača posedovanja licence za prevoz opasnih materija,
- da ostali učesnici u transportnom lancu imaju izvesna iskustva u rukovanju i transportu opasnih materija uz poznavanje propisa,
- kompanije koje moraju da prevoz opasnih materijala moraju da imaju savetnika za prevoz opasnih materija.

Svetska zdravstvena organizacija izdala je Uputstvo o pravilima za transport infektivnih supstanci (WHO/CDS/CSR/LYO/2005.22). Uputstvom su jasno definisani zahtevi za pakovanje, etiketiranje i dokumentacija infektivne supstance kategorija A i B kojih se moraju pridržavati prevoznici. Sva pravila ovog novog sistema mogu se videti preko sajta WHO: (http://www.who.int/csr/resources/publications/WHO_CDS_CSR_LYO_2004_9/en/).

2.6. OSNOVNA DOKUMENTACIJA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Mnoge nevladine institucije i tela, privatne međunarodne organizacije širom Evrope kao što su Međunarodna trgovinska Komora (ICC), Međunarodno udruženje avioprevoznika (IATA), Međunarodna železnička unija (UIC), Međunarodne unije za drumski saobraćaj (IRU), Svetske carinske organizacije (WCO), Svetske trgovinske organizacije (WTO) itd., poseduju sopstvenu dokumentaciju koju koriste u međunarodnom prevozu. Značajna je nevladina organizacija FIATA, koja ima savetodavnu funkciju u Ekonomskom i socijalnom Savetu UN (ECOSOC), u Konferenciji za trgovinu i razvoj UN (UNCTAD) i Komisiji za međunarodno trgovinsko pravo UN (UNCITRAL) i koja pokriva oko 40.000 špediterskih firmi i zapošljava između 8 i 10 miliona radnika u 150 zemalja. FIATA je najveća nevladina organizacija na polju međunarodnog saobraćaja i njen uticaj u svetu je veliki jer posluje sa dokumentima koji su priznati u svim zemljama potpisnicima FIATA.

Osnovna dokumentacija koja prati transportni proces u međunarodnom drumskom transportu tereta, u osnovi čine sledeća dokumenta, za:

- vozilo (saobraćajna dozvola za vučno i priključno vozilo, međunarodna polisa obaveznog osiguranja, „*zeleni karton*“ samo za zemlje u kojima je obavezana, potvrda (numerisana licenca nacionalnim brojem) o tehničko-tehnološkim uslovima o ispunjenosti uslova koje moraju zadovoljavati vozila kojima se obavlja međunarodni drumski transport), personalizovana kartica lica zaduženog za održavanje vozila,
- vozača (putni nalog, međunarodna vozačka dozvola odgovarajuće kategorije, dozvola (licenca) odnosno personalizovana kartica za upravljanje drumskim vozilom u međunarodnom saobraćaju, lična karta-pasoš, vize, polisa zdravstvenog osiguranja, tahografski uložci i dr.),
- pošiljku (međunarodni tovarni list-CMR, pojedinačna bilateralna ili CEMT dozvola za međunarodni transport, dokumenta propisana Konvencijom TIR, dokumenta propisana konvencijom ATA, JCI (jedinstvena carinska isprava), deklaracija o

carinskoj vrednosti (DCV), trgovačka faktura, paking lista, prpratnice za savremene teretne jedinice (predajni listovi i dnevni računi troškovi otpravljanja za kontnere ili tovarne sanduke i dr.), uverenje o domaćem poreklu robe Form A, uverenje o poreklu robe sa nepreferencijalnim tretmanom, uverenja u vezi sa podacima o kojima Privredna komora Srbije vodi evidenciju na osnovu ovlašćenja propisanih zakonom, uverenje o višoj sili, uverenje o poreklu robe iz treće države, sertifikat o kvalitetu robe kod uvoza, uverenje o robi koja se izvozi nakon postupka aktivnog oplemenjivanja, uverenje o krajnjem korisniku, uverenje o zdravstvenoj ispravnosti životinja, mesa, proizvoda i sirovina životinjskog porekla (veterinarsko uverenje), uverenje o poreklu životinja, mesa, proizvoda i sirovina životinjskog porekla, (sertifikat o autentičnosti) i dr.

Kod nas, u međunarodnom saobraćaju, Privredna komora izdaje: potvrde o poreklu robe, predlog odluke za unutrašnju i spoljnu obradu, potvrde za oslobađanje od plaćanja carine po posebnim uslovima, potvrdu o poreklu za javne nabavke, overu ugovora za izvođenje radova u SR Njemačkoj (detašmani), overu pozivnih pisama za zemlje Šengena, ATA karnete, overe ugovora, licenci, faktura, i druge overe kao i izdavanje drugih dokumenata preme zahtevu korisnika skladno svojim ovlašćenjima. Za izvoznike a time i prevoznike, pre dobijanja navedenih dokumenata potrebno je podneti zahteve na sledećim obrascima:

- Zahtev za izdavanje sertifikata Form A
- Zahev za izdavanje sertifikata - Textile products
- Zahtev za izdavanje sertifikata SRB porekla
- Zahtev unutrašnja obrada
- Zahtev spoljna obrada
- Zahtev za sertifikat o SRB poreklu-javne nabavke
- Zahev za izdavanje potvrde da se roba ne proizvodi u SRB
- Zahtev za izdavanje viza za detašman
- Zahtev za overu pozivnog pisma za Schengen vizu
- Izjava o pristupanju GS1
- Zahtev za dodelu koda EAN 13
- Zahtev za saglasnost na ugovor za detašman
- Zahtev za izdavanje ATA potvrde
- Zahtev za overu drugih dokumenata

Na primer, potvrda o sposobnosti teretnog i priključnog vozila za korišćenje u drumskom saobraćaju je obavezna prema Pravilniku o tehničkim i tehničko-eksploatacionim uslovima koje moraju ispunjavati teretna vozila kojima se obavlja međunarodni javni prevoz u drumskom saobraćaju ("*Službeni glasnik RS*", br. 99/2005 i 23/2006). Pravilnikom su propisani tehnički uslovi u pogledu buke i emisije zagađivača i tehničko-eksploatacioni uslovi u pogledu bezbednosti koje moraju ispunjavati teretna i priključna vozila kojima se obavlja međunarodni drumski prevoz. Osim uslova, ovim Pravilnikom su definisane i potvrde koje se za vozila izdaju ukoliko ispunjavaju propisane uslove, kao i izgled obrazaca svih potvrda. Ovi uslovi i potvrde su propisane Rezolucijama CEMT -a, pri čemu su poslednje, važeće odredbe sadržane u Uputstvu za vladine službenike i prevoznike o primeni. Navedena i druga dokumenata izdaju nadležna Ministarstva i Privredna komora Srbije.

Takođe, obaveznost zelenog kartona, različito je definisana između Evropskih zemalja. Multilateralni sporazum (MA), poznat i kao Sistem (pod-sistem) registarske oznake, predstavlja formalni dogovor jednog broja zemalja o međusobnom proširivanju teritorijalnog važenja osiguranja autoodgovornosti, koji za osnov ima priznavanje da je registarska oznaka dokaz o postojanju osiguranja autoodgovornosti prilikom ulaska motornog vozila koje se uobičajeno nalazi na teritoriji jedne od zemalja potpisnica sporazuma na teritoriju posećene zemlje, takođe potpisnice MA. Srbija je potpisala Multilateralni sporazum sa predstavnicima 32 nacionalna biroa osiguravača zemalja Evropskog privrednog prostora i pridruženih zemalja. Objavom u Službenom glasniku Evropske unije od 22.11.2011.godine, kompletiran

je proces pristupanja Republike Srbije ovom sistemu i Sporazum stupa na snagu od 01.01.2012. godine. Potpisivanjem Multilateralnog sporazuma i pristupanjem sistemu registarske oznake, prestaje obaveza da motorna vozila koja se uobičajeno nalaze na teritoriji Republike Srbije poseduju međunarodnu kartu osiguranja autoodgovornosti – zelenu kartu, prilikom ulaska na teritoriju neke od zemalja potpisnica MA.

Zemlje potpisnice Sporazuma (MA) u kojima više NIJE OBAVEZNO POSEDOVANJE ZELENE KARTE su: Austrija, Bugarska, Belgija, Crna Gora, Češka Republika, Kipar, Nemačka, Danska, Španija, Estonija, Francuska, Finska, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Severne Irske (uključiv Kanalska ostrva i ostrvo Man), Grčka, Mađarska, Italija, Irska, Luksemburg, Litvanija, Letonija, Malta, Holandija, Portugalija, Poljska, Rumunija, Švedska, Slovačka, Slovenija, Hrvatska, Švajcarska (uključiv Lihtenštajn), Andora, Norveška i Island.

POSEDOVANJE ZELENE KARTE, obavezno je kada se ulazi na teritoriju neke od sledećih zemalja: Rusija, Belorusija, Ukrajina, Moldavija, Turska, Izrael, Iran, Makedonija, Albanija, BiH, Tunis, Maroko.

2.6.1. TIR karnet

Na osnovu člana 31. Zakona o spoljnotrgovinskom poslovanju ("Službeni glasnik RS", broj 101/05), Vlada je donela Uredbu, o načinu izdavanja i overavanja isprava koje prate robu pri izvozu ili uvozu za čije izdavanje nije propisana nadležnost po kojoj je potrebno obezbediti veći broj dokumenata u zavisnosti od vrste robe koja se prevozi odnosno uvozi i izvozi, kao što su uverenje o:

1. Domaćem poreklu robe Form A
2. Poreklu robe sa nepreferencijalnim tretmanom
3. Podacima koje Privredna komora Srbije vodi evidenciju na osnovu ovlašćenja propisanih zakonom višoj sili
4. Poreklu robe iz treće države
5. Robi koja se izvozi nakon postupka aktivnog oplemenjivanja
6. Krajnjem korisniku
7. Zdravstvenoj ispravnosti životinja, mesa, proizvoda i sirovina životinjskog porekla (veterinarsko uverenje)
8. Poreklu životinja, mesa, proizvoda i sirovina životinjskog porekla (sertifikat o autentičnosti)

Privredna komora Srbije- Udruženje za saobraćaj i telekomunikacije izdaje uverenja iz tč. 1), 2), 4), 5) i 6) stava 1. ovog člana, osim u slučajevima koji su predviđeni međunarodnim sporazumima ili carinskim propisima kada ta uverenja izdaje nadležna carinarnica, kao i uverenja iz tačke 7). Posebno je značajno, Uverenje o domaćem poreklu robe Form A koja se izvozi u SAD, Kanadu, Japan, Australiju, Novi Zeland, Ukrajinu i Belorusiju, izdaje se na obrascu Form A. U svetu više od 60 zemalja koristi TIR karnet.



Slika 2.6. Izgled TIR karneta

Prednost TIR karneta je vrlo značajna jer se roba kreće preko međunarodnih granica uz minimum zadržavanja, smanjena su kašnjenja i troškovi tranzita, pojednostavljena je dokumentacija i nema potrebe za garantnim depozitom na tranzitnim granicama. Sami prevoznici vrše procenu da li će i za koje će destinacije koristiti TIR karnete, ali i činjenicu da je TIR karnetom transport za mnoge destinacije olakšan, brži, a samim tim i ekonomski isplativiji. Povoljnosti ovog sistema mogu koristiti samo prevoznička preduzeća, licencirana za međunarodni transport. Karnet TIR nije neophodan pri međunarodnom drumskom prevozu robe, već se on koristi da bi se ubrzale procedure carinskih i drugih formalnosti pri prelazu državnih granica. Kod takvih prevoza carinske formalnosti na granici svode se na kontrolu ispravnosti carinske blombe kojom je tovarni prostor vozila zatvoren. Vozila koja vrše transport pod režimom TIR nose na prednjem i zadnjem delu TIR tablicu i poseduju uverenja carinskih organa svoje zemlje da je vozilo opremljeno po propisima TIR-a, tj. da poseduju takvo zatvaranje tovarnog prostora da se u isti ne može ući bez skidanja carinske blombe.

TIR karnet se izdaje u zemlji polaska ili u zemlji u kojoj je nosilac registrovan ili je stalno nastanjen. Štampa se na francuskom jeziku, osim prve strane korica gde su odeljci isto tako štampani i na engleskom jeziku. Karneti, koji se koriste za TIR transport unutar regionalnog garantnog lanca, mogu biti odštampani na jednom od zvaničnih jezika Ujedinjenih Nacija, sa izuzetkom prve stranice korica gde su odeljci štampani na engleskom ili francuskom jeziku. TIR karnet važi do okončanja TIR operacije u odredišnoj carinarnici ukoliko ga je carinarnica polaska zadužila u okviru perioda važenja, utvrđenog od asocijacije. Izdaje se samo jedan.

TIR karnet za kombinaciju vozila (sastav vozila) ili za više kontenera natovarenih, bilo na jedno vozilo ili sastavu vozila. Transport pod okriljem TIR karneta može da uključuje više carinarnica otpreme i odredišta, ali ukupan broj carinarnica otpreme i odredišta ne sme da bude veći od četiri. Ukoliko se prevoz obavlja samo preko jedne otpremne carinarnice i samo preko jedne odredišne carinarnice, TIR karnet treba da sadrži, najmanje 2 listića za zemlju polaska, 2 listića za zemlju odredišta i po 2 listića za svaku drugu zemlju preko čije teritorije prelazi. Za svaku dodatnu otpremnu ili odredišnu carinarnicu potrebna su po 2 listića ekstra.

TIR karnet treba da se podnese zajedno sa drumskim vozilom, kombinacijom vozila, kontejnerom svakoj od otpremnih, prolaznih i odredišnih carinarnica.

TIR Karnet najčešće popunjavaju špediteri ili sami prevoznici u kome se ne sme se ništa brisati niti popravljati. Sve ispravke treba da se vrše precrtavanjem pogrešnih podataka i upisivanjem, ukoliko je to potrebno, željenih. Svaka izmena treba da bude potpisana od lica koje ju je unelo i overena od carinskih organa. Ako nacionalno zakonodavstvo ne predviđa registracije prikolica i poluprikolica, umesto registarskog broja, unese se identifikacioni broj. Manifest se popunjava na jeziku zemlje polaska, osim ako carinski organi odobre upotrebu nekog drugog jezika. Carinski organi ostalih zemalja preko kojih se obavlja prevoz zadržavaju pravo da zahtevaju prevod na svoj jezik. Podaci u manifestu treba da su ispisani pisaćom mašinom ili umnoženi na način da su svi listići jasno čitljivi. Odvojeni listići istog modela kao manifest ili komercijalna dokumenta u kojima se nalaze sve informacije tražene u manifestu, mogu se prikačiti na vaučere gde je potrebo uneti sledeće podatke: broj dodatih listića, broj i vrsta koleta ili predmeta kao i ukupna bruto težina robe upisana u dodatne listiće.

Ako TIR karnet pokriva kombinaciju vozila ili više kontenera potrebno je da se sadržaj svakog vozila ili kontenera upiše u manifest odvojeno. Takođe ako ima više otpremnih ili odredišnih carinarnica, podaci, koji se odnose na robu koja se zadužuje pod carinskom kontrolom, treba da budu u manifestu jasno odvojeni. Kada carinski organi zahtevaju za raspoznavanje "teške ili kabaste robe" da se pomenuti dokumenti prilože uz TIR karnet, carinski organi ih moraju overiti i pričvrstiti na drugu stranu korica karneta sliku ili crtež tereta. Svi listići treba da sadrže datum i potpis nosioca TIR karneta ili njegovog predstavnika.

Izdavanje TIR karneta je proces koji se sastoji od dve faze: 1) popunjavanje formulara i dostavljanje potrebne dokumentacije i 2) pribavljanje odobrenja od carinskig organa.

Prva faza uključuje popunjavanje prijavnog formulara i dostavljanje potrebne dokumentacije privrednoj komori srbije - Udruženju za saobraćaj, koje će primeniti pravila IRU i izvršiti sopstvene provere, kako bi utvrdilo da je podnosilac prijave pogodan da se pridruži TIR sistemu. Shodno pomenutom potrebno je da se dostavi sledeća dokumentacija:

- dokaz o uplati republičke administrativne takse za podnošenje zahteva za prijem u TIR sistem,
- čitko popunjen i overen prijavni formular,
- čitko popunjen i overen formular bankarskih podataka i podataka vezanih za TIR prijemnu garanciju,
- čitko popunjen i overen formular "ovlašćenje za lica koja će biti zadužena za TIR sistem",
- izjava na memorandumu firme koja potvrđuje učestvovanje u redovnoj raspodeli stranih dozvola za međunarodni javni, prevoz stvari u drumskom saobraćaju tj. rešenje o CEMT dozvola,
- izjava o vozilima opredeljenim za transport pod TIR karnetom (fotokopije sertifikata, saobraćajnih dozvola i ugovora ukoliko je vozilo u zakupu),
- izjava o obavljanju transporta u okviru TIR sistema u zemljama gde se primenjuju preventivne mere,
- kopija izvoda iz sudskog registra sa svim izmenama ukoliko ih je bilo,
- bilas stanja i uspeha u poslednje dve godine.

Druga faza uključuje pribavljanje odobrenja od carinskih organa.

Nakon podnošenja potpune dokumentacije, Udruženje popunjava formular za pribavljanje odobrenja od carinskih organa i zajedno sa dokazom o uplati republičke administrativne takse, dostavlja ga upravi carina. Kada carinski organi odobre prijem u TIR sistem, podnosilac dostavlja Prijemnu garanciju, u visini od 5 000 USD odnosno, 8 000 USD u obliku bankarske garancije. Nakon toga, podnosilac prijave u Udruženju potpisuje dva primerka

Deklaracije o angažovanju i dobija identifikacioni broj na osnovu koga iraduje TIR pečat i određuje se kvota za TIR karnete.

Prema važećim propisima, pod TIR Karnetom se ne može prevoziti sledeća roba:

- alkohol ili duvan (osim piva i vina HS 220710, 2208xx),
- sirov duvan (HS 240210, 240220, 240310),
- osetljiva roba (u EU).

Od juna 2011. godine prikazana je prva TIR-EPD deklaracija, koja je elektronski dostavljena pre prispeća prevoznog sredstva polaznoj carinskoj ispostavi Republike Srbije. Ovo praktično znači da je stvorena početna osnova za dalja testiranja sistema TIR-EPD, a što bi u periodu nakon testiranja trebalo rezultirati punom implementacijom i masovnijom primenom elektronske najave TIR karneta, kao najznačajnijeg tranzitnog postupka na carinskom području Republike Srbije. Sistemi TIR-EPD i Real Time Safe TIR predstavljaju jedan od načina kompjuterizacije TIR sistema. Njihovom primenom omogućuje se niz olakšica u poslovanju držalaca karneta, s obzirom da ovi sistemi daju mogućnost elektronske najave TIR karneta svim carinskim administracijama koje su deo ovog sistema i koje su na itinereru transportnog sredstva. To praktično znači da primenom ovog sistema prestaje potreba da carinski službenici unose podatke iz TIR karneta u ISCS na graničnim prelazima i u unutrašnjosti, informacija o dolasku transportnog sredstva dobijena je unapred i moguće je doneti odluku o postupanju sa tim vozilom na bazi upravljanja rizikom znatno pre njegovog fizičkog prisustva. Sistemi takođe doprinose povećanju nivoa bezbednosti u korišćenju TIR karneta, s obzirom da onemogućavaju upotrebu nevažećih karneta. Na kraju, ali ne i po važnosti, implementacija sistema treba da doprinese i povećanju maksimalnog garantnog iznosa u Republici Srbiji za TIR operacije sa sadašnjih 50.000 US \$ na iznos od 60.000 EUR-a. Uprava carina Republike Srbije nastaviće u narednom periodu sa aktivnostima čiji rezultat treba da bude puna implementacija sistema TIR-EPD i Real Time Safe TIR-a.

Pored navedenih TIR sistem nudi prednosti za sve karike u lancu međunarodnog tranzitnog prevoza roba:

A. Prednosti za transport i trgovinu (opšte):

- smanjuje troškove transporta smanjujući formalnosti i kašnjenja u tranzitu,
- olakšava protok vozila u tranzitu primenom standardizirane regulative i dokumentacije
- podstiče razvoj međunarodne trgovine.

B. Prednosti za prevoznike:

- roba se kreće preko međunarodnih granica s minimalnim zadržavanjem bez detaljne kontrole,
- kašnjenja i troškovi transporta su smanjeni,
- procedure i dokumenta su pojednostavnjena i standardizovana,
- nema potrebe za depozitom (garancijom) na granicama tranzitnih država

C. Prednosti za carinski sistem:

- garantovano plaćanje carinskih i poreznih taksi u slučaju zloupotrebe (do 50 000 USD),
- samo "*bona fide*" prevoznicima je dozvoljeno korišćenje TIR karneta - čime se povećava sigurnost sistema,
- smanjena je potreba fizičke kontrole robe u tranzitu,
- sistem olakšava carinsku kontrolu i popratnu dokumentaciju.

2.6.2. Najava prevoza EDI (EDIFACT) sistem

Elektronska razmena podataka, **EDI** (*Electronic Data Interchange*), u prevodu znači elektronska razmena podataka. Elektronska razmena podataka u administraciji, trgovini i transportu UN/EDIFACT (United Nation/ Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) predstavlja skup pravila, standarda i uputstava za razmenu podataka i informacija između učesnika u međunarodnoj razmeni uz pomoć odgovarajućeg softverskog alata.

Strukturu poruke čine (glavni, opisni i zbirni deo) koje je predložila grupa za razvoj poruka *UNECE/WG4* u saradnji sa *FIATA, IATA, ICS, IRU, UIC, CCC* i *SEFIC*. Poruke sadrže segmente za identifikaciju poruke i podataka iz dokumenata, a mogu biti:

- opšte transportne poruke (*Baplie, Gateac, Iftman, Movins...*);
- poruke koje se odnose na prevoz kontenera (*Calinf, Coarin, Codeco, Cohoor ...*);
- poruke koje se odnose na prevoz opasnih materija (*Iftdgn, Iftiag, Safhaz...*);
- poruke koje se odnose na poslove špedicija (*Hanmov, Iftcca, Ifttrin ...*) i
- ostale poruke koje se odnose na putnički saobraćaj (*Carmsg, Resreq, Supres, Tinreq...*).

Poruka se izrađuje u određenom standardu i protokolu koji definiše raspored (redosled) poruke i to: segment za adresu prodavca, segment za adresu kupca, segment o načinu transporta, segment o roku plaćanja, segment banke i broja računa, segment opisa robe, segment iznosa računa itd. Poruka se izrađuje na domaćem jeziku unutar jedne zemlje ili u međunarodnoj trgovini na engleskom jeziku. U EU službeni su jezici svih zemalja članica.

EDI razmena podataka omogućava, slanje direktnih poruka u ugovorenoj standardizovanoj formi sa jednog na drugi računarski sistem. Kod elektronske razmene podataka sva papirna poslovna dokumenta koja su se prethodno razmenjivala između kompanija zamenjena su porukama pogodnim za elektronsku razmenu između komitenata. Primenom EDI-ja, standardizovan je svaki dokument u međunarodnoj trgovini, kao što je faktura, porudžbenica, cenovnik i sl. Smatra se da EDI smanjuje klasične administrativne troškove od 3,5 do 15% kod razmene dokumentacije koja prati robu u prometu jer dokumenta idu ispred robe odnosno vozila (npr. neće se desiti da vozilo stoji u nekom carinskom terminalu i do više dana jer nema potrebnu dokumentaciju). Većina kompanija iz Zapadne Evrope od 1995. godine obrađuje papire koji prate robu isključivo preko EDI-ja. Prednosti elektronske razmene podataka su: skraćivanje vremena za poslovne transakcije, direktni protok informacija između poslovnih partnera, manji troškovi transakcija, veća tačnost, bolje usluge kupcima, primena računarskih sistema uz minimalnu ljudsku intervenciju. Primenom ovog sistema postiže se koordinacija upravljanja tokovima robe u proizvodnji, kontroli materijala, rukovanju, skladištenju, pakovanju i isporuci, i kod zapisa o kvalitetu. EDI i EDIFACT obezbeđuju zadovoljenje zahteva serije standarda ISO 9000. Takođe, postiže se veća tačnost podataka u poslovanju, učvršćivanje međusobnih odnosa partnera u poslovanju, postizanje veće efektivnosti i efikasnosti poslovanja kroz reinženjering organizacije posebno kroz smanjenje potrebnog broja radnika, digitalna obrada podataka, fleksibilnost i dr.

2.6.3. ATA karnet

ATA Karnet (franc./engl. ATA - Admission Temporaire /Temporary Admission) je međunarodni univerzalni dokument regulisan Zakonom o spoljnotrgovinskom poslovanju koji se isključivo koristi kod pojednostavljenja privremenog izvoza i/ili uvoza robe sa stanovišta zemlje na koju se roba unosi, s rokom važenja do godinu dana. Karton zamenjuje nacionalns carinska dokumenta za privremeni izvoz, privremeni uvoz i provoz (tranzit) robe, čime se pojednostavnjuje carinski postupak i na taj način olakšava i ubrzava promet određenih kategorija roba. Najviše se koristi kod pružanja usluga stranim licima i korišćenja usluga stranih lica i u drugim slučajevima kad se roba izvozi, odnosno uvozi sa obavezom vraćanja u određenom roku, u istom ili promenjenom stanju, roba se može privremeno izvoziti, odnosno privremeno uvoziti. Carinarnica može odobriti izvoz, odnosno uvoz robe dobijene preradom, obradom ili doradom i pre privremenog uvoza, odnosno izvoza

reprodukcionog materijala potrebnog za proizvodnju te robe, osim poljoprivrednih proizvoda. Privremeno izvezena roba mora se vratiti u Srbiju ili definitivno izvesti, a privremeno uvezena roba mora se vratiti u inostranstvo ili definitivno uvesti i ocariniti po propisima kojima se uređuje izvoz, uvoz, carinjenje te robe, kao i rokovi privremenog izvoza i uvoza.

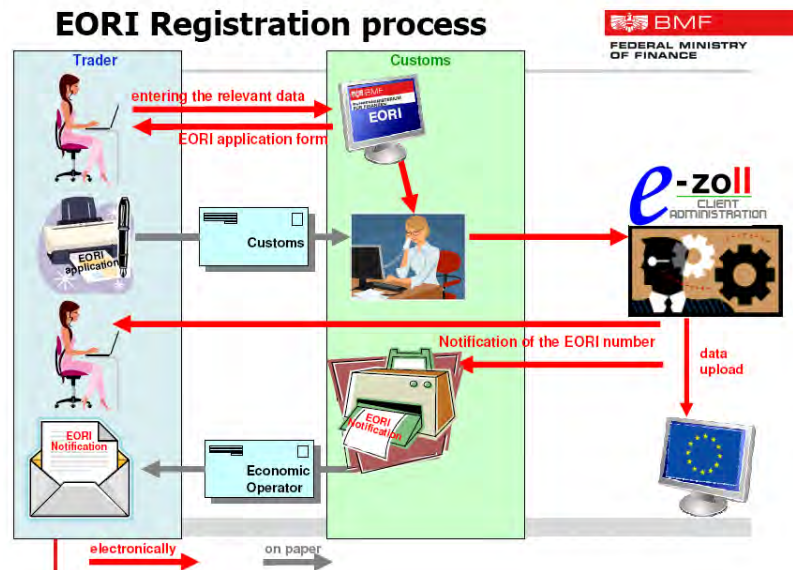
Preduzeće i drugo pravno lice može privremeno izvoziti, odnosno uvoziti u zakup opremu radi korišćenja u proizvodnji i radi pružanja usluga. Ugovor o zakupu obavezno sadrži rok trajanja zakupa, a može se predvideti da po isteku ugovornog roka zakupac trajno zadrži privremeno izvezenu, odnosno uvezenu opremu lizing. Ugovorom o zakupu, odnosno lizingu prenosi se pravo korišćenja opreme uvezene u zakup uz plaćanje naknade (zakupnine), a može se predvideti i obaveza zakupodavca da zakupcu obezbedi nesmetano korišćenje, održavanje i tehničko-tehnološko unapređenje opreme, kao i zamena uvezene opreme novom tehničko-tehnološki savršenijom opremom za vreme trajanja roka zakupa. Privremeni izvoz, odnosno privremeni uvoz opreme u zakup, odnosno lizing odobrava carinarnica.

Privremeno izvezena, odnosno uvezena roba može se upotrebiti samo za namene za koje je privremeno izvezena, odnosno uvezena, a prema rešenju carinarnice koja je izdala odobrenje. Privremeni uvoz ili izvoz odobrava se i u slučaju poslova oplemenjivanja robe (prerada, dorada i obrada). Ovi poslovi mogu da se vrše u više faza i da ih obavlja više preduzeća i drugih pravnih lica, odnosno stranih lica. Na osnovu odobrenja nadležnog organa, usluga oplemenjivanja može se platiti, odnosno naplatiti u robi koja je data na oplemenjivanje, odnosno koja je oplemenjena. Na izvoz i uvoz robe kojom se plaća, odnosno naplaćuje usluga oplemenjivanja primenjuju se propisi kojima se uređuje redovni izvoz, odnosno uvoz te robe. Republička vlada određuje vrstu i namenu privremenog izvoza i uvoza, rokove privremenog izvoza i uvoza po namenama, a može odrediti koja se roba ne može privremeno izvoziti i uvoziti.

Prednosti ATA karneta, jesu povoljnosti za izvoznika jer nema troškova carine i PDV-a ili polaganja depozita odnosno omogućava izvoznicima i uvoznicima upotrebu samo jednog dokumenta za rešavanje svih carinskih formalnosti, za carinu znači manje administracije i sigurnost da će naplatiti uvozne dažbine ako ne dođe do ponovnog izvoza a za prevoznike karneti pojednostavljaju prelazak granice, skraćuju vreme zadržavanja na graničnim prelazima i carinskim ispostavama čime skraćuju vreme dostave robe. Privredna komora Srbije, je dobila ovlašćenje od Svetske federacije komora (WCF) i srpske Uprave carina da se ATA karneti izdaju pravnim i fizičkim licima u Srbiji.

3.6.4. EORI broj

EORI broj (Economic Operator Registration and Identification-EORI) je 2009. godine stupio na snagu kao propis EU koji obavezuje da svaki privredni subjekat koji obavlja poslove na teritoriji EU mora imati tzv. EORI broj (Economic Operators Registration and Identification number) koji dodeljuje država članica EU. EORI broj biće korišćen za identifikaciju privrednih subjekata kod carinskih organa država članica



Slika 2.7 Prikaz procesa registracije EORI broja

EU. Privredni subjekti registrovani van teritorije EU biće registrovani od strane nadležnih organa država članica EU kada prvi put nakon utvrđenog datuma budu podneli zahtev za carinjenje. EORI broj je jedinstven broj, a zahtev za njegovo dobijanje može se podneti samo u jednoj od država članica EU

2.7 KOMERCIJALNO POSLOVANJE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

U komercijalnom poslovanju u međunarodnom drumskom transportu, primenjuju se opšti komercijalni uslovi na sve poslove koje izvršilac (prevoznik, špediter, 2PL, 3PL, 4PL ili 5PL) u granicama svojih ovlašćenja obavlja, po ugovoru, dogovoru, nalogu, ili drugim oblikom sporazumevanja štiteći interese svih poslovnih partnera. Smatra se da su ugovorne stranke postigle sporazum o primeni opštih uslova, ako je izvršilac ukazao svom nalogodavcu i svim drugim učesnicima u realizaciji konkretnog posla da posluje u skladu sa njima, a nalogodavac ili druga lica nisu pre početka realizacije konkretnog posla izričito i pismeno isključili njihovu primenu.

Izvršilac je organizator otpreme i dopreme tereta svim prevoznim sredstvima i na svim prevoznim putevima, sa obavezom da radi otpreme-dopreme određenih tereta zaključuje u svoje ime i za račun nalogodavca, odnosno u svoje ime i za svoj račun, ugovor o prevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prevoza, da organizuje i obavlja ostale prateće poslove i radnje. Nalogodavac se obavezuje da mu za obavljeni posao isplati određene naknade. Pod uslugama izvršioca podrazumevaju se sve usluge koje se tiču prevoza, konsolidacije, skladištenja, manipulacije, pakovanja, distribucije robe i sve druge usluge iz delatnosti izvršioca, kao i dodatne savetodavne usluge u vezi sa navedenim, a koje nisu ograničene samo na carinska pitanja, carinjenje robe i naplatu ili obezbeđivanje dokumenata vezanih za terete koje prevozi.

2.7.1. Ponuda i dispozicija

Nakon dobijanja zahteva od strane korisnika usluge, izvršilac dostavlja ponudu u skladu sa njegovim mogućnostima u kojij su obuhvaćeni samo poslove koji su u njoj izričito navedeni sa navedenim rokom za prihvatanje (tzv. *opcija ponude*). Ponuda se dostavlja korisniku najčešće u obliku jedne ukupne svote (kompletan forfaitni stav za sve faze logistike i špedicije, odnosno transporta, koja, pored ostalog, sadrži vozarinu, troškove carinskog zastupništva, skladištinu i druge slične izdatke, važi prema okolnostima koje postoje u

trenutku kada je ponuda učinjena) ali po zahtevu korisnika ponuda se može dobiti po specifikaciji usluga koje se trebaju izvršiti. Ako se ponud prihvati onda se daje dispozicija ili nalog za preuzimanje tereta i dalje distribucije.

Nalog (dispozicija) sadrži sve potrebne podatke o teretu i njegovim svojstvima, tačne upute u pogledu otpreme i izvršenja poslova u vezi sa otpremom, a isto tako i druge podatke koji su potrebni za pravilno i blagovremeno izvršavanje datog naloga. Nalogodavac je dužan obavestiti izvršioca o svojstvima tereta usled kojih može biti ugrožena sigurnost lica ili dobara, ili naneta šteta (tzv. skrivena svojstva). Takođe, ako se u pošiljci nalaze dragocenosti, hartije od vrednosti ili druge skupocene stvari, nalogodavac je dužan obavestiti o tome izvršioca i saopštiti mu njihovu vrednost u času predaje radi otpreme.

Izvršilac je po pravilu dužan da se pridržava dispozicije nalogodavca. Nalogodavac može preneti svoja prava na negog logističkog provajdera pri čemu mora pismeno da obavesti izvršioca pre njihovog faktičkog prenosa, što podrazumeva i informaciju o svim bitnim elementima pravnog posla, odnosno prenosa. Nalog (dispozicija) se po pravilu daje pismeno. Nalog dat usmeno, telefonom, telegramom ili elektronskom poštom treba biti potvrđen, po mogućnosti istog, a najkasnije sledećeg radnog dana do isteka radnog vremena. Ako je nalog dat usmeno, a nije naknadno potpisom potvrđen u smislu isključuje se odgovornost izvršioca za nastanak eventualnih štetnih posledica.

Kad je nalog očito nepotpun, nejasan ili protivurečan, izvršilac je dužan blagovremeno tražiti od nalogodavca potrebna razjašnjenja. Ako je izvršilac prema okolnostima slučaja u nemogućnosti da pribavi potrebno razjašnjenje, a slučaj ne trpi odlaganje, dužan je postupiti sa pažnjom dobrog privrednika, štiteći interese nalogodavca s tim da ga o svom postupanju čim je pre moguće obavesti. Nalogodavac snosi sve posledice nastale usled pogrešne, nepotpune, nejasne, protivrečne i prekasno date dispozicije.

Pored date dispozicija, nalogodavac daje ovlašćenje za plaćanje vozarine/a, dažbina i drugih troškova u kom slučaju vrši avansno plaćanje ili daje neki oblik garancije. Takođe, daje izvršiocu sva dokumenta potrebna za izvršenje naloga (dispozicije). Sve posledice proistekle iz neispravnosti dokumenata ili njihove neblagovremene predaje izvršiocu snosi nalogodavac.

Izvršioc koji izvršava nalog (dispoziciju) u pogledu naplate nalogodavčevog potraživanja od primaoca robe ne ispituje osnovanost naloga niti preuzima jamstvo za isporučenu robu. Ako primalac odbije da preuzme stvari Izvršioc je dužan da o tome obavesti nalogodavca i istovremeno preduzme potrebne mere za njeno očuvanje do naknadnog naloga.

Može doći i do imene dispozicije, čije je izvršenje već započelo, i tada izvršioc postupa po izmenjenoj dispoziciji ukoliko mu je to moguće, pri čemu ne snosi odgovornost za posledice izazvane izmenom dispozicije. Ako nalogodavac povuče datu dispoziciju, dužan je isplatiti Izvršiocu naknadu za već učinjene usluge, kao i naknadu za prouzrokovane troškove uključivši i troškove koje je Izvršioc imao u pripremi i predradnjama za izvršenje datog naloga.

2.7.2. Prijem, prevoz i predaja tereta

Prijem tereta na prevoz obavlja se u krugu pošiljaoca, javnom skladištu ili nekoj drugoj lokaciji koja je navedena u dispoziciji. Smatra se da je izvršioc primio pošiljku, kada je istu preuzeo radi izvršenja naloga odnosno kada je potpisao prijemnicu-otpremnicu. Nakon prijema, sledi prevoz. U prevozu se koriste standardna tipska dokumenta-obrazci u pojedinim vidovima prevoza. Ukoliko u ovim dokumentima postoje klauzule kojima se umanjuje ili

isključuje odgovornost prevoznika, organizator ne odgovara za posledice u vezi sa tim klauzulama.

Ako pošiljka stigne na odredište vidljivo oštećena ili s vidljivim koletarnim manjkom izvršioc je, ukoliko na tom mestu zastupa primaoca, dužan bez odlaganja obavestiti nalogodavca o oštećenju i o svim događanjima značajnim za nalogodavca, te preuzeti sve potrebne mere radi očuvanja njegovih prava prema odgovornom licu.

2.7.3. Prateće operacije

Prateće operacije obuhvataju instradaciju, pregled pakovanja, vaganje, kvalitativnu i kvantitativnu kontrolu, uzorkovanje, carinjenje, osiguranje i dr. Moguće operacije po zahtevu korisnika prevoza.

Prevoznik projektuje rutu i ostale tehnološke zadatke ako dispozicija ne sadrži nalog o prevoznom putu, prevoznom sredstvu i načinu na koji treba robu otpremiti, dopremiti, tranzitirati do odredišnog mesta. Prevoznik je dužan da odabere odnosno kombinuje mogućnosti prevoza, za koje oceni da su najpovoljniji i u roku koji je prihvatljiv za korisnika prevoza. Prevoznik je u obavezi da u mestu pretovara pošiljki postupa savesno i pažljivo, kako bi se pretovar obavio na najpovoljniji način.

Korisnik prevoza je u obavezi da pošiljku obezbedi za prevoz odnosno da pakuje prema njenoj prirodi, svijstvima, potrebama prevoznog puta i prevoznog sredstva. Ako prevoznik uoči da pošiljka nije zapakovana ili inače nije spremna za prevoz po pravilima, dužan je da upozori korisnika na sve uočene nedostatke.

U prevozu se pošiljka može predati u komadima a rasute prema nalogu nalogodavca ili prevoznim dokumentima, bez odgovornosti za masu, sadržaj, odnosno prirodu pošiljke. Vaganje, merenje i brojanje pošiljki i koleta vrši se samo po nalogu ili u slučaju očitog oštećenja i manjka robe, uz naplatu troškova i dodatne naknade. Vaganje se može vršiti putem kolskih vaga ili pojedinačno uz angažovanje specijalizovane organizacije.

Uzorkovanje, se vrši prema dispoziciji nalogodavca. Prevoznik je odgovoran samo za uzimanje uzoraka iz dela pošiljke koja mu je naznačena. Uzorkovanje se vrši najčešće prema zahtevima carine i inspekcijских organa. U međunarodnom saobraćaju, smatra se da je davanjem naloga (dispozicija) za otpremu robe dat i nalog za carinjenje, ako nije izričito i pismeno drugačije ugovoreno. Mesto carinjenja određuje korisnik prevoza a kada ono u dispoziciji nije određeno onda se carinjenje vrši u najbližoj carinarnici ili prema propisima za određene vrste roba.

Osiguranje nije obavezna već se vrši prema izričitoj dispoziciji u vezi sa svakom pojedinom otpremom. Oznaka vrednosti pošiljke u dispoziciji nije dovoljna sama po sebi da bi se smatrala nalogom za osiguranje. Ako nalog za osiguranje ne sadrži posebne rizike koje treba pokriti osiguranjem, onda se pokrivaju samo osnovni transportni rizici.

Sve dodatne usluge koje vrši prevoznik, po nalogu špeditera ili korisnika prevoza, a nastanu u toku prevoza, prevoznik ima pravo na naknadu za svoje usluge, kao i naknadu svojih troškova. Naknada se utvrđuje tarifom ili posebnim ugovorom i obično tehnolozi poznaju strukturu svih usluga i troškova pa tako i navode u ponudi odnosno predračunu. Kada prevoznik pre isteka propisanog roka po međunarodnim konvencijama i pozitivnim propisima dobije obrazloženo zaduženje za razliku između prethodno obračunatih i stvarnih troškova, prevoznik ima pravo na nadoknadu takvih efektivnih troškova. Zabrana i druge mere ne utiču na prava prevoznika prema nalogodavcu, pa mu i u ovakvim slučajevima sva njegova prava na naknadu ostaju nepromenjena. Obično, u slučaju dobro završenog posla prevoznik u izvršenju naloga i ako unapred uloži sopstvena sredstva ima pravo na posebnu proviziju za

sva angažovana sredstva, čija se visina utvrđuje tarifom, odnosno sporazumom sa korisnikom.

U prevozu postoji odgovornost svih učesnika s pažnjom dobrih privrednika. Kada je logističko špedicijskim ugovorom određena jedna ukupna svota (kompletan forfetni stav za sve faze logistike-špedicije, odnosno transporta) za izvršenje celokupnog naloga o logistici-špediciji stvari, ona obuhvata kompletnu naknadu i odgovornost za sve usluge. U slučaju da logističar-špediter zbog propusta trećih angažovanih lica bude oglašen odgovornim i stoga pretrpi materijalne gubitke, a iz odgovarajućih rešenja o izrečenoj presudi bude nedvosmisleno utvrđeno činjenično stanje u smislu propusta trećih angažovanih lica, izvršioc od tih lica ima pravo nadoknade tako nastale štete, koji se po takvom zahtevu odriču prava pobijanja po bilo kom osnovu, na bilo koji način i u bilo kojoj fazi. U ostalim slučajevima izvršioc nalogodavcu odgovara za izbor prevoznika, te za izbor drugih lica sa kojima je u izvršenju naloga zaključio ugovor (uskладиštenje robe i tsl.), ali ne odgovara i za njihov rad, izuzev ako je tu odgovornost preuzeo ugovorom. Izvršioc koji izvršenje celokupnog naloga poveri drugom izvršiocu, umesto da ga sam izvrši, odgovara za njegov rad.

2.8 INCOTERMS 2010

INCOTERMS 2010 predstavlja skup jedinstvenih pravila, sistematizovanih i označenih skraćenicama koje predstavljaju uobičajene uslove po kojima se obavlja međunarodna trgovina. Ove skraćenice, koje se još nazivaju i pariteti isporuke ili spoljnotrgovinske klauzule, unose se u ugovore o međunarodnoj kupoprodaji robe i predstavljaju sastavni deo cene. Naravno da cena robe neće biti ista ukoliko je prodavac dužan da izvrši isporuku do kupca ili do nekog dela puta angažujući špeditera ili direktnoprevoznika, kao kada je npr. kupac dužan da preuzme robu u prostorijama prodavca. Upravo iz tih razloga, kada se sklapa ugovor o kupoprodaji, preporučuje se da se prodavac i kupac upućuju na INCOTERMS 2010.

Prva zbirka INCOTERMS - a izdala je Međunarodna trgovinska komora (ICC) u Parizu 1936. godine i tada je sadržala 11 najčešće korišćenih odredaba u klauzuli o ceni. Svaka od ovih 11 klauzula je bila definisana skraćenicom. Nove izmene i dopune komora je izvršila 1953., 1967., 1976., 1980., 1990. 2000 su do tada imale 13. S obzirom, da se Pravila Međunarodne trgovinske komore za korišćenje termina u unutrašnjoj i međunarodnoj trgovini revidiraju svakih deset godina, od 1.1.2011. godine primenjuje se Incoterms 2010 kojim je broj Incoterms pravila, odnosno pariteta isporuke smanjen sa 13 na 11 i to tako što su pariteti isporuke DAF, DES, DEQ i DDU zamenjeni paritetima isporuke DAT i DAP, tabela 2.4.

INCOTERMS 2010 definiše:

- koji vid transporta će biti korišćen,
- ko ima obavezu transporta robe i ko snosi troškove transporta,
- gde će biti izvršena isporuka robe,
- ko ima obavezu da osigura robu,
- ko vrši izvozno, a ko uvozno carinjenje,
- kada se prenosi vlasništvo i rizik na robu sa prodavca na kupca.

INCOTERMS klauzule, su svrstane u četiri grupe prema početnom slovu skraćenice: grupu E, grupu F, grupu C i grupu D. Klauzule E, F i C grupe su klauzule otpreme, a klauzule D grupe su klauzule prispeća. To znači da se vlasništvo nad robom prema klauzulama E, F i C prenosi već u zemiji prodavca, pošto se i isporuka vrši u zemiji prodavca, a prema D klauzulama prodavac zadržava vlasništvo nad robom i u zemiji kupca. To su pravila koja regulišu odnose prodavca i kupca iz ugovora o prodaji u slučaju transporta robe, odnosno pitanja prelaska granica, rizika, carinjenja robe, ambalažiranja robe, obaveze prijema isporuke od strane kupca i dr. Kako ne definišu sve modalitete spoljnotrgovinskog posla, već samo osnovne, upotrebljavaju se u kombinaciji sa drugim bitnim elementima kupoprodajnog

ugovora, sa jedne strane, i u kombinaciji sa drugim sporazumima koji su neophodni za realizaciju određenog spoljnotrgovinskog posla, kao što su: sporazumi o transportu, osiguranju, špediciji ili finansiranju, sa druge strane.

Tabela 2.4 Razlike INCOTERMS 2000 i 2010

	PARITET ISPORUKE	Incoterms 2000	Incoterms 2010	Vid transporta
EXW	Franko fabrika (naziv mesta)	+	+	svi
FCA	Franko prevoznik (naziv mesta)	+	+	svi
FAS	Franko uz bok broda (naziv luke otpreme)	+	+	pom.
FOB	Franko na palubi broda (naziv luke otpreme)	+	+	pom.
CFR	Troškovi i vozarina (naziv luke odredišta)	+	+	pom.
CIF	Troškovi, osiguranje i vozarina (naziv luke odredišta)	+	+	pom.
CPT	Vozarina plaćena do (naziv mesta odredišta)	+	+	svi
CIP	Vozarina i osiguranje plaćeno do (naziv mesta odredišta)	+	+	svi
DAF	Dostavljeno na granici (naziv mesta)	+		
DES	Dostavljeno na brodu (naziv luke odredišta)	+		
DEQ	Dostavljeno na obali (naziv luke odredišta)	+		
DDU	Dostavljeno - carina nije plaćena (naziv mesta odredišta)	+		
DDP	Dostavljeno - carina plaćena (naziv mesta odredišta)	+	+	svi
DAT	Dostavljeno na terminalu (naziv terminala u luci ili mestu odredišta)		+	svi
DAP	Dostavljeno u mestu (naziv mesta odredišta)		+	svi

Podela pariteta isporuke prema početnom slovu se ne navodi kao u Incoterms 2000, ali su osnovne karakteristike pariteta ostale nepromenjene. Podela pariteta je izvršena prema vidovima transporta, na one koji se mogu koristiti nezavisno od odabranog vida transporta (uključujući i više vidova transporta), i one koji se koriste za pomorski i za transport unutrašnjim plovnim putevima (FAS, FOB, CFR i CIF) imajući u vidu da su i tačka isporuke i mesto odredišta luka.

Pored ovoga, u okviru ovih grupa, odgovarajuće obaveze ugovornih strana svrstane su pod 10 naslova, pri čemu svaki naslov na prodavčevoj strani predstavlja i položaj kupca u pogledu iste materije, tabela 2.5. To su: Obaveze prodavca prema kupcu (označene slovom A) i obaveze kupca prema prodavcu (označene slovom B) su kao i u Incoterms 2000 u svakom paritetu isporuke definisane u deset članova, i to:

1. Opšte obaveze prodavca i kupca
2. Dozvole, odobrenja, saglasnosti i druge formalnosti
3. Sporazumi o prevozu i osiguranju
4. Isporuka i preuzimanje isporuke
5. Prelazak rizika sa prodavca na kupca
6. Raspodela troškova
7. Obaveštenje drugoj ugovornoj strani
8. Dokumenti i dokaz o isporuci
9. Kontrola, pakovanje, obeležavanje i
10. Pomoć drugoj ugovornoj strani.

Tabela 2.5 Obaveze kupaca i prodavaca

A – obaveze prodavca		B – obaveze kupca	
A1	Obezbeđivanje robe u skladu sa ugovorom	B1	Plaćanje cene
A2	Dozvole, odobrenja i formalnosti	B2	Dozvole, odobrenja i formalnosti
A3	Sporazumi o transportu i osiguranju	B3	Sporazumi o transportu i osiguranju
A4	Isporuka	B4	Preuzimanje isporuke
A5	Prenos rizika	B5	Prenos rizika
A6	Podela troškova	B6	Podela troškova
A7	Obaveštavanje kupca	B7	Obaveštavanje prodavca
A8	Dokaz o isporuci, transportni dokument ili odgovarajuća elektronska poruka	B8	Dokaz o isporuci, transportni dokument ili odgovarajuća elektronska poruka
A9	Provera – ambalaža – obeležavanje	B9	Kontrola robe
A10	Ostale obaveze	B10	Ostale obaveze

Dok je u Incoterms 2000 bilo jasno naznačeno koja dokumenta mogu biti zamenjena EDI porukama, u Incoterms 2010 je, uvažavajući masovno korišćenje informacionih tehnologija u svakodnevnom radu, u potpunosti izjednačena elektronska i pisana komunikacija, što je naznačeno u članovima A1/B1 svakog pariteta isporuke. Precizirane su odredbe koja se odnose na osiguranje robe i naglašena obaveza informisanja druge ugovorne strane. Definisane su obaveze kupca i prodavca koje se odnose na dobijanje i pružanje informacija potrebnih da se obave formalnosti iz bezbednosnih razloga.

Rezime

Organizacija prevoza predstavlja najznačajni segment međunarodnog prevoza. Dati su evropski koridori po kojima se mogu kretati drumska vozila. Prikazani su oblici transportnih lanaca koji su u međunarodnom transportu vrlo složeni što zahteva znatno složeniju organizaciju prevoza a ime i veliki broj propisa. Objasnjeni su prevozi zbirnih komadnih pošiljaka kod uvoza i izvoza. U međunarodnom transportu naročite pošiljke i opasne materije imaju vrlo stroge zahteve pa je u tom smislu objašnjen njihov značaj. Data su osnovna dokumenta koja se neophodna u međunarodnoj trgovini a time i prevozu. Posebno je ukazano na potrebu obezbeđenja međunarodnih dozvola za vozače i vozila. Poseban značaj imaju CEMT dozvole pri čemu je objašnjen postupak njihovog dobijanja i korišćenja.

Komercijalno poslovanja i ako spada u poslove špeditera i/ili provajdera, pojedina transportna preduzeća ne koriste usluge takve vrste već samo organizuju sopstvene prevoze. U tom smislu date su osnove komercijalnog poslovanja koje je definisala Privredna komora koja ujedno izdaje veliki broj dokumenata neophodnih u međunarodnom prevozu. Na kraju je dat je Incoters 2010 koji se obavezno koristi prilikom carinjenja i prevoznici moraju poznavati prilikom prevoza.

Pitanja za proveru znanja

1. Pokazati na primeru koridora jedan oblik transportnog lanca.
2. Šta je zbirni transport, koje procese obuhvata i šta su mu prednosti i mane?
3. Naročite pošiljke i obaveze u prevozu.
4. Šta je savez FIATA i koji su osnovni ciljevi ovog udruženja?
5. Koje su obaveze prevoznika kod prevoza opasnih materija?
6. Kakva je kategorizacija oblika pratnje opasnih materija u Evropi?

7. Navesti dokumentaciju koja se koristi u međunarodnom transportu.
8. Šta je TIR sistem, koji su ciljevi, prednosti i načela TIR konvencije?
9. Šta je TIR karnet, šta sadrži i kako se koristi?
10. Šta je ATA karnet, kada i kako se koristi, šta sadrži, ko ga izdaje?
11. Šta podrazumevate pod najavom prevoza?
12. Objasniti ponudu i dispoziciju kod komercijalnog poslovanja u međunarodnom transportu
13. Koje su prateće operacije u međunarodnom transportu?
14. Šta je INCOTERMS 2010 i koji su mu ciljevi?
15. Koja su područje primjene INCOTERMS pariteta isporuke (čime se bavi, a čime ne)?

3. OSIGURANJE U TRANSPORTU

U međunarodnom transportu i prometu osiguranje ima veliki značaj. U tom smislu, dati su, pojam, načela i funkcija osiguranja i osnovni elementi osiguravajućih odnosa (osiguranik, osiguravatelj, rizik, premija, interes osiguranika, osigurani slučaj, svota osiguranja, ugovor o osiguranju, polisa osiguranja). U praksi se osiguranje uslovno razlikuje u pomorskom od kopnenog transporta mada se sve većim razvojem multimodalnih i kombinovanih tehnologija gube granice osiguranja. Date su vrste transportnog osiguranja (kargo, kasko, osiguranje odgovornosti transportnika, kako u domaćem i tako i međunarodnom transportu i ostala osiguranja). Navedene su vrste rizika i šteta (generalna/zajednička havarija, pojedinačna havarija, potpuni i izvedeni gubitak i zasebni troškovi, podnošenje odštetnog zahteva osiguratelju, likvidacija štete i dr. Takođe su definisani značaj i važnost suosiguranja i reosiguranje. Na kraju je data mogućnost primene informacionih tehnologija u savremenom poslovanju osiguravajućih društava.

3.1 POJAM I FUNKCIJA OSIGURANJA

Osiguranje je ekonomska kategorija, ekonomska institucija, privredna delatnost koja služi zadovoljenju neke ekonomske potrebe. (Misli se na potrebu ekonomske sigurnosti u slučaju nastanka osigurane nezgode). Osnovna funkcija osiguranja, jeste pružanje ekonomske zaštite od rizika koji ugrožavaju imovinu i lica, a ogleda se kroz naknadu šteta i isplatu osiguranih iznosa pod uslovom da je osigurani rizik nastao u toku transporta.

Takođe, osiguranje je pravna kategorija, pravna institucija, jer odnosi koji nastaju na osnovu ugovora ili zakona u kome jedna strana, osiguratelj, preuzima obavezu da drugoj strani, osiguraniku ili trećem licu u čiju korist se osiguranje zasniva (korisniku) nadoknadi štetu kod imovinskog osiguranja, odnosno isplati ili isplaćuje određenu svotu novca kod ličnog osiguranja, u slučaju da nastupi predviđeni događaj (osigurani slučaj) i uz uslov da mu osiguranik uplaćuje određene iznose novca u predviđenim rokovima (premije osiguranja).

U suštini, osiguranje u transportu, predstavlja zaštitu imovinskih interesa na robama koje su predmet transporta i često se u praksi naziva transportno ili "Kargo" osiguranje. U transportno osiguranje spadaju, osiguranje transportnih sredstava (obavezno od automobilske odgovornosti, potpuno ili delimično kasko), osiguranje odgovornosti iz transportne delatnosti vozača i drugih radnika angažovanih u transportu, osiguranje od opasnosti izazvanih transportom opasnih materija i osiguranje drugih interesa u transportu. U kargo osiguranju visina premije, zavisi od vrste i vrednosti robe, rastojanja transporta, vrste transportnog sredstva i dr. Po svom pravnom položaju osiguranje u transportu je najbliže osiguranju imovine i lica. Osiguranje nastaje pre nego je roba predata na transport.

Svi učesnici u transportu (pravna i fizička lica) izloženi su mogućnosti nastanka određenih rizika koji za posledicu mogu imati nastanak određene štete. Pod rizicima se podrazumevaju dejstva ili događaji usled kojih roba-pošiljka može biti oštećena ili uništena u toku transporta i obično se dele na nekoliko grupa:

1. osnovni - pokriveni polisom uz redovnu premiju kao, na primer, saobraćajne nezgode (sudar, udar, prevrnuće, iskliznuće, itd.) bez obzira na krivicu osiguranika, pad ili udar nekog predmeta, požar, eksplozija, iznenadno termičko ili hemijsko delovanje spolja, udar groma, oluja, grad, snežna lavina, pad letilice, manifestacije i demonstracije, obest trećih lica, rizik u vodnom transportu, baraterija¹ i dr.
2. dopunski - pokriveni polisom samo u slučaju kada je to posebno ugovoreno i uz dopunsku premiju kao, na primer, manipulativni rizici (curenje, rasipanje, dodir sa

¹ Baraterija (Ital.*Baratteria*). Svaka nepoštena ili protivzakonita radnja kapetana ili mornara koja ide na štetu vlasnika broda i ostalih zakonitih *stakeholders-a*; podvala, prevara, potkradanje, krijumčarenje i dr.

drugom robom, oštećenja lako lomljive robe, pokisnuća), manjak (ne isporuke celih koleta) i/ili kvar iz bilo kog razloga. Krađa (delimična ili potpuna u vidu ne isporuke) po nekoj metodologiji spada u osnovne a po nekoj u dopunske rizike

3. specijalni - ratna dejstva, rizik štrajka, politički rizici, prirodna svojstva i mane robe koja se transporti
4. dopunski rizici koji nisu obuhvaćeni pojmom "rizik"

Iz osiguranja su isključene štete nastale krajnjom nepažnjom rukovanjem, oštećenja po nameri, transporti u neodgovarajućem transportnom sredstvu/sudu, netačno deklarisanje i iskazivanje netačne vrednosti robe i sl.

S obzirom na postojanost svojstava u toku vremena, rizik može biti:

- konstantan rizik, predstavlja nepromenljivu rizičnost u pogledu stepena opasnosti njegovog nastanka. U konstantnom riziku verovatnoća njegovog ostvarenja je stalna i značajna, ona se retko menja
- varijabilni rizik, predstavlja stalno promenljivu rizičnost. Stepenu opasnosti nastanka menja se u relativno kratkom periodu iz dana u dan. To je rizičnost tipična za živa bića (npr. smrtnost ljudi se povećava sa godinama života), slično je i u osiguranju motornih vozila (sva osiguranja u kojima vreme trajanja predmeta osiguranja bitno utiče na veličinu rizika)

Promena u veličini rizičnosti utiče na ocenu rizika i zato je ugovaratelj osiguranja dužan informisati osiguratelja o svakoj okolnosti koja može biti značajna za povećanje rizika u osiguranju imovine, a kada se radi o osiguranju osoba samo u slučaju ako je rizik povećan zbog promene zanimanja osiguranika. Promena veličine rizika može uticati na izmenu uslova ugovora o osiguranju i visine premije pa i na raskid ugovora odnosno ograničenje obaveze osiguratelja ako nastane osigurani slučaj.

Transport robe u domaćem i međunarodnom transportu može se praktično osigurati od "svih rizika".

3.2. OSIGURANJE U POJEDINIM VIDOVIMA TRANSPORTA

Transportno osiguranje je posebna oblast osiguranja koju čine osiguranje transportnih sredstava, osiguranje robe u transportu, osiguranje odgovornosti vozača i osiguranje drugih interesa koji se pojavljuju u transportu.

Postoje više podela transportnog osiguranja, po različitim kriterijumima, a najčešći su: predmet osiguranja (kasko, kargo, odgovornost vozača), vid transporta – mesto nastanka rizika (pomorsko, kopneno, rečno, vazdušno, kombinovano osiguranje, osiguranje u cevnom i PTT transportu), vreme trajanja osiguranja (pojedinačno i generalno), prostoru – tržištu (domaće i međunarodno), stepenu obaveznosti (obavezno, dobrovoljno), valuti (dinarsko i devizno).

Osiguranje robe u transportu (kargo), podrazumeva osiguranje robe koja je za vreme transporta izložena različitim rizicima. Po vidovima se vrši osiguranje:

- odgovornosti drumskog transportnika u međunarodnom transportu (po *CMR*-u)
- brodara unutrašnje plovidbe u međunarodnom transportu
- robe i sredstava u međunarodnom železničkom, vazdušnom i pomorskom transportu
- odgovornosti drumskog transportnika i brodara unutrašnje plovidbe u domaćem transportu.

U međunarodnom drumskom transportu osiguranje pokriva štete kao posledice saobraćajne nezgode, elementarnih nepogoda, oštećenja robe usled ispadanja koleta iz vozila, požara ili paljenja instalacije ili rezervora, krađe, razbojništva i dr. Takođe, je pokrivena šteta ili gubitak prouzrokovan krivicom transportnika koja nastane na transportnom putu od „*skladišta do skladišta*“ što je ograničeno vremenom primo-predaje robe.

U međunarodnom železničkom transportu, pokriveno je osiguranje šteta nastalih usled železničkih nezgoda, elementarnih nepogoda, neisporuke robe, krađe, razbojništva kao i štete nastale krivicom železnice. Prilikom ovog osiguranja treba obratiti pažnju na relacije i trajanje osiguranja jer je isto ograničeno momentom predaje robe korisniku transporta i momentom prijema od strane železnice koje počinje od momenta postave ili izvlačenja kola sa manipulativnih koloseka. Praksa ukazuje, da je najbolje zaključiti ugovor o pokriću po sistemu transporta „od vrata do vrata“

U vodnom transportu mogu se osigurati: plovni objekti (brodovi, jahte, gliseri, čamci, skuteri i dr.), redovne zalihe goriva i maziva, zalihe hrane i pića potrebnih za posadu broda, dodatna ili specijalna oprema, mreže i drugi ribarski pribor, troškovi vađenja potonulih plovnih objekata, ukoliko postoji u pravu zemlje gde je brod doživeo nezgodu. Slediće rizici mogu izazvati određene štete kao što su:

- plovidbena nezgoda (sudar, udar, nasukanje i sl.)
- požar, eksplozija na brodu, drugom brodu ili obali
- nevreme, oluja i drugi vanredni događaji
- dodir ili struganje dna broda na obeleženom plovnom putu
- gubitak sidra, sidrenog lanca i propelera, kao i lom osovine propelera i dr.

Daju se pokrića i za: troškove opravdano učinjene u cilju spašavanja ili smanjenja štete na osiguranom plovnom objektu, krađa plovnog objekta ili njegovog inventara, nagrade za spašavanje plovila, doprinosi generalne havarije i dr.

U pomorskom transportu pokriveni su osnovni rizici (rizik mora, razbojnička krađa, požar, bacanje robe u more i baraterija), prema Engleskoj pomorskoj polisi kao i posebnim klauzulama za osiguranje robe u pomorskom transportu a koje se prilažu uz samu polis. Klauzule su: **FPA** (**F**ree of **P**articular **A**verage - Isključuje partikularne havarije) koja pokriva osnovne rizike, Klauzula **WA** (**W**ith **A**verage - Sve partikularne havarije) je slična FPA izuzev širine pokrića i **AAR** (**A**gainst **A**ll **R**isk - Protiv svih rizika) klauzula sa najširim osiguranjem i pokriva sve rizike. Poslove osiguranja izvršavaju preko svojih agenata osiguranja koji kordiniraju ostale učesnike: brokere-posrednike između brodara i nalogodavaca (vlasnika robe), lučkih agenata (koji brinu o brodu za vreme boravka u luci), agenata tereta i agenata vozara.

Osiguranje u međunarodnom vazдушnom saobraćaju pokriva gubitak ili oštećenje robe kao posledica nezgode vazudhoplova, požara, više sile, neisporuke, krađe kao štete za koje je odgovoran avio transportnik. Osiguranjem nisu pokriveno štete nastale usled mraza, vrućine, temperature ili promena atmosferskog pritiska i traje od momenta predaje robe avio transportniku do momenta isporuke krajnjem korisniku.

3.3 VRSTE UGOVORA O TRANSPORTNOM OSIGURANJU

Ugovor o osiguranju je takav ugovor kojim se jedna stranka (osiguratelj) uz naplatu premije osiguranja obavezuje svom suugovaraču (ugovaratelj osiguranja) da će određenom licu (osiguraniku) do određene visine (svote osiguranja, osigurnine) nadoknaditi štetu koja nastane licima ili robi (predmetu osiguranja) a koja se dogodi usled ugovorom predviđenih uzroka (rizika). Iz ove definicije proizlazi da su bitni elementi ugovora o osiguranju:

- predmet osiguranja
- rizik koji osiguratelj preuzima na sebe
- premija osiguranja
- osigurnina.

Vrste ugovora o osiguranju, prema određenosti predmeta osiguranja (pojedinačni kod koga je predmet osiguranja je tačno određen) i opšti (osiguran je veći broj predmeta koji nisu posebno određeni). Ugovori se mogu posmatrati i po trajanju: ugovori s utvrđenim rokom trajanja, ugovori bez određenog roka trajanja (na neodređeno vreme), ugovori na određeno

putovanje (npr. za drumsko vozilo na određenoj relaciji), kombinovani ugovori na vreme i izvršenje (npr. u osiguranju objekata u izgradnji pokrće se ugovara na godinu dana (ili duže), ali osiguranje prestaje i rsnije, ako je pre ugovorenog trajanja obavljen tehnički prijem radova, odnosno ako se izgrađeni objekt počeo ranije koristiti).

Pojedinačni ugovori, kojima se osiguravaju pojedini, ugovorom tačno određene robe koje se transporte na određenoj relaciji. U tu svrhu ugovor ili polisa osiguranja sadrže podatke o robi, osiguranu relaciju, transportno sredstvo, početak putovanja i dr. U međunarodnom transportu jednom ugovorenom vrednošću redovno se osim vrednosti robe osiguravaju i trošak vozarine, osiguranja i drugi troškovi. Osiguratelj na osnovu podataka dobijenih zahtevom za osiguranjem procenjuje rizik i određuje premiju osiguranja. Ugovor se sklapa pre početka transporta. Za svako sklopljeno osiguranje izdaje se posebna polisa osiguranja.

Opšti (generalni) ugovori, kojima se osigurava veći broj različitih roba koje se uzastopno otpremaju i koji su u ugovoru označeni samo u opštim crtama. Na primer, ugovorom se mogu osigurati sve robe osiguranika koje se transporte u određenom vremenu, na određenoj relaciji, određenim transportnim sredstvom, jednim transportnim dokumentom (tovarnim listom ili predajnim listom) i sl.

Osiguranje odgovornosti drumskih vozara za štetu na robi, daje se za štete koje su transportnici učinili vlasniku robe tokom transporta ili njegovom osiguravatelju (u slučaju kada postoji i kargo osiguranje robe) na osnovu sklopljenog ugovora o osiguranju. Ugovaratelj može sam odabrati iznos osiguranja (limit pokrća), a postoji i zakonska mogućnost ograničenja transportnikove odgovornosti skladno domaćem zakonu i međunarodnim konvencijama (CMR). Visina premije za ovo osiguranje zavisi o limitu pokrća, broju vozila, nosivosti vozila i da li je pokrće samo u domaćem ili i u međunarodnom transportu. Polisom nije pokrivena odgovornost transportnika za štete na teretu koje su njegovo vlasništvo.

Osiguranje lica od posledica nezgode, se zaključuje za svaki iznenadni i od volje osiguranika nezavisni događaj koji, delujući uglavnom spolja ima za posledicu njegovu smrt, potpuni ili delomični invaliditet, prolaznu nesposobnost za rad ili pogoršanje zdravlja koje zahteva lekarsku pomoć. Osiguranje lica može biti:

- pojedinačno ili individualno osiguranje koje zaključuje ugovaratelj - fizička lica, a polisa glasi na ime i prezime osiguranika
- grupno osiguranje koje zaključuje ugovaratelj - pravna lica za 2 do 6 lica
- kolektivno osiguranje koje zaključuje ugovaratelj - pravna lica za više od 6 lica i polisa za sve osiguranike mora biti s naznakom imena i prezimena osiguranika i identifikacijskog broja.

Osiguranje mogu ugovoriti lica od navršениh 14 do navršениh 75 godina. Kad nastane nesretni slučaj u smislu ovih Pravila, osiguratelj isplaćuje iznose ugovorene u polisi osiguranja ako su ugovoreni i to:

- osigurani iznos za slučaj smrti ako je zbog nezgode nastupila smrt osiguranika, odnosno osigurani iznos za slučaj invaliditeta ako je zbog nezgode nastupio potpuni invaliditet osiguranika
- procenat od osiguranog iznosa za slučaj invaliditeta koji odgovara procentu delomičnog invaliditeta, ako je zbog nezgode nastupio delimičan invaliditet osiguranika
- ako je ukupan procenat invaliditeta preko 50%, tada se svaki deo procenta invaliditeta preko 50% priznaje u dvostrukom iznosu
- dnevnu naknadu ako je osiguranik zbog nezgode bio privremeno ne isplaćen za rad, odnosno za obavljanje svog redovnog zanimanja
- naknadu troškova lečenja ako je osiguraniku zbog nezgode bila potrebna lekarska pomoć i ako je zbog toga imao troškove lečenja
- ostale ugovorene obaveze prema Posebnim uslovima i Uslovima za osiguranje

Zaključivanjem osiguranja osiguranik svoje varijabilne troškove pretvara u fiksne troškove, plaća premiju osiguranja, a ekonomske posledice koje mogu nastati zbog nastupanja određenog rizika prenosi na osiguratelja. Ovakvim prenosom rizika osiguranik sebi stvara sigurnost za budućnost.

Radi dobre poslovne prakse, može se sačiniti Ugovor o osiguranju odgovornosti prevoznika i/ili odgovornost špeditera odnosno provajdera. Prevoznik može povećati rizik svoje profesionalne odgovornosti osigurati sklapanjem ugovora o osiguranju odgovornosti prevoznika. Prevoznici koji se tim poslom bave profesionalno, sklapanjem ovakvog ugovora, najčešće se odlučuju za sklapanje godišnjih ugovora o osiguranju svoje odgovornosti proizašle upotrebom vozila iz voznog parka koji se ugovorom definiše. Osiguratelj, može na osnovu svih relevantnih podataka važnih za projekciju rizika u navedenom periodu (npr. nosivosti kamiona, vrsti robe koja se prevozi, rutama na kojima se prevoz vrši, poslovnoj reputaciji prevoznika) predložiti osiguraniku osiguranu svotu do koje može pružiti pokriće osiguranja i, nakon sporazuma o tom važnom elementu ugovora, odrediti premiju. Zbog različitih (promenljivih) elemenata koji se uzimaju u razmatranje kod kreiranja ponude ovog osiguranja za određen vozni park nekog prevoznika, u praksi su česte tzv. „krojene“, „*tailor-made*“ polise osiguranja odgovornosti, prilagođene specifičnim uslovima prevoza i interesima konkretnog prevoznika, ali koje ujedno odražavaju i interes osiguratelja prema tom konkretnom osiguraniku. Zbog poverljivosti poslovnih odnosa iz takvih ugovora, nemoguće je izvršiti analizu uslova ovakvih osiguranja odgovornosti na srpskom tržištu osiguranja. Međutim, opšti uslovi osiguranja odgovornosti prevoznika vodećih srpskih osiguratelja pružaju nam dovoljno podataka o osnovnim elementima ovih ugovora.

Sve ostale vrste osiguranja, procenu rizika, visine i način priznavanja šteta, propisuju osiguravajuća društva svojim poslovnim aktima.

3.4 OSIGURANJE ROBE U TRANSPORTU

Roba/teret je, bez obzira na vid transporta i transportno sredstvo, relaciju i režim transporta, tokom transporta do mesta istovara izložena čitavom nizu najrazličitijih rizika koji mogu prouzrokovati njeno oštećenje (umanjenje vrednosti) usled nepredviđenih, eksternih faktora rizika ili potpuni gubitak. U zavisnosti od vida transporta, osiguranje robe može da pokriva razne rizike kao što su: sudari, oluje, požari ili eksplozije, štete prouzrokovane vodom, piraterija, sudari, havarijske štete, nezakonite radnje vozača, kapetana, posade, krađa ili sitna krađa, štete ili lomljenje usled nepravilnog rukovanja, tonjenje ili potonuće kao i gubitak robe.

Osiguranje robe u transportu je imovinsko osiguranje robe koji se transporti ili čuva u skladištu radi dalje otpreme. Najčešći korisnici osiguranja u transportu su sami vlasnici, jer se pored osiguranja robe koji se transporti osiguravaju i trajna i obrtna sredstva. Osiguranje pokriva sve štete nastale usled fizičkog gubitka i oštećenja u međunarodnom ili domaćem transportu. Stepenu pokrivanja osiguranja zavisi od rizika koji su pokriveni polisom, ali i od rizika itinerera robe kojom se otprema, odredišta i standardne prakse za određene vrste trgovine.

Osiguranje robe u domaćem transportu se odnosi na slučajeve kada da se polazno i odredišno mesto nalaze u okviru granica jedne zemlje. Predmet osiguranja u domaćem transportu je svaka pošiljka koja se transportuje na teret osiguranika sa bilo kojim transportnim sredstvom. Pošiljka se osigurava od svih transportnih rizika, plus dopunska premija za osiguranje od specifičnih rizika (lom, iscurenje, kvar i sl.). Kod nas, ne postoji praksa osiguranja robe u unutrašnjem transportu jer je pokriće odgovornosti još na početku razvoja, malo ko osigurava robu jer se stalno povećava cena osiguranja, relativno je nisko vrednovanje roba, nezna se najpovoljnija osnovica sa osiguranje (npr.špeditera kao preduzetnika, u međunarodnom saobraćaju se obračunava prema zlatnom franaku mase 10/31 gr zlata čistoće 0,900 = 0,323 gr 24 karatnog zlata), nepostoji adekvatna visina

premija, nejasan je iznos ograničenja odgovornosti, ne vrši se osiguranje isprava potrebnih u regresionom postupku i dr.

Osiguranje robe u međunarodnom transportu, predstavlja osiguranje kod kojeg se polazno i/ili odredišno mesto ne nalaze na teritoriji zemlje izvoza, bez obzira o kom se transportnom sredstvu radi. Za osiguranje robe u međunarodnom transportu koristi se Ugovor o međunarodnoj kupovini i/ili prodaji robe odnosno faktura. Osiguranik ima obavezu da prijavi sve informacije od značaja za ocenu rizika, kako bi osiguravajuće lice moglo da oceni tip ugovora koji treba zaključiti. Nakon definisanja ugovora, osiguranik plaća premiju kao cenu osiguranja. Iznos premije osiguranja zavisi od visine procenjenog rizika, verovatnoće nastupanja i vrednosti osiguranja.

U situacijama kada je korisnik dužan da obezbedi osiguranje, prodavac mora da dobije potvrdu da je pošiljka osigurana pre nego što se ona fizički izveze. Najbolje je zahtevati kopiju dokumenta o osiguranju kako bi se potvrdilo da je obezbeđeno pokriće od rizika transporta robe. Roba se obično osigurava do luke ili aerodroma u kojima se vrši pretovar. Često se osiguranje robe može produžiti „od skladišta do skladišta“, tj. „od vrata do vrata“. Roba treba da bude osigurana najmanje na puni iznos fakture. Tako će osiguranik, u slučaju gubitka ili oštećenja robe, biti u istoj finansijskoj poziciji kao kada bi posao bio uspešno okončan.

Osiguranje robe omogućava da se, osim robe, ugovore i nadoknada troškova otpreme, pakovanja i transporta do odredišta, troškovi premija osiguranja i očekivane dobiti kao i ostali troškovi robe (carine, porezi i drugo). Visina pokrića zavisi od potreba osiguranika koji se mogu odlučiti na pokriće samo određenih imenovanih rizika (osnovni rizici) ili na sveobuhvatno pokriće „svi rizici“. Osiguranje je moguće sklopiti za svaki pojedinačni transport posebno (osiguranje u drumskom, železničkom, rečnom ili vazdušnom transportu robe) ili, ukoliko osiguranikovo poslovanje uključuje različite vidove transporta u toku godine, može se sklopiti godišnji ugovor o osiguranju (generalna polisa).

U slučaju nastanka štete, neophodno je, na odgovarajući način utvrdite prirodu, obim i uzrok štete kao i okolnosti pod kojima se šteta dogodila. Konstatacija šteta na teretu zavisi od transportnog sredstva i vrste štete. U pomorskom transportu štetu obično konstatuje havarijski komesar. Kod ostalih vrsta transporta primaoc robe i prevoznik. Obaveza osiguravača je da daje nadoknadu za nastalu štetu po uslovima Ugovora o osiguranju. Kategorije šteta, može biti:

- potpuni gubitak osiguranog robe (stvarni i izvedeni),
- delimični gubitak i oštećenje osiguranog robe,
- troškovi spašavanja i troškovi neposredno prouzrokovani nastupanjem osiguranog slučaja,
- troškovi konstatacije i likvidacije štete.

Mogućnost nastanka određenih šteta na robi je sve veća zbog čega se preporučuje osiguranje robe posebno u međunarodnom transportu.

3.4.1. Specifičnosti osiguranja robe u drumskom transportu

Osiguranje se vrši po osnovu opstih uslova za osiguranje robe u transportu i posebnih uslova za osiguranje osnovnih rizika. U međunarodnom drumskom transportu, robe se mogu osigurati na ratne i političke rizike s tim što se uz polis osiguranja dodaju i dve klauzule iz pomorskog osiguranja: ratne klauzule instituta i klauzule instituta štrajka.

Osiguranik podnosi zahtev za osiguranje pre započetog transporta i plaća premiju prilikom uručenja polise tako da Ugovor o osiguranju stupa na snagu u trenutku kada osiguravajuće

društvo primi zatev odnosno osiguranik potpiše ugovor. Osiguranik stiče pravo osiguranja ako prethodno ispuni uslove:

- pouzdanog upravljanja vozilom,
- pridržavanja maksimalne dozvoljene nosivosti,
- ispravnog tovarjenja i zaštite robe,
- obezbedjenje pratioca vozača prilikom transporta, čuvanja robe prilikom prekida putovanja.

Osiguranik gubi pravo na odštetu ako je do štete došlo zbog zle namere, grube nepažnje ili izazivanja osiguranog slučaja.

Prema ugovoru o osiguranju, osiguranik je dužan da:

- preduzme sve mere kako na robu ne bi nastala oštećenja veća od prijavljenih,
- otkloni oštećenja na ambalaži prilikom manipulisanja,
- izvrši pretovar robe usled kvara na transportnom sredstvu,
- omogući osiguravaču da ostvari pravo regresa od trećih lica koja su odgovorna za nastalu štetu.

Da bi osiguranik ostvario pravo na nadoknadu štete, uz odsetni zahtev prilaže i:

- original polisu,
- original tovarnog lista, paking listu, teretnicu ili drugi dokument kojim potvrđuje vrstu i količina robe,
- fakturu za delimičnu ili celu pošiljku,
- zapisnik o pregledu robe.

Čim osiguranik dozna za štetu, dužan je da najbržim načinom obavesti osiguravajuće društvo i preduzme sve potrebne mere da do povećanja štete ne dodje. Osiguravajuće društvo je dužno da odmah pristupi utvrđivanju i proceni štete, rok za isplatu je, najkasnije, trideset dana. Ukoliko osiguravajuće društvo odbije odsetni zahtev, dužno je da pismenim putem da obrazloženje takve odluke i vrati poslata dokumenta. Ako osiguranik nije zadovoljan obrazloženjem ili visinom nadoknade, može pokušati da svoje pravo ostvari putem nadležnog sudskog organa.

3.4.2. Rizici u drumskom transportu

Rizik osiguranja, je motiv, pretpostavka i sadržaj osiguranja. Samo ako postoji određeni rizik nastaje i ekonomska potreba za njegovim pokrićem putem osiguranja. U okviru tog odnosa pod pojmom rizik podrazumeva se budući neizvestan događaj nastao ne zavisno od isključive volje osiguranika zbog koje osiguranik može pretrpeti materijalnu štetu. Izraz "svi rizici" obuhvata sve iznenadne događaje. Osiguravanje protiv svih rizika (*A.A.R. - Against all Risks*), pokriva najveći broj rizika - osnovne i dopunske rizike koji su naročito opasni za osetljivu robu, ali ne pokriva rizik rata i štrajka, niti nadoknađuje štete koje su posledica krivice osiguranika, prirodnih svojstava robe, mana robe, štete zbog nepravilnog i nedovoljnog pakovanja, i dr. Sklapanjem ugovora o osiguranju osiguratelj preuzima na sebe prihvatanje štetnih posledica od osiguranog rizika. Pojam osigurani rizik treba razlikovati od pojma osigurani slučaj. Osigurani slučaj je događaj nastao ostvarenjem osiguranog rizika. Osigurani slučaj nije budući neizvesni događaj, nego događaj koji se već ostvario.

Iz definicije rizika kao budućeg neizvesnog događaja nastalog ne zavisno o isključivoj volji osiguranika proizlaze sledeći bitni elementi rizika, događaj mora:

- postojati, pod kojim se podrazumeva spoljni događaj odnosno nezgoda (*fortuity*), koja ima za posledicu gubitak ili oštećenje osigurane robe,
- dogoditi se u budućnosti nakon završetka izrade odnosno potpisa ugovora ili nakon trenutka od kojeg prema ugovoru osiguravatelj snosi rizik,
- biti neočekivan, kao neizbežan uslov,
- biti nezavisan o isključivoj volji osiguranika - Pojmom rizik u poslu osiguranja nije obuhvaćen događaj koji je nastao isključivo voljom osiguranika.

U međunarodnom drumskom saobraćaju, transportni rizici kojima je izložena osigurana roba dele se na: osnovne, dopunske, specijalne:

Osnovni rizici:

- saobraćajna nezgoda transportnog sredstva (sudar, udar, prevrnuće, iskliznuće i sl.),
- elementarna nepogoda (oluja, snažan vetar, provala oblaka, poplava, snežna mećava, grom, odron zemljišta, zemljotres),
- požar, eksplozija,
- krađa ili neisporuka celepošiljke, do koje dođe zbog nastupanja jednog od ispred navedenih rizika,
- prodor vode u transportno sredstvo, kontener ili mesto uskladištenja, itd.

Dopunski rizici:

- manipulativni - gubitak ili oštećenje osigurane robe tokom utovara ili istovara sa transportnog sredstva (lom, cepanje, perforacija razne ambalaže sa curenjem i rasipanjem, ulubljenje, ljušćenje, ogrebotine i deformacije robe, rđa, oksidacija, korozija, promena mirisa, dodir sa drugom robom, lom i oštećenje instrumenata, aparata i sl.,
- krađe, delimične krađe i neisporuke,
- zlonamerno i protivpravno rukovanje robom.

Specijalni rizici:

Rizici usled kojih mogu nastati štete usled ratnih dejstava, mana ili prirodnih svojstava osiguranog predmeta i rizici vezani za određena svojstva robe (štete prouzrokovane upotrebom u ratne svrhe, atomske ili nuklearne eksplozije, štete nastale zbog rata, pobune, zarobljavanja, zaplene, zaostalih mina, bombi. naduvavanje-bombaža limenki, samozapaljenje, smrzavanje, razmrzavanje, zagrevanje i znojenje, uginuće, prinudno klanje ili ubijanje, gubitak ploda, manjak iz bilo kog razloga, kvar, žižljivost kod žitarica i sl..

Dopunski koji nisu obuhvaćeni pojmom rizik, obuhvataju (štete nastale zbog namernog postupka osiguranika, uobičajeni gubitak u masi/kalo ili zapremeni, štete nastale zbog neodgovarajućeg pakovanja ili neprikladnog vozila i sl.

Masovna upotreba kontenera u transportu nametnula je potrebu njihovog osiguranja. Ako su konteneri u vlasništvu broдача ili neke lizing kompanije a koji se koriste na osnovu ugovora o zakupu, konteneri se mogu osigurati posebnim ugovorom o osiguranju ili se mogu, kada je njihova upotreba trajnije vezana za određeni brod ili upotrebu, osigurati istim ugovorom o osiguranju kojim je osiguran i sam brod odono neko drugo vozilo.

Zbog specifičnosti fizičkog svojstva kontenera i načina njihovog korišćenja, za njihovo je osiguranje bilo neophodno formulirati posebne uslove osiguranja, pa su donete posebne institutske klauzule za osiguranje kontenera. Iako se jednim ugovorom ili polisom može osigurati jedan ili više kontenera, u ugovoru ili polisi osiguranja svaki se kontener označava pojedinačno njegovom identifikacijskom oznakom. U okviru osiguranja kontenera prema institutskim klauzulama treba razlikovati:

- osiguranje područja plovidbe,
- osiguranje transportnih rizika, koje obuhvata: osiguranje "svih rizika", osiguranja potpunog gubitka, kasko klauzule u institutskim klauzulama za osiguranje kontenera, kargo klauzule u institutskim klauzulama za osiguranje kontenera,
- osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka.

Obaveza osiguranika je da u svim slučajevima, preduzme preventivne mere radi sprečavanja ili smanjenja štete, da ustupi osiguravaču svoja prava prema licu odgovornom za štetu, dostavi osiguravaču odštetni zahtev sa dokaznom dokumentacijom ukoliko do neželjenog događaja dođe. Ukoliko, dođe do nastanka štete procena težine rizika obavlja isključivo

osiguranik na osnovu podataka dobijenih od ugovarača osiguranja. Postupak procene rizika obuhvata:

- procenu stepena verovatnoće nastajanja osiguranog slučaja,
- procenu moguće visine štete.

Verovatnoća ostvarenja osiguranog rizika zavisi od više faktora. Ti faktori nemaju karakter permanentosti i zavise o više okolnosti pojedinih slučajeva. Svi su obuhvaćeni tarifama osiguranja. Njihova vrednost daje odgovor na osnovno pitanje za koju premiju je osiguranik spreman osigurati razmatranu robu. Radi redovnog poslovanja osiguravač u svojim tarifama imaju skalu tipičnih slučajeva prema uticaju pojedinih faktora na rizik uz široke mogućnosti prilagođavanja pokrića prema specifičnostima pojedinog slučaja. Osnovni elementi koji su u osiguranju robe značajni za procenu rizika su: osigurani predmet – vrsta robe, pakovanje, vrsta transporta, osigurana relacija, svojstva i starost transportnog sredstva.

3.4.3. Štete i likvidacija

Pod pojmom šteta u KARGO osiguranju robe u drumskom transportu se podrazumeva materijalno oštećenje i gubici osigurane robe usled ostvarenja osiguranih rizika. Postoje sledeće vrste šteta:

- potpuni gubitak osiguranog predmeta (stvarni i izvedeni),
- delimični gubitak i oštećenje osiguranog predmeta.

Stvarni potpuni gubitak je potpuni materijalni gubitak cele količine osigurane robe. Potpuni gubitak samo jednog dela osiguranog predmeta – robe (npr. potpuni gubitak samo jednog koleta iz pošiljke koja se sastoji iz više koleta) ne predstavlja stvarni potpuni gubitak. Do stvarnog potpunog gubitka obično dolazi usled: propasti odnosno uništenja cele pošiljke (npr. ako roba izgori u požaru, ako se vozilo prevrne u provaliju ili potone u reku bez mogućnosti vađenja i sl.), oštećenje robe koje je učinilo da je prestala da bude roba određene vrste (npr. ako se cement usled delovanja vode stvrdne, šećer usled djelovanja vode rastvori i sl.), nestanka osigurane robe (npr. ako o robi i drumskom vozilu na kojem se ona nalazila nema nikakvih vesti 30 dana pa se može smatrati da su propali), ako je osiguranik lišen osigurane robe bez mogućnosti da mu bude vraćena.

Izvedeni potpuni gubitak je ekonomski gubitak robe za osiguranika, tj. osigurana roba i dalje fizički postoji, ali za osiguranika više ne predstavlja nikakvu ekonomsku vrednost. Najčešći slučajevi izvedenog potpunog gubitka su oni kada je stvarni potpuni gubitak neizbežan i kada su troškovi potrebni za opravku, očuvanje i vraćanje osigurane robe veći od njene vrednosti.

Troškovi konstatacije i likvidacije štete nadoknađuju se iz osiguranja u potpunosti i ako je šteta na koju se odnose pokrivena osiguranjem. Ukoliko osiguranik odbije da plati troškove konstatacije štete, pa se ovaj obrati osiguravaču, osiguravač će platiti ove troškove i ukoliko šteta na koju se odnose nije pokrivena osiguranjem. U troškove konstatacije štete uvršćuju se i troškovi prodaje oštećenog predmeta, a sa ciljem utvrđivanja visine štete.

Kod šteta se mora imati u vidu kauzalni (uzročni) odnos između rizika i nastalih šteta. Kod nas, u transportnim osiguranjima je u primeni teorija ne posrednog uzroka (causa proxima). Teorija ne posrednog uzroka – gde je osiguravač dužan da nadoknadi samo onu štetu koja je neposredna posledica osiguranog rizika, dok za posredne posledice osiguranog rizika ne odgovara.

Na osnovu dokumenata priloženih uz odštetnih zahtev osiguravač vrši identifikaciju osiguranog predmeta, utvrđuje datum nastanka štete i važenje osiguranja u momentu nastanka štete, utvrđuje da li je nastala šteta pokrivena osiguranjem, a kad utvrdi osnov a naknadu štete sačinjava obračun štete i vrši isplatu naknade. Ukoliko otkloni svoju obavezu

da naknadi štetu uz pismenu obrazloženje vraća osiguraniku dokumente koji su bili priloženi uz odštetni zahtev.

Posebnu odgovornost ima špediter ukoliko se preko njega vrši "kargo" osiguranje. Odgovornost osiguranika kao operatera i ugovornog vozara robe prema korisniku transporta za izvršenje međunarodnog multimodalnog transporta robe preuzete na transport po FIATA teretnici (FBL) i to za :

- dokazani potpuni ili delimični gubitak pošiljke
- oštećenja na pošiljci koja su nastala za vreme trajanja osiguranja
- štete nastale usled zakašnjenja u isporuci.

Osiguravač se obavezuje da osiguraniku/korisniku transporta naknadi sve iznose koji su osnovani i koje osiguranik treba da plati iz osnova špediterske odgovornosti prema uslovima FIATE FBL.

Osiguranjem se pokriva samo odgovornost osiguranika koju ovaj ima prema odredbama FIATA teretnice, a ne i šira odgovornost koju je špediter preuzeo na sebe putem ugovora o otpremi i transportu pošiljke.

3.5 ZAKLJUČENJE OSIGURANJA

Osiguranje se može zaključiti pojedinačno, za svaki transport koji treba da se realizuje ili po generalnoj polisi (*GPT*) za celokupan transport u toku osiguranog perioda koji je preciziran ugovorom. Osiguranje se zaključuje podnošenjem prijave osiguranja odnosno pisanog zahteva od strane osiguranika, na osnovu koga osiguratelj izdaje polisu sa svim relevantnim podacima koja predstavlja ispravu o zaključenom ugovoru o osiguranju.

Polisa može biti pojedinačna ili generalna, valutirana sa navedenim vrednostima robe ili ne valutirana, devizna ili dinarska, za pomorski ili kopneni transport, izvozna ili uvozna. Pojedinačna se odnosi na osiguranje određene vrste robe a generalna pokriva sve robe koje osiguranik transportuje pod unapred dogovorenim uslovima i predstavlja opšti Ugovor o osiguranju. Valutirana polisa sadrži vrednost osiguranog robe a ne valutirana isto ne sadrži.

Polisa osiguranja, je dokument koji se izdaje u određenoj formi prilikom sklapanja osiguranja ili nakon toga, a sadrži sve bitne odredbe osiguranja: ime ugovaratelja, osigurani predmet, putovanje ili vreme za koje se roba osigurava, prevozno sredstvo, iznos na koji se zaključuje osiguranje, rizik, uslove osiguranja i potpis osiguratelja. Karakteristike transportne polise:

- to je dokazna isprava jer se njome dokazuje da je sklopljen ugovor o osiguranju, a sadrži obaveze koje je osiguratelj preuzeo u vezi s osiguranjem,
- ne smatra se pismenim ugovorom o osiguranju jer nosi samo potpis osiguratelja i sadrži njegove obveze dok su dužnosti osiguranika navedena samo kao uslovi od kojih zavisi ispunjenje obveze osiguratelja,
- polisa je isprava o dugu, kojom osiguratelj potvrđuje i priznaje obavezu iz ugovora,
- polisa je instrument prenosa prava iz osiguranja tj. osiguranik može preneti svoja prava prilikom prodaje osigurane robe ili indosiranjem polise,
- polisa nije vrednosni papir (dokument ili strogu uračunati obrazac),
- polisa je institucionalni dokument kojim se određuje ko je ugovaratelj osiguranja, a ne mora se znati ko je stvarni osiguranik.

U slučaju gubitka polise osiguratelj mora osiguraniku isplatiti nastalu štetu, ali samo ukoliko dobije garancije da se kasnije neće pojaviti pravi osiguranik s originalom polise. Polisa se izdaje u dva ili više originalnih primeraka do kojih svaki ima istu važnost, ali podnošenjem jednog primerka polise i isplatom odštete na račun njega ostali gube svaku važnost.

Polisa osiguranja je dokument o ugovoru o osiguranju, kojim se osiguranik obavezuje da će platiti određeni novčani iznos (premiju osiguranja), a osiguravajuća organizacija da će,

ukoliko nastupe osigurani rizici, nadoknaditi gubitak osiguraniku, odnosno isplatiti naknadu štete. Dakle, osiguranik je fizičko ili pravno lice koje zaključuje ugovor o osiguranju u svoje ime i za svoj račun, obezbeđujući se od neželjenog dejstva pokrivenih rizika, a osiguravač (osiguravajuća organizacija) je pravno lice koje se ugovorom o osiguranju obavezuje na naknadu štete, odnosno isplatu ugovorenog novčanog iznosa korisniku osiguranja, odnosno osiguraniku kada se ostvari obuhvaćeni rizik. Osiguravajuća organizacija se generalnim ugovorom obavezuje da će, pod određenim uslovima i uz cenu navedenu u ugovoru, osigurati sve pošiljke osiguranika u određenom vremenskom razdoblju ili do ispunjenja određenog unapred ugovorenog iznosa osiguranja. koliko je reč o pojedinačnim ugovorima osiguranja, osiguravalac redovno ispostavlja polisu osiguranja osiguraniku.

Pored polise, kod zaključenja osiguranja u transportu se koriste i sledeća dokumenta:

Certifikat osiguranja. Certifikat sadrži samo osnovne podatke o uslovima po kojima se zaključuje osiguranje. Obično se ispostavlja kad već postoji jedan opšti ugovor sa detaljnim uslovima. Ispostavlja se i tada kad se ne može odmah ispostaviti polisa, a ugovaratelju osiguranja je potrebno da odmah dobije dokument o sklopljenom osiguranju. Ispostavljaju ga osiguravajuća društva, a često i brokeri koji su zaključili opšti ugovor o osiguranju za račun svojih komitenata, ali mora se o tom certifikatu izvestiti osiguravajuće društvo s kojim je zaključen opšti ugovor.

List pokrića. Ispostavlja se kod transportnog osiguranja kad se sklapa ugovor o osiguranju, ali još nisu određeni svi elementi potrebni za definitivno zaključenje ugovora. List pokrića ima privremeni karakter i čim su poznati svi elementi relevantni za zaključenje ugovora on se povlači i izdaje se polisa.

Potvrda o sklopljenom osiguranju. Kad ispostavljanje polise nije potrebno osiguratelji često zaključuju ugovor bez polise, a to je slučaj uglavnom kod uvoza robe. Na prijavi osiguranja tada stoji da je osiguranje sklopljeno po uslovima i premijskoj stopi navedenim u samoj prijavi. Ovaj dokument nema funkcije polise, ali u praksi mogu u potpunosti zameniti polisu kao dokaznu ispravu o sklopljenom osiguranju.

Potvrda o osiguranju. Osiguravajuće društvo može, umesto polise osiguranja, izdati sertifikat i potvrdu osiguranja. Sertifikat osiguranja se izdaje ukoliko se, iz bilo kojeg razloga, ne može izdati polisa osiguranja, a na osnovu generalnog ugovora o osiguranju, i to pre otpreme pojedinačnih pošiljki. Potvrda o osiguranju se ispostavlja kada polisa nije nužna.

Pismeni ugovori o osiguranju. Ima slučajeva kad je potrebno da se pismeno naznače posebne odredbe sklopljenih ugovora, a upotreba polise je neprikladna ili nije moguća. Tada se sastavljaju ugovori o osiguranju u formi koje je inače uobičajena za sklapanje ugovora. Taj ugovor ima sličnu funkciju kao i polisa.

U slučaju nastanka osiguranog rizika osiguranik je dužan da preduzme sve da se šteta smanji na minimum, da obezbedi dokaze o nastaloj šteti, da obezbedi regresno pravo osiguratelju i da ga prevashodno na odgovarajući način i bez odlaganja obavesti o nastaloj šteti. Najčešći dokazi o nastaloj šteti su komisijski zapisnici kao zvanični dokumenti koji se razlikuju po pojedinim vidovima transporta (Zapisnik K-320 na železnici, *Container Inspection Report* i dr.)

Na osnovu podnetog zahteva za naknadu štete osiguratelj proverava prezentirane dokaze i pristupa davanju naknade osiguraniku za štete na osiguranom teretu. Nakon toga, na osnovu obezbeđenog regresnog prava od strane osiguranika, osiguratelj ističe zahtev prema počinitelju štete do isplaćenog iznosa.

Čest je slučaj da ugovor o osiguranju robe zaključuje špediter. On to čini na zahtev komitenta pri čemu treba da vodi brigu o toj robi kao dobar preduzetnik. Osiguranje mora zaključiti tako da štiti interese svog komitenta. Takođe, špediter mora svojim savetima pomoći komitentu da izda zahtev za osiguranjem robe i da to učini pravovremeno, a ako komitent ne da nalog za osiguranjem špediter ima pravo sam osigurati robu ako smatra da je to u interesu komitenta.

Međutim, u praksi robu u transportu špediter osigurava samo na izričit nalog i protiv rizika koje je naveo nalogodavac/pošiljaoc odnosno vlasnik robe. U dispoziciji je potrebno navesti protiv kojih rizika treba teret osigurati. Ako je dat opšti nalog za osiguranje, onda on važi do opoziva i špediter je dužan osigurati sve pošiljke odnosnog nalogodavca tj. izdati generalnu polis osiguranja. U drugim slučajevima osiguravaju se samo one pošiljke koje su izričito navedene u dispoziciji. Ako u nalogu za osiguranje nisu navedeni rizici protiv kojih teret treba osigurati, špediter je dužan osigurati pošiljku samo protiv uobičajenih transportnih rizika.

Špediteri s osigurateljem imaju posebne ugovore za osiguranje robe u transportu. U ponudi za osiguranje robe čije prazne obrasce osiguravatelj daje na raspolaganje špediteru unose se podaci o osiguraniku, podaci o pošiljci, podaci o instradaciji, podaci o vrednosti robe i rizici i ostali uslovi osiguranja. Kod kopnenih transporta unosi se klauzula svih rizika u transportu (AAR), kod pomorskog (TLO, FPA, WA ili AAR). Ukoliko se teret želi osigurati od ratnih ili političkih rizika unosi se kartica WAR ili SR&CC². Ove kartice nazivaju se institutske klauzule koje utvrđuju tzv. osiguravateljski instituti u Londonu. U pomorskom je prometu najčešće upotrebljavana *Lloyd's SG* polisa koja se koristi u nepromenjenom obliku od 1892. godine. Teret se osigurava upisom u posebnu "*knjigu pokrića*" koju vode špediteri, pa je ovaj način osiguranja preko špeditera praktičan i jeftin.

3.6 REOSIGURANJE I SUOSIGURANJE

Pod reosiguranjem se podrazumeva osiguranje osiguratelja kojim ovaj obezbeđuje sebe od posledica zaključenih osiguranjem time što deo ili sve rizike osigurava kod drugog osiguratelja. Osiguratelj koji svoje rizike ustupi drugom osiguratelju zove se cedent a osiguratelj koji preuzima rizike zove se reosiguratelj.

Reosiguranje se zaključuje u slučajevima visokih vrednosti robe koje su predmet osiguranja ili specijalnih rizika kada su iznosi naknade štete toliko veliki da bi mogli da ugroze finansijsku situaciju osiguratelja. Ugovor o reosiguranju je odnos između dva ili više osiguratelja i kao takav nije od neposrednog interesa za osiguranika sem što je dužan, da za izuzetno visoke vrednosti osiguranja, prijavi osiguratelju znatno ranije da bi ovaj, koristeći se instrumentom plaćanja reosiguranja, mogao da prihvati takvo osiguranje. Reosiguranje tako omogućuje osiguratelju pokriće velikih i teških rizika, održavanje likvidnosti poslovanja, i omogućuje da pri zaključivanju ugovora o osiguranju ne primenjuje selekcionisanje rizika.

Reosiguratelj nije direktno obavezan osiguraniku, a osiguranik ne zna niti mora da zna za takav dogovor jer on svoje pravo ostvaruje direktno po osnovnom ugovoru o osiguranju. Reosiguranje je podela obaveza iz osiguranja, zapravo osiguranje samog osiguratelja za deo obaveza koje smatra da ne može pokriti raspoloživim sredstvima. Stoga je reosiguranje vertikalna podela rizika koji se u odnosu osiguranik - osiguratelj ne menja, ali se zato zaustavlja ili ne zaustavlja kod jednog reosiguratelja.

Svrha reosiguranja je u indirektnom sudelovanju u pokriću rizika osiguratelja. No, ta funkcija obavlja se samo pod pretpostavkom da postoji valjani osiguravajući odnos između osiguratelja i osiguranika. Vrste reosiguranja razlikujemo prema sadržaju, načinu pokrića, načinu nastanka obaveze iz reosiguranja, sistemu i načelima pokrića iz ugovora o reosiguranju. Pri tom razlikuju se aktivno i pasivno, obvezno i dobrovoljno, zatim potpuno, proporcionalno i neproporcionalno reosiguranje i reosiguranje svota i reosiguranje šteta.

² **AR**-all risk; accounts receivable; assigned risk. **ARCO**-Associated **FPA**-free of particular average. **FPAAC**-free of **SR&CC**-strikes, riots, and civil commotions ... **TLO**-total loss only ... **WA**-with average ... **WPA**-with particular average ...

Aktivno i pasivno reosiguranje predstavlja raspodelu rizika bez sudelovanja i uticaja osiguranika jer ne dolazi do promene ugovornog odnosa između osiguranika i osiguratelja. Pasivno reosiguranje je ustupanje dela obaveza u pokriće reosiguratelja, a aktivno reosiguranje je preuzimanje rizika u pokriće reosiguratelja. U obaveznom reosiguranju osiguratelj se obavezuje da će sve rizike navedene u ugovoru reosigurati na određeni način, čime se stvara obaveza osiguratelja prema reosiguratelju. U dobrovoljnom reosiguranju ugovor se zaključuje po slobodnoj volji osiguratelja. Reosiguratelj pritom može oceniti konkretan rizik pre preuzimanja obaveze reosiguranja.

Potpuno reosiguranje podrazumeva ustupanje celokupne obaveze iz ugovora o osiguranju u pokriće reosiguranja. Proporcionalno reosiguranje je ono kod koga osiguratelj i reosiguratelj u jednakoj proporciji dele obavezu iz osiguranja. Neproporcionalno reosiguranje podrazumeva da osiguratelj samostalno određuje visinu svoje obaveze, a ostatak obaveze snosi reosiguratelj neograničeno ili limitirano. Prema načelu slobode ugovaranja stranke iz ugovora o reosiguranju slobodno svojom voljom određuju sadržaj ugovornog odnosa. Stranke se moraju sporazumeti o minimumu elemenata ugovornog odnosa, a to su bitni elementi ugovora o reosiguranju a to su sledeći:

- **predmet reosiguranja**, je predmet ugovora o osiguranju, tj. to je ono što čini predmet obaveza i prava cedenta (osiguratelja) i reosiguratelja,
- **rizik reosiguranja**, je deo rizika iz ugovora o osiguranju. i rizik reosiguranja kao neizvestan događaj ima svoja svojstva, kao da događaj mora biti moguć, događaj mora biti neizvestan, nezavisan o volji osiguranika ili korisnika osiguranja i događaj se mora dogoviti u budućnosti. Osnovne grupe rizika su osnovni, dopunski, ratni i politički, i isključeni rizici,
- **reosigurana svota ili svota reosiguranja**, je deo svote osiguranja koju je cedent primio, odnosno ustupio u pokriće reosiguranja. Tu će svotu isplatiti reosiguratelj cedentu iz ugovora o reosiguranju ako nastupi osigurani slučaj,
- **premija reosiguranja**, je po pravnoj prirodi iznos na koji reosiguratelj ima pravo od cedenta iz ugovora o reosiguranju, to je naknada koju reosiguratelj prima od cedenta u zamenu za obećanu svotu reosiguranja. Uplatom premije reosiguranja reosiguratelj preuzima obavezu iz ugovora o reosiguranju. Kada cedent plati premiju reosiguranja, stiže svoja prava iz ugovora o reosiguranju. S ekonomskog aspekta premija reosiguranja je cena rizika, odnosno cena reosiguranja.

Nebitni elementi ugovora o reosiguranju su npr. uslovi reosiguranja, deljenje sudbine, klauzula propusta, način obračuna i plaćanja premije, utvrđivanja i plaćanje štete.

Suosiguranje.

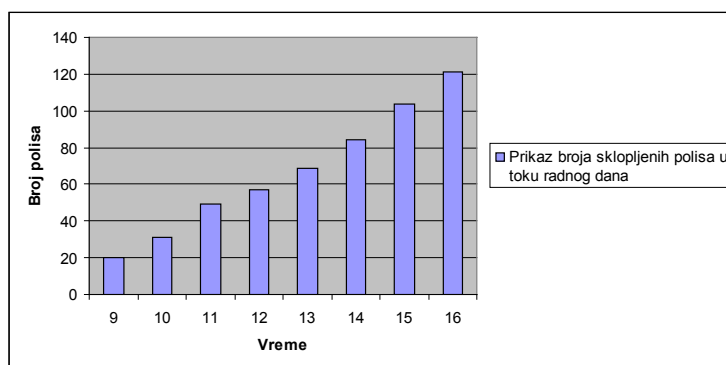
Suosiguranje je učešće dva ili više osiguratelja u sklapanju jednog ugovora o osiguranju tako da svaki osiguratelj preuzima pokriće određenog dela rizika. To znači da svaki osiguratelj na sebe preuzima u direktno pokriće deo rizika i njegova se obaveza odnosi samo na taj deo. U ugovoru suosiguranja stvara sedirektna, lančano povezana obaveza nekoliko suosiguratelja prema istom osiguraniku koji horizontalnom deobom jednog rizika individualno preuzimaju svoj deo obaveze, tj. pokrivaju svoj deo sudelovanja u snošenju rizika. U takvoj raspodeli niti jedan osiguratelj ne odgovara za obavezu drugog.

Bitne razlike između osiguranja, reosiguranja i suosiguranja sastoje se u tome da li jedan ili više osiguratelja ima obavezu prema osiguraniku, da li se radi o direktnoj ili ne direktnoj obavezi, odnosno horizontalnoj ili vertikalnoj deobi rizika, i da li se raspodela obaveza provodi automatski ili se ona bazira na prethodno sklopljenom ugovoru. Kod osiguranja se radi o jednom osiguratelju koji je direktno odgovoran osiguraniku, kod suosiguranja se radi o dva ili više osiguratelja koji su direktno odgovorni osiguraniku (horizontalna raspodela rizika), a kod reosiguranja se radi o osiguranju osiguratelja, koji u ovom slučaju postaje osiguranik, kada se ostvaruje sekundarna raspodela rizika (vertikalna), a reosiguratelj nije direktno odgovoran osiguraniku iz originalnog ugovora o osiguranju.

3.7 UPRAVLJANJE OSIGURANJEM

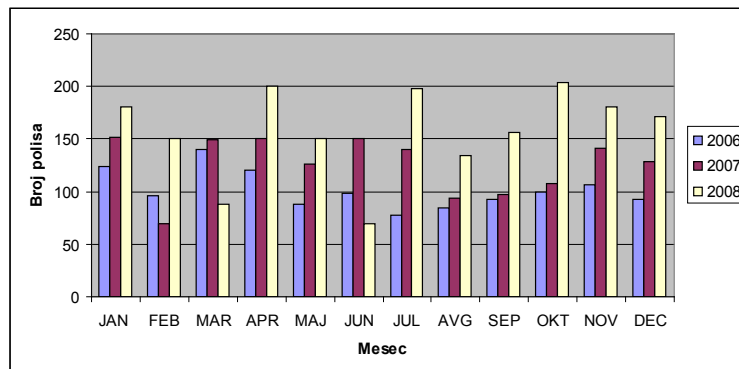
Sve veća primena informacionih tehnologija i određenih naučnih metoda nalaze svoju primenu i u osiguranju posebno kod korišćenja analitičkog i transakcionog sistema odnosno način poslovanja nekog osiguravajućeg društva. Predviđanja u poslovanju zahtevaju predviđanja u narednom periodu kakve će biti potrebe tržišta, koja je kategorija korisnika ključna za koji period u godini, koja je ciljna grupa, koje vrste osiguranja i sl. Istraživanja pokazuju, da iznosi koje su vodeća osiguravajuća društva ostvarila u 2008. godini su uvećane za više od 50 % u odnosu na one iz 2007 god. i rastu iz godine u godinu. Model Data Warehouse je novi pristup koji se javlja u savremenim integrisanim informacionim sistemima koji su primenljivi u osiguravajućim društvima. Osnovna ideja ovog modela je, da se iz velike količine podataka koje poseduje društvo koriste samo oni koji su bitni ili da se otkriju određene interesantne pojave u ovim podacima.

Kada se govori o transakcionom procesiranju, misli se na sisteme koji izvršavaju svakodnevne poslove neke kompanije. To su tzv. OLTP (Online Transaction Processing) sistemi koji ažuriraju podatke kontinualno tokom dana, slika 3.1. Ako npr. želimo da prikazemo životno osiguranje, transakcioni sistem bi bio u stanju da kada se za određenog korisnika formira nova polisa osiguranja, automatski se povećava broj odrađenih polisa osiguranja i takvu polisu bi mogao da vidi svaki korisnik ovog sistema. Ukoliko se određena polisa stornira, sistem će moći da tu polisu izbriše. Takođe sistem će biti u mogućnosti da na osnovu unete polise prikaže „bonus“ na platnu listu izvršioca koji je tu polisu realizovao.



Slika 3.1. Ažuriranje podataka o broju zaključenih polisa u toku radnog dana pomoću OLTP

U konkretnom sistemu osiguravajućeg društva, analitički sistem bi mogao da prikaže kako se određena vrsta polise prodaje trenutno, u poređenju sa istim periodom protekle godine, slika 3.2. Ovo poređenje u OLTP sistemima je skoro nemoguće izvesti jer se podaci neprekidno menjaju.



Slika 3.2. Podaci o prodaji određene polise po mesecima u protekle 3 godine- zahtev karakterističan za OLAP sisteme

Kao primer mogu se postavljati različiti upiti: Koja vrsta polise se najbolje prodaje u nekom gradu i u kom je to odnosu sa zanimanjem korisnika? Da li je unapređenje prodaje u prošlom mesecu bolje nego u istom periodu prošle godine? U kom periodu godine korisnici-zemljoradnici najčešće sklapaju ugovore o osiguranju? I još neka pitanja.

Ono što je ključno ekspertima koji projektuju ovakve sisteme je sledeće: Kada se sistem projektuje kao dvodimenzioni model podataka onda se može lako dobiti odgovor na pitanje „Koliko je polisa realizovano u Januaru ove godine ili nekom drugom predhodnom periodu?“. Pitanje koje možemo da postavimo ukoliko je model projektovan sa tri dimenzije bi moglo da glasi „, Koliko polisa je realizovano u januaru, sa korisnicima koji su stariji od 50 godina?“. Naizgled ovakav podatak nema veliki značaj, ali on menadžmentu kompanije može da pruži jasniju strukturu o starosnoj strukturi svojih korisnika i samim tim može da promeni odluku o načinju zaključivanja ugovora i reklamiranja. Analiza istih podatke sa više aspekata je veoma značajan i služi donosiocima odluka kako bi što bolje odgovorili na situaciju na tržištu.

Dimenzije koje se često u projektovanju mogu organizovati u hijerarhije, kao što su DAN – NEDELJA - MESEC. Kada se govori o osiguravajućem društvu podatak koji se traži često je npr. podatak o ukupnoj prodaji polisa u toku jednog meseca. Ukoliko se želi dobiti odgovor na ovaj upit, bilo bi potrebno sabrati sve podatke koji su vezani za prodaju tokom svakog dana u mesecu. U slučaju da društvo ima 100 poslovnica i da je u svakoj od njih u toku dana sklopljeno po 1-100 polisa, onda je potrebno da upit procesira skoro milion redova, kako bi se dobio odgovor. Ovo zahteva vreme a predstavlja podatak koji je često potreban. Zbog toga je potrebno izvršiti sumiranje, kako bi se sumarni podaci odmah koristili i tako značajno smanjili vreme odziva na upit. Na konkretnom primeru, može se napraviti tabela koja će sadržati sumarne podatke o prodaji tokom meseca za svaku od 100 poslovnica, tako da će, za odgovor na upit potrebno procesirati samo 100 redova.

Ako se u bazi podataka primarni ključ tabele podataka sastoji od spoljnih ključeva ID_Polise, ID_Agenta i ID_Klijenta, da bi se dobila agregacija podataka o polisama po tipovima, može se zadati sledeća SQL naredba:

```
SELECT Vrsta_polise, ID_Agenta, ID_Klijenta  
FROM fact_tabela  
WHERE ProizvodID =Vrsta_polise  
GROUP BY Vrsta_polise, ProdavnicaID, VremelD
```

U osiguravajućem društvu kupci su korisnici koji uplaćuju polise. *Customer Relationship Management* (CRM-Upravljanje odnosa sa kupcima/korisnicima) sistemi se sastoje od aplikacija koje podržavaju aktivnosti CRM. Funkcionalnosti koje su veoma kvalitetno uređene i izvodljive u DW su:

- korisnik kao jedinka, ima sposobnost da se konsoliduje saradnja ili ujedini nekoliko specifičnih kupaca/korisnika tako da se može konstantno poboljšavati kvalitet saradnje,
- posedovanjem menadžment dozvole, čuvanje i obrada deklaracija i/ili izjava od korisnici tako da se može komunicirati sa njima,
- segmentacija kampanje, atributi ili elementi koji se mogu koristiti da se korisnici izdoje u grupe, kao što su redosled podataka, demografski podaci, kampanje, odgovor na kampanje, nivo lojalnosti korisnika,
- usluge i podrška, pomaganje korisnicima pre nego što počnu da koriste uslugu, dok koriste i nakon korišćenja usluge, bavljenje njihovim prigovorima i žalbama, pomaganje u hitnim slučajevima kroz komunikaciju,
- analiza korisnika, razne vrste analiza uključujući tipične kupovine, analizu osetljivosti cena i dr.,
- personalizacija, osmišljavanje web sajta, novih usluga i ponuda za određene korisnike ili grupe korisnike, tako da se obrati pažnja na cene i potražnju za uslugom, personalizovana ponuda,

- lojalnost korisnika, razni načini da se nagrade savesni korisnici i izgradi lojalnost između kompanije i korisnika, uključujući bonifikaciju – sistem zasnovan na bodovnom vrednovanju, klasifikaciji korisnika, analizi anketa koliko su korisnici zadovoljni i dr.

Neki upiti pomažu u *donošenju finansijskih odluka su*: Izveštaji o protoku novca po grupama polisa, tipovima polisa i organizacionim jedinicama koji pružaju analizu prihoda i troškova po velikom broju indikatora performansi. Detaljne analize profita, multidimenzionalne izveštaje po kategorijama profitnih i troškovnih centara (poslovnica, organizacionim jedinicama i sl.) i dr. Sledeća primena koja je takođe od velikog značaja za osiguravajuće kompanije u današnje vreme je *upotreba u marketingu*. Za planiranje i upravljanje marketingom karakteristični su sledeći upiti: Multidimenzioni izveštaji sa detaljima prodaje visokoprotitnih polisa i praćenjem po vremenu, regionima, poslovnica, saradnicima, sektorima i slično, Mogućnost praćenja karakteristika korisnika koji su sklopili polise (zanimanje, godine starosti, stručna sprema, porodični status), radi lakšeg kreiranja ciljnih kategorija korisnika.

DW se koristi i u *prodaji* a upiti u ovom sektoru su uglavnom vezani za odgovore na pitanja kao što su: Koja polisa donosi najveći profit?, Koji korisnici kupuju najprofitabilnije polise?, Koji savetnici, agenti ili poslovnice donose najveći profit? Upravljanje ljudskim resursima je posebno važno u velikim osiguravajućim društvima koje troše velik deo resursa na obuku i usavršavanje kadrova a to su upiti: Koja kategorija agenata i savetnika je imala najviše uspeha u prodaji?, Kolika je uspešnost prema stručnoj spremi savetnika?, Kakva je produktivnost grupe savetnika pre i posle izvršene određene obuke?

Ako npr., osiguravajuće društvo želi da ima DW da bi analizirala prodaju polisa. Šema tog data warehouse-a treba da izgledati:

Prodaja(BrojPolise, datum, idPoslovnice, osiguranaSuma)

Polisa(BrojPolise, TipPolise, nacinPlacanja)

Poslovnica(idPoslovnice, naziv, grad, drzava, telefon)

Tipičan upit za podršku odlučivanju, kolika je prosečna visina osigurane sume koja varira od jedne do druge države, u predhodnom periodu, treba da izgledao:

SELECT drzava, AVG(osiguranaSuma)

FROM Prodaja, Poslovnica

WHERE Prodaja.idPoslovnice = Poslovnica.idPoslovnice AND

datum >= '2008-01-01'

GROUP BY drzava;

Primer koji je spomenut odnosi se na primenu DW u analizi prodaje osiguravajuće kompanije. Jako je važno da se odluči u koje se svrhe koristi DW. Struktura izgradnje koja je prikazana na primeru je značajno pojednostavljena, ali ona bi mogla da odgovori na konkretan upit.

Imajući u vidu da su osiguravajuća društva uglavnom veliki sistemi, donosiocima odluka je mnogo lakše da se upoznaju sa situacijom po segmentima usluge u svakom momentu ako žele da imaju i koriste zahtevanu analizu i to bez velikog čekanja. OLTP sistemi nisu u mogućnosti da to pruže i tu se javlja potreba za kreiranjem OLAP sistema i DW.

Za Srbiju je osiguranje posao budućnosti, jer svest o potrebi osiguranja je u periodu od 2000. godine naglo počela da raste. Sa ovim porastom, konkurencija na tržištu je postala sve jača i privukla je strane kompanije koje su sa sobom donele i svoja pravila poslovanja. Ova pravila u stranim zemljama već uključuju kreiranje mnogo obimnijih DW nego što je trenutno stanje u osiguravajućim kompanijama koje posluju u Srbiji, ali sasvim je sigurno da će se ova situacija promeniti. Specifičnosti tržišta će se mnogo lakše odrediti ukoliko posedujemo dobre podatke i informacije o sopstvenom poslovanju, na osnovu kojih možemo da uvidimo zahteve tržišta i na taj način saznamo šta moramo pružiti klijentima.

Osiguranje, kao posao budućnosti, u kombinaciji sa DW i novim trendovima u čuvanju i upravljanju podacima i informacijama je nešto što može da donese značajan profit, tako da je sigurno da je ovo oblast u koju će osiguravajuće kompanije ulagati.

REZIME

Odgovornost drumskog prevoznika za štetu na robi proizlazi iz ugovora o transportu sklopljenog sa naručiocem odnosno nalogodavcem transporta. Međutim, prilikom rešavanja zahteva na naknadu štete, ili spora koji nastane iz takvog štetnog događaja, potrebno je sagledati šire pravne odnose koji izvire iz dva ugovora o osiguranju koji često prate prevozne ugovore: osiguranja robe u transportu (kargo osiguranja) i osiguranja profesionalne odgovornosti prevoznika. Mogućnost, opseg i visina naknade koju određeni učesnik jednog ili više ovih pravnih odnosa može ostvariti zavisi o konkretnim uslovima pravnog posla iz kojeg izvire njegova prava, odredbama merodavnog prava koje se primjenjuje na taj odnos, kao i ispravnom tumačenju celokupnosti takvog prevoznog posla. U praksi dolazi do određenih problema i nedoumica na svim ovim nivoima, stoga je osnovni cilj ovog dela materije dati prve smernice i objašnjenja o ovakvom transportno-pravnom poslu.

Kada se radi o međunarodnom transportu robe drumom koji rezultira štetom na robi (gubitak ili oštećenje čitave ili dela pošiljke, zakašnjenje u isporuci robe), prevoznik će odgovarati strogo, po osnovu odgovornosti bez krivice (objektivna, kauzalna odgovornost). Ukoliko, dođe do štete na robi tokom prevoza unutar Srbije, prevoznik će odgovarati "za potpun ili delomičan gubitak i oštećenje pošiljke od trenutka preuzimanja do predaje, osim ako ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivice" Prevoznik, odgovara na osnovu pretpostavljene krivice, što je teorijski blaža odgovornost od one prema CMR-u. U međunarodnom transportu odredbama CMR-a, prevoznik je u bitno povoljnijem položaju, jer postoje četiri osnovna razloga oslobođenja od odgovornosti, i niz posebnih razloga poznatih kao posebne opasnosti, kod kojih je brzina i jednostavnost dokaza za prevoznika dodatno olakšana. Opšti razlozi, kod kojih prevoznik mora dokazati postojanje takvog događaja i uzročnu vezu između njega i konkretne štete su: učinjena radnja ili nepažnja naručioca prevoza, uputstva naručioca prevoza dana bez krivice prevoznika, mane na robi i okolnosti koje prevoznik nije mogao izbeći i čije posledice nije mogao sprečiti. Pored toga, prevoznik će se još lakše osloboditi odgovornosti ukoliko dokaže (samo) postojanje jednog od razloga posebnih opasnosti, što je obično navedeno iz samog CMR teretnog lista, pri čemu se uzročna veza između štete i takvog uzroka već (oborivo) presumira. Takvi razlozi, koji su u konvenciji i kvalitetnim transportnim propisima taksativno nabrojani (jer se u praksi pokazalo da dovode do štete na robi u vrlo velikom broju slučajeva), su: prevoz otvorenim vozilom, nedostaci kvaliteta ambalaže, pretovar od strane naručioca prevoza, prirodna svojstva robe, nedovoljne oznake na robi i prevoz živih životinja.

Pitanja za proveru znanja

1. Obrazložite pojam osiguranja, kao ekonomsku i pravnu kategoriju
2. Obrazložite vrste osiguranja prema prirodi rizika
3. Šta je „Kargo“ osiguranje
4. Šta sve znate o riziku osiguranja (pojam, elementi rizika, vrste rizika, promena rizika)
5. Koji su osnovni transportni rizici u drumskom saobraćaju
6. Koji je postupak konstatacije i likvidacije štete
7. Šta je ugovor o osiguranju i kako se sklapa. Koja su dokumenta transportnog osiguranja
8. Šta znate o osiguranju kontenera
9. Koje su bitne razlike između osiguranja, suosiguranja, reosiguranja
10. Dokažite važnost špeditera u sistemu osiguranja

4. TARIFE I TARIFNI SISTEMI

Tarifa je dokument (akt, sveska) nekog transportnog privrednog društva, u kome su propisane cene prevoznih usluga (prevoznina i prateće usluge) koje prevoznik naplaćuje ili može da naplati od korisnika prevoza. U suštini, to je skup izračunatih vozarina za različite vrste usluga koje pruža davaoc usluge u oblasti transporta, pretovara i skladištenja pod određenim uslovima.

Tarifa za prevoz robe sadrži više povezanih dokumenata ili je data kao jedan dokument. U drumskom saobraćaju to je obično jedan dokument koji sadrži daljinar sa svim rastojanjima u unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju, tablice izračunatih vozarina po jedinici transportnog rada, naknade za sporedne usluge i usluge po zahtevu korisnika. Na železnici u unutrašnjem saobraćaju Tarifa za prevoz robe ima više dokumenata, a to su: SPT 31 (uslovi prevoza i računanje prevoznine), SPT 32 (klasifikacija roba po tarifnim razredima i vrstama teretnih jedinica, usaglašena sa NHM), SPT 33 (Imenih stanica), SPT 34 (Daljinar), SPT 35 (Putokaz), SPT 36 (Cenovnik, tarifske tablice za unutrašnji, međunarodni, tranzit, kombinovane tehnologije), SPT 37 (Naknade za dostavu kola), SPT 38 (Tranzitna tarifa). U međunarodnom železničkom prevozu tarife su bazirane na većem broju dokumenata (SOTIF, CIM, DCS, PIM) koje su usaglašene sa UIC kodeksom 211.

Tarifom za prevoz robe se utvrđuje naknada za: usluge izvršenog prevoza (prevoznina), naknada za vreme provedeno na utovaru, istovaru ili čistom pretovaru (duže od dogovorenog ili propisanog vremena), naknada za prevoz pod posebnim uslovima (naročite pošiljke), naknada za rukovanje i manipulisanje robom, naknada za sporedne usluge i drugi troškovi na koje prevoznik ima pravo kao i druge naknade što je vezano za utvrđivanje ukupnih troškova izvršenog prevoza.

4.1 POJAM TARIFE I TARIFNA NAČELA

Pojam tarife je arapskog porekla i znači "objava". Dobila je sadašnji naziv prema mestu (luci) Tarifa koja se nalazi na Pirinejskom poluostrvu (najuži deo Gibraltarskih vrata) i u kome su se naplaćivale takse za prevoz kroz Gibraltarski kanal, nakon prodora Arapa (Maura) na Pirinejsko poluostrvo, tako da je ostala sinonim za sistemski pregled raznih taksi odnosno cena za izvršenje usluga U današnjem značenju reč tarifa se počinje koristiti u 19 veku i vezana je za različite takse i cene usluga. Tarife su izračunate cena vozarina za različite kategorije usluga. Mogu biti: transportne, špediterske, skladišne, lučke i druge terminalne tarife koje donose nosioci (davaoci) usluga, nekada država ili određena udruženja, strukovne i druge asocijacije, međunarodni savezi i dr.

Za proces formiranja i primenu transportni i špediterskih tarifa vezani su različiti pojmovi kao što su: tarifni sistem, politika, tehnika, udaljenost, razred, stav, valuta, secište i dr.

Tarifski sistem, predstavlja sistemski uređen skup propisa i cena određenih usluga. Teorija tarifa i praktična primena pojedinih načela pokazuju da se može govoriti o pet vrsta tarifnih sistema: prirodni tarifni sistem, ekonomsko-politički tarifni sistem, državni tarifni sistem, istorijski ili mešoviti tarifni sistem, tržišno orijentisan tarifni sistem.

Tarifna politika predstavlja smišljen i organizovan uticaj donosioca tarifa na korišćenje usluga i visinu njihovih cena.

Tarifna tehnika podrazumeva način konstruisanja izrade i primene određenih cena usluga.

Tarifna udaljenost predstavlja rastojanje na kome se realizuje određena transportna usluga. U principu bi to trebalo da bude najkraće rastojanje između mesta otpreme i mesta prijema robe. Za različite vidove transporta različita su i rastojanja.

Tarifni razred, u nekim transportnim tarifama roba (železnička tarifa) se svrstava u pojedine tarifne razrede za koje važe određene stavke ili cene prevoza.

Tarifni stav predstavlja iznos u tarifnoj valuti određen za prevoz određene količine robe u određenoj kilometarskoj zoni (udaljenosti),

Tarifna valuta je valuta u kojoj se izražava cena usluge, to je najčešće valuta zemlje (države bilo do sada) ili stabilna valuta neke druge države (euro).

Tarifno secište je granica između dva različita tarifna sistema.

U praktičnoj primeni teorije tarifa i politike tarifa stvorena su i određena tarifna načela, kao što su:

- **načelo javnosti** - tarife moraju biti objavljene na uobičajene način i svakom pristupačne
- **načelo jednakosti** - jednaka primena za svakoga ko ispuni propisane uslove onemogućava stvarnu i ličnu diskriminaciju korisnika. Ovo je vrlo značajno obeležje tarifa, iako ono ne isključuje postojanje izuzetnih tarifa
- **načelo trajnosti** – stalnost tarifa, iako u relativnom smislu, znači da je potrebno da se tarife što ređe menjaju, da bi delovale kao stabilan, unapred poznat faktor na tržištu. To olakšava privredne kalkulacije, planiranje cena i pozitivno deluje na poslovanje privrednih organizacija.
- **načelo jasnoće** – tarife moraju biti jasne i jednostavne za korišćenje. Jednostavnost korišćenja je značajno obeležje tarifa iako se ono sve više zanemaruje. Tarife postaju sve složenije te je za njihovo korišćenje potrebno određeno stručno znanje.

U železničkom transportu ima više načela: načelo vrednosti robe koja se prevozi, upotrebne vrednosti robe koja se prevozi, uzimanja u obzir smernica državne politike, suzbijanja neracionalnih prevoza, jedinstvenosti, jednostavnosti i lake primenljivosti, koordinacije saobraćaja, rentabilnosti železnice kao privrednog društva, vrednosti prevozne usluge, racionalnog korišćenja transportnih sredstava, delimičnog pokrivanja troškova prevoza putnika cenom prevoza tereta, tržišne konkurencije i načelo integracije tarifskih sistema više železničkih uprava.

Prema vidovima saobraćaja se dele na tarife u:

- drumskom transportu
- železničkom transportu
- pomorskom transportu (prevoznine)
- rečnom transportu (prevoznine)
- lučke tarife (izjanmljivanje resursa luke, pretovar generalnih, rasutih i drugih tereta, kontenera i vozila, skladištenje po vrstama tereta, sortiranje, vaganje, uzorkovanje i druge dodatne radnje, privez i odvez brodova jednokratni i stalni, brodska ležarina i dr.)
- vazdušnom transportu
- kombinovanog transporta (Evropska Tarifa 9145 za intermodalne prevoze)
- skladišne tarife (po kalendarskom danu, na određenoj temperaturi, u konteneru ili po konteneru, roba koja ima gubitke, mašinski ili ručni utovar)
- špeditorske i agencijske tarife (u organizovanju robnih tokova, pri carinskom posredovanju, sajamske, zbirne, dostavne tarife)

Prema teritorijalnom stanovištu na:

- međunarodne prevozne tarife (između različitih država)
- unutrašnje (nacionalne) prevozne tarife (regulišu transport između pojedinih mesta, gradova unutar nacionalnog prostora)
- lokalne prevozne tarife (regulišu transport i usluge u određenom mestu, gradu ili regionu).

Prema funkcionalnosti, mogu biti: tarife u putničkom, teretnom ili PTT transportu.

Prema svojoj strukturi tarife mogu biti: redovne (osnovni deo tarife) i izuzetne ili povlašćene (dopunski deo redovne tarife)

Po svojim karakteristikama tarife mogu biti: sa linearnim ili degresivnim jediničnim stavom, klasifikaciona ili tarifa po predmetima, tarifa sa velikim ili suženim tarifnim stavom, tarifa koja se ne primenjuje klasifikacija robe. Generalno, kod transportnih tarifa postoji princip što veće rastojanje veća cena transporta (ukupna cena a ne po jedinici, odnosno tarifnom stavu). Što veća vrednost robe veća cena transporta, što veći kvalitet i brzina veća i cena.

4.2 TARIFE U DRUMSKOM TRANSPORTU

U pogledu tarifa za prevoz robe u drumskom transportu postoji znatno šarenilo u evropskim državama. Konvencija CMR prepušta strankama slobodu sporazumevanja u pogledu uslova i cene prevoza. Međutim, opšti Sporazum o ekonomskom regulisanju međunarodnog drumskog prevoza predviđa obavezu evropskih zemalja da propišu obavezne tarife kojih bi se morali pridržavati javni prevoznici. Slična je situacija na primeru tarife Međunarodnog društva Interfrigo-Intecontainer, koji u tekućoj godini zahtevaju unapred definisane i nepromenljive cene prevoza i sporednih usluga u narednoj godini poslovanja. Mnoge države su i donele takve tarife (npr. SR Nemačka, Austrija, zemlje Benelux-a i dr.) koje važe za njihove prevoznike. Dosadašnji pokušaji da se donese jedna međunarodna tarifa za drumski prevoz nije uspešno realizovana. Tarife u drumskom prevozu zemalja koje su ih donele, uglavnom su slične železničkim, a i nivo cena je takav da, po pravilu, ne premašuje nivo cena železničkih tarifa za odgovarajuću vrstu robe. Ovo govori da se cene formiraju slobodnom pogodbom (dogovorno, posebnim ugovorom) ili propisivanjem u obliku tarifa.

Tarife obično sadrže: opšte odredbe, klasifikaciju robe, daljinar i tablice vozarinskih stavova. Cene mogu da budu izražene u odnosu na:

- ostvaren transportni rad (tona ili putnik, tkm ili pkm)
- transportno sredstvo (vozilu/dan na radu)
- zapremini (m³, LT)
- vreme angažovanih sredstava (autosat na radu i dr.).

U našoj zemlji, je u skladu sa Zakonom o sistemu društvene kontrole cena, u okviru Opšteg udruženja saobraćaja donešen Jedinostveni cenovnik prevoznih usluga u javnom drumskom transportu na području zemlje. Tarifa ima sedam poglavlja:

- Poglavlje I. Opšti uslovi, Obračun prevoznine
- Poglavlje II. Tarifa za pošiljke u redovnom prevozu
- Poglavlje III. Tarifa za pošiljke za posebne prevoze
- Poglavlje IV. Dodaci na redovnu cenu prevoza
- Poglavlje V. Posebne naknade
- Poglavlje VI. Popusti i
- Poglavlje VII. Zaključne odredbe.

Ova tarifa služi kao osnova drumskim prevoznicima za izradu sopstvenog cenovnika prevoznih usluga u javnom drumskom prevozu, pri čijoj izradi društva moraju voditi računa i o odredbama Zakona o ugovorima o prevozu u drumskom prevozu, Zakona o amortizaciji po vrstama vozila i dr. U drumskom transportu tarife donose transportna privredna društva ili udruženja. Ne postoje jedinstvene tarife za drumski transport u unutrašnjem saobraćaju, a takođe ni na međunarodnom nivou.

Za usluge drumskog transporta na kraćim rastojanjima do 50 km (gradski robni transport) cena se uglavnom iskazuje po vremenu korišćenja vozila (sat, smena ili radni dan), a na većim rastojanjima cena je u funkciji mase robe i udaljenosti tj. izražava se u [n.j/tkm]. Nekih prevoznici cene prevoza formiraju po masi pošiljke (za 1kg, 1-50kg male mase, 51-100kg srednje kargo pošiljke, 101-1000kg velike kargo pošiljke) pri čemu cena opada sa masom

pošiljke. Za mase preko 1000kg cene se formiraju po dogovoru i važe specijalne tarife u zavisnosti od vrste robe. Svaki sledeći put, u zavisnosti od vrste i raspoloživosti vozila prevoznici odobravaju rabat po masi 25 kg za srednje i 50 kg za velike kargo pošiljke što se izražava u procentima.

Obračun prevoznine za naročite pošiljke ili korišćenje specijalnih vozila, može se uvećati za 60-80% od redovne cene ako su u pitanju, prevozi namenskim vozilima (cisterne, hladnjače, furgoni), prevoz brzokvarljive robe, prevoz opasnih materija, prevoz hitnih pošiljaka, prevoz vangabaritnih pošiljaka i dr. Prevoz masovnih tereta vrši se po posebnim dogovorima i zaključenjem određenih ugovora.

Doplate na redovne vozarine, prevoznici naplaćuju, ako se posao izvršava:

- neradnim danima (nedelja i državni praznici), uvećanjem do 80%
- u II i III smeni, rad vezan za rok isporuke, uvećanje do 80%
- sa robom u neodgovarajućem stanju do 100%
- ADR vozilima, uvećanje do 20%
- pretovar (utovar, istovar, čist pretovar) na više mesta, uvećanje do 20%
- rad sa vangabaritnim teretima (velike dužine) do 20%
- otežanim uslovima prevoza, uvećanje 60% ako je put ne kategorisan, usponi preko 6 promila, uži od 5,5m i dr. do najviše 80% ako istovremeno ima više otežanih uslova i dr.

Popuste na redovne vozarine, prevoznici odobravaju u sledećim slučajevima:

- kada je korisnik usluge obezbedio povratnu tovarenu vožnju, smanjenje do 20%
- prevoz prazne ambalaže u povratku, smanjenje do 25%
- prevoz kontenera u povratku, smanjenje do 10%
- kontinuirani prevoz, smanjenje do 15%
- trajni prevozi, smanjenje do 20% idr.

Prevoznici imaju pravo na ostvarenje dodatne naknade čak do 60% ukoliko vozilo:

- čeka mehanizaciju na pretovar (utovar, istovar, čist pretovar) koju obezbeđuje korisnik
- čeka carinske i druge organe da izvrše određene kontrole
- pranje i dezinfekciju vozila nakon završenog prevoza ako postoji potreba
- vaganje vozila, na prevoznom ili van prevoznog puta po zahtevu korisnika i dr.

Za navedene i druge posebne usluge prevoznik sačinjava specifikaciju troškova i naknadno faktriše korisniku. Sve ovo ukazuje da tarife pružaju mogućnost za sklapanje posebnih sporazuma a time i formiranje različitih cena usluga, naročito kad se radi o specijalnim transportima, npr. zbirna roba, frigo-režim, pokvarljiva, preteg, vangabaritne pošiljke i druge robe koje zahtevaju posebne uslove prevoza.

4.3 PRIMERI TARIFA

Na nekoliko primera u daljem tekstu biće dat izgled tarifa u drumskom i železničkom saobraćaju. Specifično je da u drumskom saobraćaju nema jedinstvene tarife što karakteristika prevoza „od lučaja do slučaja“ gde se stranke dogovaraju o visini nadoknade za izvršenje određenih usluga. Za razliku od drumskog saobraćaja, železnička tarifa je javna i važi za godinu u kojoj je izdata i nju kontroliše država. Davaoci usluga u drumskom unutrašnjem i međunarodnom saobraćaju nemaju jedinstvene tarife mada se znaju prosečne cene po pređenom kilometru po vrstama drumskih vozila i najčešće se iskazuju u evrima a virmanski plaćaju u dinarima po kursu na dan zaključenja ugovora o prevozu. Date cene usluga prihvatiti uslovno jer je cilj u načinu prikazivanja tarifa.

Tabela 4.1. "Tranšped-Beograd" Izračunate prevoznine u unutrašnjem zbirnom transportu

do....km do.....kg	do 50 km	Do 100 km	Do 150 km	Do 200 km	Do 250 km	Do 300 km	Do 400 km
100	15.0	23.0	29.0	40.0	55.0	63.0	86.0
200	17.0	27.0	32.0	46.0	58.0	69.0	92.0
300	18.0	28.0	34.0	50.0	61.0	73.0	98.0
400	21.0	29.0	40.0	52.0	63.0	75.0	104.0
500	23.0	35.0	44.0	55.0	67.0	78.0	109.0
600	24.0	37.0	46.0	58.0	69.0	81.0	115.0
700	25.0	40.0	48.0	63.0	75.0	86.0	132.0
800	27.0	44.0	52.0	69.0	81.0	92.0	138.0
900	28.0	46.0	55.0	75.0	86.0	98.0	144.0
1000	29.0	52.0	58.0	86.0	98.0	121.0	150.0
1200	30.0	55.0	63.0	98.0	109.0	144.0	167.0
1500	31.0	63.0	75.0	104.0	144.0	155.0	190.0
2000	38.0	75.0	92.0	121.0	155.0	167.0	196.0
2500	44.0	86.0	104.0	138.0	161.0	173.0	207.0
3000	50.0	92.0	115.0	150.0	167.0	178.0	219.0
3500	55.0	98.0	127.0	155.0	173.0	184.0	224.0
4000	61.0	104.0	132.0	161.0	178.0	190.0	230.0
4500	63.0	109.0	138.0	167.0	184.0	196.0	242.0
5000	67.0	115.0	144.0	173.0	190.0	201.0	253.0

NAPOMENE: 1m³= 330 kg, 1 LDM = 1650.00 kg. Za ADR robe cene se uvećavaju 20%. Za pošiljke koje se opremaju za Crnu Goru i Kosovo, cene će se određivati po posebnom dogovoru. Svaka započeta težina preko 100kg zaokružuje se na veću obračunsku težinu (npr. 101 kg= 200 kg).

Cenovnik za pakovanje-raspakivanje sa utovarom-istovarom

1.Prevoz, raspakivanje i utovar robe u vozilo

Do 200 kg din 5000.00

minimum

Od 300 kg do 500 kg din 20.00/1kg

Od 500 kg do 1000 kg din 18.00/1kg

Od 1000 kg do 5000 kg din 15.00/1kg

Preko 5000 kg din 10.00/1kg

2. Pakovanje, prevoz sa utovarom bez materijala i rada na izradi sanduka i osiguravanja robe u konteneru/drumskom vozilu

Do 200 kg din 7000.00

minimum

Od 300 kg do 500 kg din 30.00/1kg

Od 500 kg do 1000 kg din 25.00/1kg

Od 1000 kg do 5000 kg din 20.00/1kg

Preko 5000 kg din 15.00/1kg

U osnovi može se uočiti da pored čiste prevoznine, koja se iskazuje posebno, postoji čitav niz dostavnih pristojbi, vezanih za mesto isporuke, zapreminsku masu tereta, pakovanje, utovar (ili istovar), upotrebi dodatnih pomoćnih sredstava i materijala radi obezbeđenja i sigurnosti u prevozu. Iz tarife Tranšpeda specifično je da se male količine tereta (do 200kg) obračunavaju kao jedinstven iznos. Kod prevoza na dužim relacijama na vozarinu se dodaju troškovi, raspakivanja, utovara u vozilo, upotreba dodatnih materijal i drugi potencijalno mogući troškovi.

Društvo sa ograničenom odgovornošću za međunarodnu špediciju i transport **TRANŠPED-BEOGRAD**, poseduje i skladišni prostor koji izdaje po tarifi datoj u nastavku. Cene su zaokružene na 100 kilograma i primenjuju se po pošiljci ili po vozilu. Cene važe za domaće korisnike, tabela 4.2.

Tabela 4.2. Tarifna tablica za skladišta u Vrčinu

Masa u kg	Masa u kg	Kubatura	Cena	PDV	Ukupno
od 000	do 100		450.00	81.00	531.00
od 101	do 300		750.00	135.00	885.00
od 301	do 400		800.00	144.00	944.00
od 401	do 500		1,000.00	180.00	1,180.00
od 501	do 600		1,200.00	216.00	1,416.00
od 601	do 700		1,400.00	252.00	1,652.00
od 701	do 800		1,600.00	288.00	1,888.00
od 801	do 900		1,800.00	324.00	2,124.00
od 901	do 1000	do max - 3,0 m ³	2,000.00	360.00	2,360.00
od 1001	do 1100		2,090.00	376.20	2,466.20
od 1101	do 1200	do max - 3,6 m ³	2,280.00	410.40	2,690.40
od 1201	do 1300		2,470.00	444.60	2,914.60
od 1301	do 1400	do max - 4,2 m ³	2,660.00	478.80	3,138.80
od 1401	do 1500		2,850.00	513.00	3,363.00
od 1501	do 1600	do max - 4,8 m ³	3,040.00	547.20	3,587.20
od 1601	do 1700		3,230.00	581.40	3,811.40
od 1701	do 1800	do max - 5,5 m ³	3,420.00	615.60	4,035.60
od 1801	do 1900		3,610.00	649.80	4,259.80
od 1901	do 2000	do max - 6,0 m ³	3,800.00	684.00	4,484.00
od 2001	do 2100		3,885.00	699.30	4,584.30
od 2101	do 2200	do max - 6,6 m ³	3,960.00	712.80	4,672.80
od 2201	do 2300		4,025.00	724.50	4,749.50
od 2301	do 2400	do max - 7,3 m ³	4,080.00	734.40	4,814.40
od 2401	do 2500		4,250.00	765.00	5,015.00
od 2501	do 2600	do max - 7,9 m ³	4,420.00	795.60	5,215.60
od 2601	do 2700		4,590.00	826.20	5,416.20
od 2701	do 2800	do max - 8,5 m ³	4,760.00	856.80	5,616.80
od 2801	do 2900		4,930.00	887.40	5,817.40
od 2901	do 3000	do max - 9,0 m ³	5,100.00	918.00	6,018.00
od 3001	do 3100	do max - 9,4 m ³	5,115.00	920.70	6,035.70
od 3101	do 3200	do max - 9,7 m ³	5,120.00	921.60	6,041.60
od 3201	do 3300	do max - 10,0 m ³	5,280.00	950.40	6,230.40
od 3301	do 3400	do max - 10,3 m ³	5,440.00	979.20	6,419.20
od 3401	do 3500	do max - 10,6 m ³	5,600.00	1,008.00	6,608.00
od 3501	do 3600	do max - 10,9 m ³	5,760.00	1,036.80	6,796.80
od 3601	do 3700	do max - 11,2 m ³	5,920.00	1,065.60	6,985.60
od 3701	do 3800	do max - 11,5 m ³	6,080.00	1,094.40	7,174.40
od 3801	do 3900	do max - 11,8 m ³	6,240.00	1,123.20	7,363.20
od 3901	do 4000	do max - 12,1 m ³	6,400.00	1,152.00	7,552.00
od 4001	do 4100	do max - 12,4 m ³	6,470.00	1,164.60	7,634.60
od 4101	do 4200	do max - 12,7 m ³	6,540.00	1,177.20	7,717.20
od 4201	do 4300	do max - 13,0 m ³	6,610.00	1,189.80	7,799.80
od 4301	do 4400	do max - 13,3 m ³	6,680.00	1,202.40	7,882.40
od 4401	do 4500	do max - 13,6 m ³	6,750.00	1,215.00	7,965.00
od 4501	do 4600	do max - 14,0 m ³	6,820.00	1,227.60	8,047.60
od 4601	do 4700	do max - 14,2 m ³	6,890.00	1,240.20	8,130.20
od 4701	do 4800	do max - 14,5 m ³	6,960.00	1,252.80	8,212.80

od 4801	do 4900	do max - 14,8 m ³	7,030.00	1,265.40	8,295.40
od 4901	do 5000	do max - 15,0 m ³	7,100.00	1,278.00	8,378.00

Tabela 4.3. Izračunate prevoznine u unutrašnjem i međunarodnom železničkom transportu od pograničnih stanica Subotica, Vršac i Šid po tarifnim razredima i tovarnim stavovima

Od - do železničke stanice	Subotica granica do				Vršac granica do				Šid granica do			
	1. razred		2. razred		1. razred		2. razred		1. razred		2. razred	
	20 t	25 t	20 t	25t	25 t	25 t	20 t	25t	20t	25t	20t	25t
Beograd	12,30	10,70	11,30	9,80	6,80	5,90	6,20	5,40	8,40	7,30	7,70	6,70
Beograd Donji Grad	13,40	11,70	12,30	10,70	6,20	5,40	5,70	4,90	9,00	7,80	8,20	7,20
Bijeljina	15,70	13,60	14,30	12,50	17,90	15,60	16,40	14,30	4,00	3,20	4,00	3,20
Bor teretna	26,80	23,30	24,60	21,40	22,30	19,40	20,40	17,80	22,30	19,40	20,40	17,80
Valjevo	16,80	14,60	15,40	13,40	13,40	11,70	12,30	10,70	13,40	11,70	12,30	10,70
Vranje	33,50	29,10	30,70	26,70	30,70	26,70	28,10	24,50	30,70	26,70	28,10	24,50
Vrbas	4,00	3,20	4,00	3,20	15,70	13,60	14,30	12,50	9,60	8,30	8,70	7,60
Zrenjanin fabrika	9,00	7,80	8,20	7,20	6,20	5,40	5,70	4,90	13,40	11,70	12,30	10,70
Jagodina	20,10	17,50	18,40	16,00	16,80	14,60	15,40	13,40	15,70	13,60	14,30	12,50
Kikinda	6,80	5,90	6,20	5,40	/	/	/	/	17,90	15,60	16,40	14,30
Kragujevac	20,10	17,50	18,40	16,00	16,80	14,60	15,40	13,40	16,80	14,60	15,40	13,40
Kraljevo	23,50	20,40	21,50	18,70	20,10	17,50	18,40	16,00	19,00	16,50	17,40	15,20
Kruševac	23,50	20,40	21,50	18,70	19,00	16,50	17,40	15,20	19,00	16,50	17,40	15,20
Kuršumlija	30,70	26,70	28,10	24,50	26,80	23,30	24,60	21,40	26,80	23,30	24,60	21,40
Leskovac	30,70	26,70	28,10	24,50	24,60	21,40	22,50	19,60	24,60	21,40	22,50	19,60
Niš	26,80	23,30	24,60	21,40	22,30	19,40	20,40	17,80	22,30	19,40	20,40	17,80
Novi Sad	6,20	5,40	5,70	4,90	13,40	11,70	12,30	10,70	7,30	6,40	6,70	5,80
Pančevo varoš	13,40	11,70	12,30	10,70	5,10	4,40	4,70	4,10	10,10	8,80	9,20	8,10
Pirot	30,70	26,70	28,10	24,50	26,80	23,30	24,60	21,40	26,80	23,30	24,60	21,40
Prahovo pristanište	33,50	29,10	30,70	26,70	27,90	24,20	25,60	22,30	27,90	24,20	25,60	22,30
Priboj	25,70	22,30	23,50	20,50	22,30	19,40	20,40	17,80	22,30	19,40	20,40	17,80
Prijepolje teretna	27,90	24,20	25,60	22,30	24,60	21,40	22,50	19,60	24,60	21,40	22,50	19,60
Radinac	15,70	13,60	14,30	12,50	12,30	10,70	11,30	9,80	12,30	10,70	11,30	9,80
Rudnica	27,90	24,20	25,60	22,30	23,50	20,40	21,50	18,70	23,50	20,40	21,50	18,70
Smederevo	16,80	14,60	15,40	13,40	12,30	10,70	11,30	9,80	12,30	10,70	11,30	9,80
Sombor	4,00	3,20	4,00	3,20	17,90	15,60	16,40	14,30	12,30	10,70	11,30	9,80
Sremska Mitrovica	10,70	9,30	9,80	8,50	12,30	10,70	11,30	9,80	4,00	3,20	4,00	3,20
Subotica	4,00	3,20	4,00	3,20	17,90	15,60	16,40	14,30	13,40	11,70	12,30	10,70
Užice teretna	22,30	19,40	20,40	17,80	17,90	15,60	16,40	14,30	17,90	15,60	16,40	14,30
Čačak	23,50	20,40	21,50	18,70	19,00	16,50	17,40	15,20	19,00	16,50	17,40	15,20
Šabac	12,30	10,70	11,30	9,80	13,40	11,70	12,30	10,70	5,70	4,90	5,20	4,50

Slične su tarifne tablice izračunate prevoznine u unutrašnjem i međunarodnom železničkom transportu od pograničnih stanica Brasina, Dimitrovgrad i Preševo po tarifnim razredima i tovarnim stavovima, tabela 4.4.

Tabela 4.4. Izračunate prevoznine između pograničnih stanica u međunarodnom saobraćaju

R.Br.	Relacija prevoza i obratno	1. tarifski razred		2. i 3. tarifski razred	
		20t	25t	20t	25t
1.	SUBOTICA GR - KIKINDA GR	9,80	9,00	9,10	8,40
2.	SUBOTICA GR - DIMITROVGRAD GR - iz Mađarske i zemalja iza Mađarske u saobraćaju sa Bugarskom i Grčkom	26,50	24,20	24,40	22,30
3.	SUBOTICA GR - DIMITROVGRAD GR - iz Mađarske i zemalja iza Mađarske u saobraćaju sa Turskom i zemljama iza Turske	22,10	20,20	20,30	18,50
4.	SUBOTICA GR - PREŠEVO GR - iz Mađarske i zemalja iza Mađarske u saobraćaju sa Makedonijom	27,80	25,30	25,60	23,30
5.	SUBOTICA GR - PREŠEVO GR - iz Mađarske i zemalja iza Mađarske u saobraćaju sa Grčkom	24,90	22,70	22,80	20,80
6.	SUBOTICA GR - BIJELJINA/DVOROVI	16,30	14,90	15,10	13,80
7.	SUBOTICA GR - BRASINA GR	18,20	16,70	16,80	15,40
8.	VRŠAC GR - PREŠEVO GR - iz Rumunije i zemalja ZND u saobraćaju sa Makedonijom	26,50	24,20	24,40	22,30
9.	VRŠAC GR - PREŠEVO GR - iz Rumunije i zemalja ZND u saobraćaju sa Grčkom	22,70	20,70	20,90	19,10
10.	VRŠAC GR - ŠID GR	17,30	15,80	16,00	14,60
11.	VRŠAC GR - BIJELJINA/DVOROVI	17,90	16,30	16,50	15,10
12.	VRŠAC GR - BRASINA GR	18,40	16,80	17,00	15,50
13.	DIMITROVGRAD GR - PREŠEVO GR - iz Bugarske i ostalih zemalja u saobraćaju sa Makedonijom	16,30	14,90	15,10	13,80
14.	DIMITROVGRAD GR - PREŠEVO GR - iz Bugarske i ostalih zemalja u saobraćaju sa Grčkom	13,60	12,50	12,60	11,50
15.	DIMITROVGRAD GR - ŠID GR	25,40	23,20	23,40	21,30
16.	DIMITROVGRAD GR - BIJELJINA/DVOROVI	25,30	23,00	23,20	21,20
17.	DIMITROVGRAD GR - BRASINA GR	27,10	24,70	24,90	22,80
18.	PREŠEVO GR - ŠID GR	26,50	24,20	24,40	22,30
19.	PREŠEVO GR - BIJELJINA/DVOROVI	25,60	23,30	23,40	21,40
20.	PREŠEVO GR - BRASINA GR	26,90	24,50	24,70	22,50
21.	ŠID GR - BIJELJINA/DVOROVI	8,30	7,60	7,70	7,10
22.	ŠID GR - BRASINA GR	12,60	11,50	11,60	10,60

Cena prevoza pri uvozu i izvozu u međunarodnom saobraćaju na čitavoj relaciji date su za pojedine konkretne relacije. Cene su izražene u EUR/t. Za grupe kola cene se umanjuju za 10% , za maršrutne vozove 35%.

U tabeli 4.5., date su izračunate prevoznine pojedinačnih kolskih pošiljaka - EUR/t. Za grupe kola cena se umanjuje za najmanje 10%, a za maršrutne vozove cena se umanjuje za 20%, za veće količini mogu se dogovoriti veće povlastice u prevozu koje odobravaju srpske železnice.

Tabela 4.5 Prikaz izračunatih vozarina za 25 tonski stav

Br.	Relacija	Tarifski razred	Vozarinski stav za:	Primedba
			25t	
1.	KRUŠEVAC - RIJEKA LUKA (HR)	2	33,90	-
2.	UŽICE TERETNA - VERONA (I)	1	58,20	-
3.	NOVI BEČEJ - SUB. MINSK (B.RUS)	1	81,10	-
4.	ŠTIP (M) - PREŠEVO- BOR TERETNA	2	25,20	-
5.	ZRENJANIN FAB. - ŠID - RIJEKA L. (HR)	1	29,50	-
6.	LAŠKO (SL.) - ŠID - RUDNICA	1	40,20	-
7.	RADENCI (SL) - ŠID - RUDNICA	2	43,60	-
8.	TRSTENIK - ŠID - MILANO (I)	2	62,10	-
9.	SUBOTICA - ŠID- MILANO (I)	2	55,90	-
10.	ZEMUN - ŠID -KOPER LUKA (SL)	1	33,00	-
11.	ŽITOMIR (UKR) - SUBOTICA- KRUŠEVAC	2	54,40	-
12.	BAČKA PALANKA - SUB. - KIJEV (UKR)	1	69,90	-
13.	BAČKA PALANKA - SUB.- MUKAČEVO (UKR)	1	53,10	-
14.	BAČKA PALANKA - SUB - KALUŠA (UKR)	1	58,70	-
15.	CRVENKA - ŠID -MILANO (I)	1	52,00	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
16.	VRBAS - ŠID -MILANO (I)	1	50,70	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
17.	ZRENJENIN FABR.- ŠID -MILANO (I)	1	53,60	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
18.	KOVAČICA- ŠID -MILANO (I)	1	53,60	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
19.	SENTA- ŠID -MILANO (I)	1	55,10	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
20.	ŽABALJ- ŠID -MILANO (I)	1	51,10	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
21.	SREMSKA MITROVICA- ŠID -MILANO (I)	1	46,00	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
22.	CRVENKA - SUBOTICA - BEČ (AUST)	1	40,10	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
23.	VRBAS - SUBOTICA - BEČ (AUST)	1	38,40	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
24.	ZRENJENIN FAB. - SUBOTICA - BEČ (AUST)	1	42,20	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolimav
25.	KOVAČICA - SUBOTICA - BEČ (AUST)	1	44,60	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
26.	SENTA - SUBOTICA - BEČ (AUST)	1	37,80	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
27.	ŽABALJ - SUBOTICA - BEČ (AUST)	1	42,50	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
28.	SREM. MITROVICA - SUBOTICA - BEČ (AUST)	1	43,30	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
29.	CRVENKA - SUBOTICA - MINHEN R. (D)	1	59,80	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima

30.	VRBAS - SUBOTICA - MINHEN R. (D)	1	58,10	grupe kola za min. 35 t u 4 os. kolima
-----	----------------------------------	---	-------	--

Izračunate prevoznine u intermodalnom prevozu svedeno na univerzalnu UTI u međunarodnom prevozu u zavisnosti od dužine relacije, tabela 4.6.

Tabela 4.6 Izračunate prevoznine UTI po rastojanjima

km	euro/UTI-1	km	euro/UTI-1
1- 50	160,00	361-380	601,00
51- 60	176,00	381-400	628,00
61- 80	206,00	401-420	653,00
81- 100	235,00	421-440	677,00
101-120	262,00	441-460	700,00
121-140	293,00	461-480	725,00
141-160	321,00	481-500	749,00
161-180	351,00	501-550	802,00
181-200	383,00	551-600	858,00
210-220	406,00	601-650	909,00
221-240	430,00	651-700	963,00
241-260	455,00	701-750	1021,00
261-280	480,00	751-800	1074,00
281-300	506,00	801-850	1127,00
301-320	529,00	851-900	1177,00
321-340	553,00	901-950	1228,00
341-360	578,00	951-1000	1279,00

Iz navedenih primera izračunatih vozarina, može se jasno videti kako sa porastom kilometraže raste cena prevoza što znači da je cena uslovljena isključivo rastojanjem na kome se pošiljka prevozi, pri čemu se cena po dodatnom prevezenom kilometru sve više smanjuje ukoliko se prelazi veće rastojanje. Cene bi bile povoljnije, ukoliko bi se povećavala količinu robe koja se prevozi.

Pored čisto manipulativnih troškova, obavezno se obračunavaju špediterske usluge, carinjenja robe (uvoz-izvoz): 26EUR, u dinarskoj protiv vrednosti. Obračun volumenske mase: visina x dužina x širina / 6000= masa u kg = 167 kg. Cene su bez obračunatog PDV-a. Kod izvršenja dodatnih usluga obračun cena vrši se doplata po cenama regionalnih distributera.

REZIME

Pojam tarifa predstavlja, skup cena za različite nivoe usluga, koje različita transportna preduzeća nude svojim korisnicima. Postoji velika raznovrsnost i različiti kriterijumi u pogledu formiranja tarifa. Osnovna načela koje tarife treba da ispoštuju su načelo javnosti (da se javno publikuju i da su dostupne svim korisnicima), načelo jednakosti (tarife se prema svima isto primenjuju), načelo trajnosti (tarife moraju imati svoj određeni vek trajanja) kao i načelo jasnoće (tarife treba da su jasno formulisane i razumljive). Načelo javnosti često se krši u drumskom saobraćaju, a razlog tome je konkurentnost firmi na tržištu i čuvanje cene usluga kao poslovne tajne. Malo podataka o drumskim tarifama je dostupno javnosti pri čemu prevoznici daju ponude isključivo za konkretne robe i zahteve prevoza. Neki inostrani prevoznici naplaćuju 105\$ za upoznavanje sa njihovim tarifama.

U Italiji, dobar primer su njihove železnice jer je tarifna politika zasnovane na konkurentnosti. Naime, italijanske železnice su za prevoz do 200 km poprilično nekonkurentne sa drumskim prevozom, čime se železnica spašava potencijalno visokih troškova kratkih prevoza. Za destinacije veće od 200 km, tarife sve više odstupaju od trenda linearnog porasta, tako da sa svakim dodatnim prevezenim kilometrom troškovi prevoza znatno opadaju, tj. linija trenda ima sporiji rast. Zahvaljujući tome, Italijanske železnice privlače korisnike koji obavljaju dugolinijske i masovne prevoze. Kako je konkurencija pomorskog saobraćaja u ovoj zemlji izuzetno velika, železnice u dugolinijskom prevozu smanjuju svoje cene. Takva situacija je donekle i u Hrvatskoj, gde tarife približno odgovaraju tarifama na Italijanskim železnicama. Mađarske železnice, kod kojih je konkurencija rečnog saobraćaja manje izražena, imaju poprilično visoke tarife u poređenju sa hrvatskim i italijanskim železnicama. U Mađarskoj je trend sasvim drugačiji: iako po jedinici robe troškovi prevoza opadaju sa porastom dužine relacije, tarife su znatno veće nego u druge dve posmatrane države (ovo posebno važi za tranzit). To je upravo zbog toga da se rečni saobraćaj što više afirmiše, s obzirom da Dunav znatnim svojim plovnim delom protiče kroz ovu državu, što bi mogao da bude i primer za naše tarife.

Struktura ponude usluge nekog transportnog privrednog društva najbolje se sagledava kroz strukturu tarifa koje to privredno društvo nudi korisnicima. Na osnovu obavljenog istraživanja izabrano je nekoliko transportnih preduzeća koja predstavljaju tipičan primer tarifiranja. Treba naglasiti da se izračunate vozarine relativno brzo menjaju, kao i da variraju od preduzeća do preduzeća. Tarife se formiraju i prikazuju po vidovima prevoza s tim da špediteri nude kompletne usluge sa svim troškovima bez obzira da li se radi o jednom ili više vidova prevoza. Velika raznolikost u formiranju tarifa i sloboda države da delimično određuje tarife u međunarodnom saobraćaju znatno otežava odvijanje saobraćaja, što špediterima može predstavljati problem tokom izrade inostranice. Delimična sinhronizacija tarifa evropskih zemalja (zato što Evropa predstavlja jedno veliko tržište) omogućila bi brži i ekonomičniji protok ljudi i roba, veću konkurenciju, veće «zblizavanja» prevoznika i korisnika, što to bi dovelo do toga da korisnik ima uvid u tarife.

Pitanja za proveru znanja

1. Šta se podrazumeva pod tarifnim sistemima?
2. Šta se podrazumeva pod pojmovima tarifna politika, tarifna tehnika i tarifna udaljenost?
3. Šta se podrazumeva pod pojmovima tarifni razred, tarifni stav i tarifno secište?
4. Koja su osnovna tarifna načela i šta ona predstavljaju?
5. Na koji način se mogu formirati cene transportnih usluga?
6. Koje vrste transportnih tarifa postoje?
7. Formiranje cena usluga drumskog transporta.
8. Tarife u drumskom transportu.
9. Vrste cena i šta podrazumevaju pojedine vrste?
10. Opšti faktori koji utiču na cenu usluga.

5. ŠPEDITERSKO POSLOVANJE

5.1. UVOD U ŠPEDITERSKO POSLOVANJE

Spoljno–trgovinska delatnost, a pogotovo izvoz je vrlo važan činioc za svako privredno društvo koje proizvodi odnosno izvozi sopstvene proizvode ili usluge odnosno izvozi proizvode drugih proizvođača. U svakom izvozno-uvoznom poslu ključnu ulogu ima lice (pravno ili fizičko) koja se naziva špediter i koje koordinira promet i prevoz robe od proizvođača do krajnjeg korisnika. Špediter omogućava da se bezbedno i sigurno obavi odgovarajući transport, pravilnim izborom vida transporta odnosno prevoznog sredstva, prema uslovima koje je odredio nalogodavac.

Zadaci koji se stavljaju pred špeditere nisu ni jednostavni niti bez rizika. Zato je potrebno da špediter savršeno poznaje zakonske propise svoje zemlje i zemlje u koju se roba otprema, da poznaje klauzule, te da poseduje dobre veze sa prevozničkim preduzećima, osiguravajućim kućama, pomorskim agencijama, brodarskim agentima, bankama, carinskim ispostavama i ostalim učesnicima u međunarodnom poslovanju.

U Srbiji, danas postoji nekoliko stotina špediterskih privrednih društava koja se bave organizacijom celokupnog domaćeg i međunarodnog transporta i posredovanjem kod uvoza i izvoza robe (sa ili bez transporta) ali postoje i manji špediteri koji organizuju i specijalizovani su samo za određeni vid transporta.

5.1.1 Definicija i vrste špediterske delatnosti

U našoj teoriji i praksi koriste se dva pojma: “Špedicija” (špediter) i pojam „Otpremništvo“. Pojam špediter odnosno špedicija (Eng.– *Forwarding agent/Forwarder*; Itl.– *Spedizioniere*; Nem.– *Spediteur*, Fra.- *Transitaire*), koji u osnovi polaze od latinske reči “*Expedire*” što u doslovnom prevodu znači odrešiti ili urediti, dok se u praktičnoj primeni prevodi sa pojmovima poslati, otpremiti. Postoji više definicija špeditera, ali je osnovna:

„To je preduzetnik, pravno ili fizičko lice koje se isključivo bavi organizacijom otpreme i prijema robe svojih komitenata pomoću vozara kao i drugim poslovima koji su s tim u vezi a koji svojom delatnošću štiti interes komitenta u domaćem ili međunarodnom poslovanju“.

U definisanju pojmova međunarodne špedicije i međunarodnog špeditera važne su još tri sledeće tri definicije, kojima se u potpunosti deiniše špediter:

Prva definicija. Zakon o spoljnotrgovinskom poslovanju daje definiciju međunarodnog špeditera:

“Preduzeće upisano u registar koje obavlja poslove oko otpreme, dopreme i organizovanja transporta robe u međunarodnom i unutrašnjem transportu a po nalogu i za račun komitenata. To je posebna privredna delatnost u grupaciji, za saobraćaj i veze i grane spoljne trgovine, koja ima uslužni karakter, čiji se zadaci i sadržaj delovanja identifikuju sa savetodavnom funkcijom u poslovima carinskog posredovanja, organizacije transporta u poslednje vreme i poslovima osiguranja, trgovine i turizma“.

Druga definicija. Zakon o obligacionim odnosima takođe daje definiciju špeditera:

“Ugovorom o špediciji obavezuje se špediter da radi transporta određene robe sklapa u svoje ime i za račun nalogodavca ugovor o prevozu, i druge ugovore potrebne za izvršenje

transporta te da obavi ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavac se obavezuje da mu isplati određenu naknadu. Ako je ugovorom predviđeno, špediter može sklopiti ugovor o prevozu i preduzimati druge pravne radnje u ime i za račun nalogodavca”.

Treća definicija. Opšti uslovi poslovanja međunarodnih špeditera sadrže sledeću definiciju špeditera:

“Špediter je organizator otpreme i dopreme materijala i/ili gotovih proizvoda svim prevoznim sredstvima i na svim prevoznim putevima. Ugovorom o otpremanju (špediciji) obavezuje se špediter da radi prometa određene robe sklapa u svoje ime i za račun nalogodavca, u ime i za račun nalogodavca, odnosno u svoje ime i za svoj račun, ugovor o prevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje transporta, te da obavlja ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavac se obavezuje da mu isplati određenu naknadu.”

Na osnovu prethodno navedenih definicija, pod poslovima međunarodne špedicije podrazumevaju se privredne usluge spoljnotrgovinskog prometa, odnosno poslovi: otpreme robe iz svoje u strane zemlje (izvozna špedicija), dopreme robe iz stranih u svoju zemlju (uvozna špedicija), i provoza robe između stranih preko vlastite zemlje (provozna ili tranzitna špedicija) koje obavljaju međunarodni špediteri, i obavljanje drugih propisanih ili uobičajenih specijalnih (sporednih) poslova i radnji u vezi s otpremom, dopremom ili provoza (tranzitom) robe.

Međunarodni špediter je privrednik, pravno ili fizičko (retko) lice registrovano za obavljanje poslova spoljnotrgovinskog prometa, koja isključivo i u obliku stalnog zanimanja zaključuje u svoje ime i za tuđi račun (kao komisionar), u tuđe ime i za tuđi račun (kao agent) i u svoje ime i za svoj račun (kao samostalna kategorija privrednika) ugovore potrebne pri organizaciji otpreme (izvoza), dopreme (uvoza) i provoza (tranzita) robe svojih nalogodavaca uz pomoć vozara i obavlja druge propisane ili uobičajene specijalne (sporedne) poslove i radnje u vezi s otpremom, dopremom i provoza robe.

Špediteri se, u spoljnotrgovinskom procesu, a time i u carinskom postupku pojavljuju, kao:

- komisionari koji obavljaju poslove po nalogu, ali u svoje ime
- agenti koji obavljaju poslove po nalogu nalogodavca i u njegovo ime.

Špedicija je uslužna privredna delatnost, koja se bavi organizovanjem i premeštanjem (otpremom i dopremom) robe u prostoru i vremenu koordinacijom svih učesnika u transportnom lancu. Premeštanje robe podrazumeva, skup operacija i aktivnosti koje omogućavaju nesmetano kretanje robe. Najbitnije je, poznavanje tehnoloških zahteva robe i sva njena bitna svojstva, zatim pronalaženje najpovoljnijeg prevoznog puta po vidovima transporta, zahteve za skladištenjem robe, osiguranje carinskih formalnosti (ako se radi o kretanju robe preko granice), kvantitativna i kvalitativna kontrola robe, pred-finansiranje carinskih usluga i robe kao i neki ostali prateći zahtevi i poslovi.

U međunarodnom transportu, špediter bi morao dobro poznavati Zakone zemalja kroz koje roba prolazi kao i tehnike međunarodne trgovine, međunarodne transportne propise, trgovačke propise, bankarske, osiguravajuće i carinske propise kao i sve nastale promene i izmene na tom planu kako bi omogućio svom komitentu što ekonomičniju otpremu odnosno dopremu robe od svog komitenta do određenog mesta preuzimanja i obratno. Osim toga, bitna je i njegova veština snalaženja u prostoru za vreme razmene robe. Po pravilu, špediter ne obavlja prevoz robe, već angažuje prevoznika i sva druga neophodna uslužna privredna društva radi realizovanja transporta komitentove robe u svoje ime i za račun komitenta. Veći špediteri imaju svoje vozne parkove i daju usluge trećim licima.

U špediterskoj delatnosti vrlo često se sreću i pojmovi "*međušpediter*" na koga je glavni špediter preneo delimično izvršenje špediterskog posla i "*podšpediter*" koji je u celini preuzeo izvršenje posla umesto glavnog špeditera.

Postoji više podela špediterskih poslovanja prema:

- delokrugu poslovanja (međunarodna i unutrašnja),
- obeležju poslovanja (lučka, kopnena, granična),
- vidovima transporta (pomorska, železnička, pomorsko-rečna, avio, drumska).

Navedene podele su formalne prirode jer savremene špediterske organizacije bave se organizacijom u svim vidovima transporta izuzev, što kod nekih može da prevlada specijalizacija, za neki vid transporta, neku vrstu robe, neki pravac transporta i dr.

U Srbiji špediteri su učlanjeni u Grupaciju za međunarodnu špediciju pri PKS, potpisnici su SAS-a o međunarodnoj saradnji sa JŽ, a posebno su članovi međunarodnog saveza špediterskih udruženja, poznatijeg pod nazivom udruženje **FIATA**. Po **FIATA** međunarodni špediter ima posebni status u logističkom odnosno transportnom lancu po principu "od vrata do vrata" gde nije puki izvršioc naloga komitenata iz klasičnog ugovora o špediciji kao komisionom poslu, nego je ravnopravan partner, kreator organizacije posla, koji kroz saradnju na duži rok ulaže svoj rad i sredstva i deli sudbinu posla tj. njegove uspehe ili rizike.

U poslednje vreme, veliki špediteri odnosno multi operatori (MTO) kako ih zovu u razvijenim zemljama, pored redovne delatnosti, bave se potpuno novim načinom organizacije transporta robe železnicom preko zakupljivanja trasa u pojedinim zemljama i otpremom robe u TEEF, TEM, ekspresnim i drugim kategorisanim teretnim vozovima. MTO predstavljaju dva ili više objedinjenih špeditera koji sačinjavaju ugovore sa početno-završnim železničkim upravama o zakupu trase na celom prevoznom putu. Cenu trase ne ugovaraju po tonskim kilometrima već po broju vozova. Ugovorom se predvidi maksimalna dužina i masa voza, broj voza prema komitentu, trasa ucrtana u red vožnje, količina vozova godišnje i vrednost nadoknade (npr. do 100 vozova godišnje - 15000 EUR/relaciji, 101-300 vozova godišnje po ceni od oko 12000 EUR/relaciji itd.). Ovakvim načinom organizacije manji špediteri se upućuju na kooperaciju sa MTO uz odgovarajuću proviziju kod priključivanja za ovakve prevoze. Cilj voza je da po ugovorenom redu vožnje tranzitira određenu teritoriju sa minimalnim zadržavanjem u određenim stanicama radi izmene bruta. Sastav ovakvih vozova diktiraće vrsta i količina robe, rokovi isporuke, rastojanje i broj stanica usputnog nakupljanja, potrebno vreme bavljenja u njima i dr. MTO izvršavaju i ostale poslove iz delokruga poslovanja špeditera čime ostavruju model kompletne špedicije, kao multidisciplinarnе delatnosti posebno u savremenim tehnologijama transporta..

5.1.2. Vrste špediterske delatnosti preduzeća

Špediterski poslovi posebno poslovi međunarodne špedicije toliko su raznovrsni i kompleksni da je u okviru špediterske delatnosti moralo doći do određene podele rada i specijalizacije. U savremenim tržišnim uslovima poslovanja u špediterskim manjim i srednjim preduzećima, vrlo je teško, gotovo nemoguće baviti se svim oblicima i vrstama špediterske delatnosti. Takvo poslovanje, u pravilu, ne bi bilo ekonomično i rentabilno, a najekonomičnije i najrentabilnije poslovanje zahteva specijalizaciju i u špediterskoj delatnosti. Glavna stajališta za određivanja uže specijalnosti špedicije su: teritorijalni delokrug poslovanja, osnovno obeležje poslovanja, obim poslovanja, najčešće korišćeno prevozno sredstvo, vrsta transporta, trgovinski smer, predmeti otpreme.

Prema teritorijalnom delokrugu poslovanja, kao što je već navedeno, špedicija se deli na dve glavne vrste, i to: nacionalnu špediciju i međunarodnu špediciju.

Nacionalna špedicija, to je špedicija koja se bavi isključivo organizovanjem otpreme i dopreme robe unutar granica jedne države i koja se pri tome služi isključivo domaćim prevoznim sredstvima. Nacionalna špedicija organizuje otpremu i dopremu robe: u istom mestu i iz jednog u drugo mesto iste države. U našoj zemlji deluju dva tipa nacionalne špedicije: čisti tip špediterske službe u nacionalnom prometu i mešoviti tip špeditersko – prevozne službe kojom se bave preduzeća za špediciju i prevoz robe.

Međunarodna špedicija, je špedicija koja se bavi organizovanjem: otpreme robe iz svoje zemlje u strane zemlje, dopreme robe iz stranih zemalja u svoju zemlju i provoza robe između stranih zemalja preko vlastite zemlje. Međunarodni špediteri ređe se specijalizuju samo za jednu od spomenutih vrsta organizacije otpreme robe. Mnogo je češći slučaj u praksi da se međunarodni špediteri bave sa sve tri vrste špedicije. To je slučaj i kod nas, gde se međunarodni špediteri gotovo redovito bave svim vrstama špedicije.

Raznovrsnost i razgranatost poslova u špediterskoj delatnosti dovela je do podele i specijalizacije međunarodne špedicije prema osnovnom obeležju špediterskog poslovanja. Svaki špediter je upravo zbog oštre međunarodne konkurencije i obima i složenosti špediterskih aktivnosti, složenih odnosa na domaćem i inozemnom tržištu i sve probirljivijih zahteva i želja korisnika špediterskih usluga, nastojao da pruži svojim nalogodavcima nešto više i kvalitetniji “paket” usluga nego što im mogu pružiti drugi špediteri. Tako je došlo do podele međunarodne špedicije na tri glavne vrste, i to: 1) kontinentalnu, 2) graničnu i 3) lučku (pomorsku) špediciju.

1. Špediter za kontinentalni transport organizuje prevoz robe železničkim, drumskim, avionskim i rečno – kanalskim putevima i prevoznim sredstvima. Prilikom transporta železnicom ili avionom, roba se može prevoziti kao pojedinačna komandna pošiljka ili kao zbirni prevoz.

2. Špediter u graničnom prometu ima sedište na frekventim graničnim prelazima (državna kopnena granica, pomorskim terminalima za međunarodni promet, aerodrumima i sl.) ili tamo gde se nalazi carinarnica ili njena ispostava. Obavlja sve usluge vezane za carinski postupak na robu namenjenoj uvozu ili izvozu ili tranzitu. Omogućava pregled robe sanitarnim, veterinarskim ili drugim organima kao i druge poslove za račun kontinentalnih i pomorskih špeditera. Neka velika špediterska preduzeća imaju svoja predstavništva u većim pograničnim centrima koji onda obavljaju poslove na takvom mestu.

3. Špediteri u lučkom i vodnom transportu, mogu se podeliti na one u prekomorskim i na one u kontinentalnim lukama. Većeg značaja su oni u prekomorskim lukama. Lučki špediteri obavljaju sve poslove vezane za otpremu i dopremu robe pomorskim prevoznim sredstvima. Lučki špediteri obavljaju mnogobrojne manipulacije u pomorskim lukama kao što su: uskladištenje robe, stupanje u ekonomsko – pravne odnose sa brodarima, železnicom, drumskim prevoznicima, javnim skladištima, osiguravajućim društvima, carinskim, sanitarnim i drugim učesnicima u transportu. More je, kao što znamo najjeftiniji prometni put i zbog toga je uloga lučkog špeditera vrlo važna jer morem prolazi velika količina robe u međunarodnom transportu. O lučkom špediteru zavisi tačnost, urednost i sigurnost u otpremi i dopremi robe u međunarodnom pomorskom transportu. Špediteri u kopnenim lukama deluju u lukama kopnenih plovnih puteva (reka i kanala), a bave se pretovarom robe sa kopna na brod i suprotno, brinu o potrebnim špediterskim radnjama u otpremi robe kopnenim plovnim putevima.

Prema osnovnom obeležju, delokrugu rada), mogu se klasifikovati kao:

- a) **Zbirni špediteri** bave se organizovanjem zbirnog transporta,
- b) **Sajamski špediteri** su specijalizovani za poslove organizacije različitih sajamskih priredbi, izložbi, demonstracija raznih proizvoda i sl.,

- c) **Špediteri za vazdušni promet** specijalizovni za poslove obavljanja niza delatnosti pri otpremi i dopremi robe u vazdušnom saobraćaju.

U praksi ne postoji, ovako kruta podela špeditera kako u svetu tako ni kod nas. Vrlo retko možemo sresti pograničnog špeditera koji obavlja usluge samo na mestu gde roba prelazi državnu granicu, već su to većinom filijale kontinentalnih ili pomorskih špediterskih kuća iz unutrašnjosti.

Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera da oslobodi svoga nalogodavca (izvoznika, uvoznika, proizvođača) celokupnog napora i brige oko akvizicije u međunarodnom prometu. U izvršavanju toga zadatka međunarodni špediter se susreće sa raznovrsnim kompleksnim i brojnim poslovima bez kojih ne bi mogli optimalno funkcionisati savremeni spoljnotrgovinski promet i transportni sistemi. Generalno poslovi špeditera se mogu svrstati u dve grupe:

Poslovi međunarodnog špeditera, s obzirom na njihovo značenje u špediterskom, spoljnotrgovinskom i prometnom sistemu mogu se sistematizovati u osnovne i specijalne. Osnovne poslove čine poslovi bez kojih se ne može zamisliti funkcioniranje međunarodne špedicije, a to su:

- instradacija,
- plaćanje akontacije vozarine i drugih efektivnih troškova,
- davanje stručnih saveta i sudelovanje u pregovorima radi zaključenja ugovora u međunarodnoj prodaji,
- osiguranje povlastica i drugih pogodnosti od stranih i domaćih prevoznika,
- organizovanje zbirnog transporta,
- zaključivanje ugovora o prevozu robe svim raspoloživim transportnim sredstvima,
- zaključivanje ugovora o utovaru, istovaru, pretovaru i prateće usluge,
- zaključivanje ugovora o skladištenju robe,
- zastupanje i obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe (carinsko zastupanje),
- organizovanje fizičke distribucije po sistemu "od vrata do vrata",
- uzimanje uzoraka, utvrđivanje količine robe,
- pribavljanje i ispostavljanje prevoznih i drugih dokumenata,
- sklapanje ugovora o transportnom osiguranju,
- pribavljanje tranzitnih dozvola,
- kontrola i reklamacije vozarine, carine i drugih dadžbina,
- izdavanje špediterskih potvrda kao instrumenata u plaćanju u spoljnotrgovinskom prometu,
- obavljanje usluga na međunarodnim sajmovima, specijalizovanim izložbama i sličnim priredbama kako u zemlji tako i u inostranstvu,
- otprema i doprema robe u unutrašnjem transportu,
- obaveštavanje komitenta,
- i ostali uobičajeni poslovi međunarodne špedicije.

Osim osnovnih poslova međunarodni špediter redovno obavlja za svoga nalogodavca i neke druge poslove, koji se ubrajaju u grupu specijalnih (posebnih) poslova. Najvažniji specijalni poslovi su:

- doziv robe i dopremu robe u užem smislu, prihvatanje robe radi otpreme,
- utovar, istovar ili pretovar robe i skladištenje,
- komisioniranje,
- pakovanje robe,
- uzorkovanje robe,
- insigniranje robe,
- posebne manipulacije robom,
- otprema i doprema robe u unutrašnjem transportu izdavanje garantnih pisama,

- doleđivanje robe,
- zaključivanje ugovora o pakovanju, sortiranju i vaganju robe,
- „leasing“ poslovi,
- konsignacioni poslovi,
- inkaso (*Inkasso*) pouzeća,
- kreditiranje nalagodavca u smislu akontiranja vozarine, carine i drugih efektivnih troškova,
- potražne poslove,
- ugovornu kontrolu kvaliteta i kvantiteta robe u međunarodnom prometu,
- zastupanje komitenta kod regresnog postupka prema trećim licima,
- zastupanje komitenta u slučaju generalne havarije,
- izdvajanje jamčevnih pisama i hartija od vrednosti,

Prema opštim uslovima poslovanja i uloge u transportnim i distributivnim odnosno logističkim lancima špediterski poslovi obuhvataju sledeće:

- izvoz roba- priveremni ili definitivni,
- izvoz usluga,
- zajednička ulaganja-privremena ili definitivna u uvoz sirovina, repromaterijala i opreme, organizacije transporta, carinske tretmane,
- proizvodnu kooperaciju-privremeni uvoz i izvoz delova i gotovih proizvoda, zatim carinsko-špediterski tretman posla,
- transfer i unapređenje tehnologije-privremeni i definitivni uvoz prava industrijske svojine i opreme,
- industrijsku proizvodnju-zatvaranje međunarodnog reprodukcionog lanca u špediterskom, transportnom i carinskom smislu,
- pripremu robe za tržište-ino usluge (pakovanje klasično i specijalno, signiranje ili presigniranje, sklapanje ili rasklapanje, paletizacija i kontenerizacija, klasična i specijalna),
- spoljnotrgovinski promet (zastupanje inostranih firmi, snabdevanje inostranih brodova i posada: carinski i devizni tretman, bankarski poslovi i promet vrednosnih papira (uvoz, izvoz, reeksport, replasman, akreditivi, doznake, cesije, indosamenti, prilozii), devizni incaso),
- finansijsko-devizno poslovanje (efektivnom valutom, vrednosnim papirima i dr.),
- međunarodno osiguranje (imovine, sredstva, robe, međunarodni casco i cargo, postupak obeštećenja, regresni postupak, reosiguranje),
- izdavanje certifikata: carinskih - Carnet TIR, ATA i dr. (robni kvalitet, količina poreklo, trgovačko-bankovni papiri i prilozii, transportne dokumentacije (FBL, FCT, FCR i dr.),
- "know-how" pravni, bankarski i carinski tretman industrijske svojine i dokumentacije,
- uvoz kompletnih objekata - transportni konsalting, inženjering ino jurisdikcija po principu "od vrata do vrata",
- istraživačke poslove oko privremenog i definitivnog uvoza opreme, delova i dokumentacije,
- uzorkovanje-uvoz, izvoz i carinsko-špediterski tretman,
- oplemenjivanje-privremeni uvoz, kompletiranje proizvoda, definitivno razduženje posla oplemenjivanja, definitivni izvoz, špediterski tretman,
- utovar, istovar, pretovar neocarinjene robe koji se uvoze,
- manipulacija ocarinjenom i neocarinjenom domaćom robom carinski, transportni i špediterski tretman,
- prevoz tranzitnih roba-direktan-indirektan sa carinskim, transportnim i špediterskim tretmanom,
- usklađivanje: uvezene (domaće ocarinjene i neocarinjene robe, robe u prevozu, sve ovo u carinskom, komercijalnom i špediterskom smislu),

- priprema neocarinjene robe za tržište (sortiranje, vaganje, markiranje, pakovanje, egalizacija, uzorkovanje, sklapanje, rasklapanje i dr.),
- poslovno-tehnička saradnja-carinski, transportni i špediterski tretman,
- ulaganje sredstava stranih lica-carinski transportni i špediterski tretman sa obezbeđenjem odgovarajuće dokumentacije za evidentiranje i konstituisanje,
- zakup trasa.

Svi navedeni poslovi su veoma važni u nesmetanom funkcionisanju međunarodnog špeditera. Smatra se da je „intradacija“ najsloženiji, najstručniji i najodgovorniji posao špeditera jer određivanje transportnog puta, transportnog sredstva i vremena transporta za određenu pošiljku predstavlja osnov za propisivanje tehnologije transporta. Kada dispozicija ne sadrži nalog o prevoznom putu, prevoznom sredstvu i postupku za otpremu robe, špediter je ovlašćen odabrati odnosno kombinovati elemente koji će biti najpovoljniji za nalogodavca. Dobra intradacija važan faktor u organizaciji međunarodnog transporta, pogotovo u slučaju, kada postoji više vidova transporta kojim roba može doći do odredišta, koja će imati uticaja na kalkulaciju troškova u izboru najboljeg, najbržeg i najpovoljnijeg vida transporta. Od ostalih radnji međunarodnog špeditera posebno mesto zauzimaju CARINSKE RADNJE. Carinski postupak je složen i dinamički proces, a za njegovo vođenje uspešno okončanje potrebno je poznavati čitavi niz carinskih, deviznih, spoljnotrgovinskih i drugih propisa koje treba znati i koristiti u praksi. Zato tu postoji špediter koji je stručnjak upravo u ovom području obavljanja carinskih formalnosti.

5.1.3. Zakonski propisi i pravni položaj špeditera

U pogledu pravnog položaja špeditera u svetu postoje dva sistema, a to su: evropski i anglosaksonski pravni sistemi.

EVROPSKI PRAVNI SISTEM

Iako evropski sistem ima najdužu tradiciju od svih pravnih sistema, samo pravo Evropske zajednice je relativno novo. Carinska unija EZ koja postoji od 1992. godine, zahtevala je ujednačavanje zakona i pravnih propisa svih njenih članica. U evropskom pravu špediter se tretira kao komisionar tj. kao posrednik koji obavlja poslove u svoje ime, a za tuđi račun. To u robe, znači da ako špediter zaključuje ugovor o prevozu sa železnicom i pojavljuje se kao pošiljalac u tovarnom listu, on ima pravo izmene ugovora o prevozu, pravo raspolaganja s robom, pravo reklamacije, i tome slično, a sve to radi za račun svog nalogodavca, od kojeg naplaćuje naknadu za izvršene usluge.

U pogledu odgovornosti špeditera za rad trećih lica koja učestvuju pri otpremi – dopremi robe postojale su izvesne razlike u zakonodavstvima pojedinih evropskih država. Radi se o odgovornosti špeditera za rad vozara, podšpeditera i međušpeditera pa su se u tom pogledu razlikovala dva sistema u zakonodavstvima i to a) nemački sistem i b) francuski sistem. Prema nemačkom zakonodavstvu, na koga su se nadovezivale uglavno i zakonodavstva zemalja Srednje Europe, špediter nije odgovarao za rad vozara, već samo za njegov izbor. Špediter je bio dužan koristiti usluge solidnog međušpeditera. Odgovornost špeditera za rad podšpeditera je utvrđena i u nemačkom i u francuskom pravu. Ova odgovornost je otpadala ako je podšpediter izabrao sam nalogodavac. Prema francuskom zakonodavstvu, i onome koje se oslanjalo na njega, odgovornost špeditera je bila veća nego u nemačkom. Špediter je odgovarao i za rad vozara i za rad međušpeditera. Prema propisima zapadno evropskih zemalja poslovima špedicije mogu se baviti ne samo pravna, nego i fizička lica, ako te poslove obavljaju u vidu zanimanja i ako ispunjavaju i druge uslove predviđene za sticanje svojstva trgovca.

ANGLOSAKSONSKI PRAVNI SISTEM

Anglosaksonsko trgovačko pravo ubraja špeditere u agente, tj. lica koje posluju za tuđe ime i za tuđi račun. Špediter zaključuje ugovore o prevozu sa vozarima u ime svog nalogodavca i za njegov račun, ali on ne odgovara za njihov rad. Špediteri za međunarodnu delatnost u SAD-u imaju sedišta u pomorskim lukama i oni se bave ugovaranjem brodskog prostora i poslovima oko pretovara željeznica/brod i obrnuto. U SAD-u, u špediterskoj delatnosti nisu poznati kontinentalni špediteri u europskom smislu, osim što se neki bave sakupljanjem komadnih pošiljaka i organizacijom zbirnog saobraćaja.

Kod nas, „Zakon o spoljnotrgovinskom poslovanju” obuhvata spoljnotrgovinski promet i obavljanje poslovne delatnosti sa inostranstvom, po kome “Usluge u spoljnotrgovačkom prometu može obavljati preduzeće koje je upisano u sudski upisnik za obavljanje tih usluga u spoljnotrgovinskom prometu, osim ako ovim Zakonom nije drugačije određeno. Pod uslugama u spoljnotrgovinskom prometu podrazumevaju se usluge međunarodnog transporta robe, usluge kontrole kvalitete i kvantitete u izvozu i uvozu robe, usluge pružanja i korištenja informacija, i druge usluge u svezi s međunarodnim transportom i dr. usluge.

Opštim uslovima određeni su međusobni odnosi između nalogodavca i špeditera. U njima su predviđene sve obaveze špeditera u pogledu organizovanja transporta robe, carinskog zastupanja i ostalih poslova. U praksi se smatra dogovorenim poslom kada je stranka pristala na opšte uslove odnosno čim je špediteru poslala dispoziciju. Opšti uslovi važe za sve poslove otpremanja, osim ako su ugovorne strane izričito isključile njihovu primenu. Nalogodavac mora na vreme dati špediteru sva potrebna uputstva, dokumente i poslati dispoziciju pismenim putem sa svim ovlašćenjima koja želi da špediter preuzme u njegovo ime. Špediter se ne smatra odgovornim za štetu koja može nastati ako ne dobije dokumente na vreme.

Prilikom preuzimanja robe, špediter izdaje uobičajene popratne isprave. U slučaju vidljivog oštećenja robe, špediter, ako zastupa primaoca, dužan je bez odgađanja obavestiti nalogodavca o oštećenju robe i o svim događajima značajnim za nalogodavca te poduzeti sve potrebne mere radi očuvanja njegovih prava prema odgovornoj osobi. Špediter odgovara za rok otpreme ili isporuke samo ako se na to izričito obvezao pa i onda u granicama odgovornosti vozara i drugih učesnika u prevozu robe koje špediter angažovao.

U slučaju da roba nije zapakovana onako kako je dogovoreno sa pošiljaocem, špediter je dužan o tome obavesti nalogodavca pri čemu špediter ne odgovara za moguće posledice u propustu pakovanja robe. U zavisnosti od uslova u dispoziciji, špediter preuzima komadne pošiljke samo po broju komada, a rasute prema navodima nalogodavca ili po prevoznim dokumentima, i ne odgovara za sadržaj, masu, odnosno prirodu robe. Vaganje, merenje i brojanje robe i koleta vrši samo po nalogu, ili po vidljivom oštećenju, uz naplatu troškova i dodatne naknade. Špediter može vaditi i otpremati uzorke prema dispoziciji nalogodavca.

Davanjem naloga (dispozicije) za otpremu dat je i nalog za carinjenje, osim ako nije izričito i pismeno drukčije ugovoreno. U postupku carinjenja robe špediter nastupa u ime i za račun nalogodavca. Špediter podnosi carinske dokumente na osnovi podataka nalogodavca i ne snosi odgovornost ako se podaci ne slažu sa stvarnim stanjem. Nalogodavac je dužan špediteru tada nadoknaditi prouzrokovanu štetu. Špediteru pripada posebna naknada za obavljanje poslova carinskog zastupnika koja se ugovara ugovorom između komitenta – nalogodavca s jedne strane, i špeditera s druge strane.

Pored navedenih zakona, špediter mora poznavati i neke druge zakone i propise važne za njegovu delatnost, kao npr. Konvencije CMR, Carinski zakon i slično, odnosno sve propise, zakone i uredbe vezane za nesmetano odvijanje carinskog poslovanja kao i obaveze koje proističu iz tih dokumenata.

5.2. POSLOVI MEĐUNARODNOG ŠPEDITERA

Osnovni je zadatak međunarodnog špeditera da oslobodi svoga nalogodavca (izvoznika, uvoznika, proizvođača) celokupnog napora i brige oko otpreme, dopreme i provoza robe u međunarodnom prometu, kako bi nalogodavac mogao svu svoju pažnju koncentrisati na svoju osnovnu delatnost. Špediteru treba dati potpuno ovlašćenje da vlada celokupnim transportnim procesom, i da kao aktivan učesnik sudeluje u izradi predkalkulacije za prodaju i kupovinu robe.

Predajući robu na prevoz prevozniku špediter je dužan, ako to u dispoziciji nije učinio nalogodavac, odrediti prevozni put. Birajući vid i vrstu transportnog sredstva i put kojim će se roba kretati. Špediter je dužan da vodi računa o izboru najracionalnijeg puta koji će biti najpovoljniji za nalogodavca, vodeći računa o prirodi robe, njenom pakovanju, roku isporuke i ostalim okolnostima koje mogu uticati na bezbednost i ekonomičnost prevoza. Potrebno je detaljnije objasniti prehodno navedene aktivnosti međunarodnog špeditera, od momenta davanja dispozicije do fakturisanja nalogodavcu.

5.2.1. Davanje dispozicije

Svaki špediterski posao počinje sa dispozicijom komitenta koja predstavlja nalog špediteru za realizaciju određenog špediterskog uvozno-izvoznog posla. Postojanje opštih uslova, kao i postojanje tarife špediterskih usluga, predstavlja opštu ponudu špeditera za obavljanje određenih usluga pod tačno određenim uslovima. Nalogodavcu nije potrebno, osim u posebnim slučajevima, zahtevati od špeditera posebnu ponudu, već je dovoljno dati špediteru nalog za izvršenje dopreme ili otpreme i tokom vršiti izmene ugovora o prevozu. Ako špediter odnosnu dispoziciju prihvati i ne vrati je u najkraćem roku (odmah), ugovor o otpremi robe je sklopljen. Dispozicija zapravo predstavlja razradu opšteg ugovora o otpremi i uputstva špediteru kako će i kada odnosni deo posla treba izvršiti. Dispozicija ima određen sadržaj, tj. mora sadržavati potrebne podatke za pravilnu i pravo odabranu otpremu robe. Ona se može dati pismeno, mailom, telefonski i usmeno.

Špediteri imaju štampane obrasce dispozicija za otpremu i dopremu robe koji moraju sadržavati sve potrebne podatke o robi, tačan nalog u pogledu njene otpreme i izvršenja poslova te:

- ime i adresu nalogodavca,
- ime i adresu primaoca kome se roba otprema,
- mesto i adresa preuzimanja robe,
- mesto i adresu isporuke robe,
- podatke o robi (količinu, vrstu, pakiranje, i dr.),
- određeni nalog kako se roba treba otpremiti, tj. je li pakovana ili je u rasutom stanju, kojom vrstom vozila,
- pravac kojim robu treba prevesti (instradacija),
- rok isporuke,
- transportnu klauzulu po kojoj je roba kupljena ili prodana,
- da li robu treba osigurati ili ne i na koje rizike i ostale podatke; ako se žele bilo kakve dodatne usluge špeditera, to se posebno navodi u dispoziciji i ta se usluga najčešće plaća prema posebnoj tarifi. Najčešća usluga koju komitent traži je da špediter utvrdi kvalitet i kvantitet robe.

Treba napomenuti da osiguranje nije obvezan posao špeditera, pri čemu osigurava pošiljku samo na osnovu naloga komitenta. Prema tome, ako komitent želi robu osigurati, treba u dispoziciji naznačiti iznos na koji špediter treba osigurati pošiljku, na kojoj relaciji i protiv kojih rizika.

Okako popunjena dispozicija mora imati datum izdavanja i mora je potpisati nalogodavac.

5.2.2. Pozicioniranje

Predstavlja evidentiranje primljene dispozicije, njeno uvođenje u knjigu pozicija koja se može voditi u obliku knjige, kartoteke ili datoteke. Broj iz pozicijske knjige ili kartoteke je ujedno i broj pozicije, tj. pod tim brojem se vodi celokupna prepiska u vezi s izvršenjem tog posla.

U većim špedicijama, se štampaju pozicione mape, koje se koriste za ličnu upotrebu, obično na polutvrdom kartonu, posebno za uvoz, posebno za izvoz, posebno za tranzit, za sajamske poslove i sl. Neke mape sadrže razne rubrike, neke ne, različitih su boja. Prvi dokument koji se stavlja u pozicijsku mapu je dispozicija i kopija otpremnice/prijemnice o prijemu robe. Osim što se u mapu odlaže dispozicija, u njoj se nalazi sva korespodencija u vezi s određenim poslom i svi obračuni koji se odnose na taj posao. U pozicijskoj mapi se registriraju svi izdaci i prihodi po tom poslu. Iz nje se mora videti celokupan tok određenog posla s tačnim datumima kada je šta izvršeno. Pozicioniranje je otvaranje pozicijske mape i određivanje evidencijskog broja za taj posao. Pod tim brojem vodi se celokupna prepiska u vezi s izvršenjem tog posla. Evidencijski redni broj pomaže da mapa ne luta i da odmah dođe u pravi odeljak.

Disponiranje podrazumeva davanje pismenih uputstava inostranom pošiljaocu ili njegovom predstavniku o načinu otpreme, pakovanja, rokovima, kao i o drugim podacima vezanim za robe koji se otperemaju.

5.2.3. Zaključivanje ugovora o prevozu

Izvršenje glavnog špediterskog zadatka (organizovanje otpreme, dopreme i provoza nalagodavčeve robe) uslovljeno je zasnivanjem ugovornih odnosa između špeditera i trećih lica. Od posebne je važnosti zasnivanje ugovornih iznosa između međunarodnog špeditera i vozara (brodskog, železničkog, rečnog, drumskog i vazdušnog prevoznika). Ugovaranje transporta robe predstavlja jedan od najvažnijih poslova međunarodnog špeditera. Ugovor o prevozu špediter zaključuje u svoje ime a za račun nalagodavca ili u ime i za račun nalagodavca ili u svoje ime i za svoj račun. Ugovor o prevozu je tovarni list ili konosman.

U našem pravu se ne pravi bitna razlika u zaključivanju ugovora o prevozu bilo da se on zaključuje s kontinentalnim vozarima ili pak s brodarima. U međunarodnom prometu ugovori o pomorskom prevozu zaključuju se najčešće putem specijalizovanih prevoznika, pravnih ili fizičkih lica, tzv. **pomorskih agenata**. Poslovi **ship's brokera** su poslovi pomaganja, posredovanja i zastupanja koji se odnose na plovidbu i iskorištavanje brodova, kao što su poslovi: prihvaćanje i otprema brodova, sklapanje ugovora o iskorištavanju brodova, kupoprodaji, gradnji i remontu brodova, osiguranju, popunjavanju posade i briga o posadi. Osnovna razlika između cargo brokera tj. pomorskog špeditera i ship's brokera tj. pomorskog agenta je da prvi zaključuje pomorske prevoze za račun robe, a drugi za račun brodara. Iako se osnovne funkcije i osnovni poslovi međunarodnog špeditera bitno razlikuju od funkcija i poslova pomorskoprometnih agenata, moguće je da jedno te isto poduzeće istovremeno obavlja poslove cargo i ship's brokera.

U međunarodnom multimodalnom transportu jedan je od osnovnih problema, s obzirom na brojne učesnike u njemu, izbor preduzetnika transporta, tj. operatera, koordinatora i izvršioca celokupnog "paketa usluga" u prevoznom procesu. Za tu organizaciju najidealnije karakteristike ima međunarodni špediter. On poznaje i prati sve prednosti i nedostatke svih suvremenih tehnologija transporta, poznaje sve tehničke, tehnološke, organizacione, ekonomske i pravne zakonitosti u međunarodnom prometnom sistemu, često izdaju FIATA – teretnicu za multimodalni transport (FBL) i time preuzimaju obavezu da će izvršiti ili osigurati izvršenje međunarodnog multimodalnog transporta robe. Kada se špediter u međunarodnom multimodalnom transportu pojavljuje kao preduzetnik, on zaključuje s pošiljaocem robe

ugovor o multimodalnom prevozu i organizuje celokupni prevozni proces "od vrata do vrata". To je izrazito složen, značajan i odgovoran osnovni posao međunarodnog špeditera. Osnovni pravni izvor o regulisanju odnosa između učesnika u multimodalnom prevozu je Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prevozu robe iz 1980. godine. Špediter kao preduzetnik međunarodnog multimodalnog transporta odgovara i za izbor i za rad svih pravnih i fizičkih lica koje je angažovao u izvršenju multimodalnog transporta, i to od trenutka kada je robu preuzeo do trenutka kada je robu predao, prema uslovima konkretnog ugovora. Tako uvećanu odgovornost špediter treba i posebno osigurati ili na druge načine deo te odgovornosti preneti na druge lica koje je angažovao u izvršenju pojedinih poslova u multimodalnom transportnom lancu.

5.2.4. Preuzimanje robe radi otpreme

Roba koju špediter prihvata radi otpreme mora, po pravilu, biti spremna za prevoz. Obaveza je nalogodavca da pripremi robu za transport. Međutim, on može dati nalog špediteru da izvrši i one radnje koje uslovaljavaju spremnost robe za prevoz.

Jedna od osnovnih obaveza špeditera je da izvrši prihvatanje (i predaju) robe i da upozori nalogodavca na nedostatke pakovanja, oštećenja ambalaže, oštećenja ili manjka sadržaja. Ako je utvrdio oštećenje ili manjak špediter upućuje zapisnik o primo-predaji koji mora biti tačan i iscrpan i podnet na vreme tako da mu prevoznik ne bi prigovorio, najčešće pre početka prevoza.

5.2.5. Otprema, doprema i provoz robe

Nakon izvršenog prijema robe na prevoz, špediter organizuje otpremu robe prethodno odabranim prevoznim sredstvom. S obzirom na to odabrano sredstvo, mogu se razlikovati dve osnovne vrste otpreme: otprema vodnim sredstvima i otprema kontinentalnim vozilima. Nakon što špediter preuzme robu na otpremu on izdaje otpremničku potvrdu. Potvrda se može predočiti banci kao dokaz o isporuci robe u slučaju potrebe avansnog plaćanja prevoza.

Doprema robe, izvršava se analogno načinu koji važi za organizaciju otpreme robe ka inostranstvu. Ako u otpremnom mestu u inostranstvu špediter nema svoju organizacionu jedinicu (npr. predstavnika, predstavništvo i sl.), svoj posao poverava drugom špediteru, odnosno međušpediteru. Kada roba iz uvoza prispe u zemlju špediter priprema izveštaj o prispeću i o pripremi za predaju robe, preuzima robu, utvrđuje stanje robe, kontroliše istovar.

U organizaciji provoza robe špediter obavlja sve one zadatke koje i inače obavlja u organizaciji dopreme i otpreme robe. On organizuje dopremu provozne robe iz jedne zemlje, koju nakon preuzimanja otprema u drugu zemlju. U toj organizaciji moguće su razne kombinacije pretovara, a najčešće su: pretovar iz železničkih kola u drumsko vozilo ili obrnuto, drumskog vozila u brod, pretovar s broda u železnička kola ili kamione, pretovar s broda u drugi brod, itd.

Špediterske organizacije, a pre svih FIATA, nastojale su da špediterska potvrda dobije svojstvo vrednosnog papira. FIATA je izradila jedinstveni obrazac špediterske potvrde nazvane FCR (Forwardina - agent's certificate of receipt) koju su prihvatile sve članice FIATA-e. Špediterska potvrda nema značenje prevozne isprave. Ona je potvrda špeditera o prijemu robe od nalogodavca u ispravnom stanju s neopozivim nalogom za njenu otpremu. Prilikom prijema robe špediter izdaje nalogodavcu špeditersku potvrdu koja služi nalogodavcu umesto prevoznog dokumenta pa, ako je tako ugovoreno, ona služi kao osnova za naplatu potraživanja iz ugovora o kupoprodaji robe.

FIATA (franc. "*Federation internationale des Associations de Transitaires et Assimiles*", engl. "*International Federation of Freight Forwarders Associations*") je Međunarodni savez špediterskih udruženja, koga su 31.05.1926. u Beču osnovali međunarodni špediteri. To je nevladina organizacija koja danas obuhvata približno 40.000 špediterskih i logističkih preduzeća, i zapošljava oko 10 miliona špeditersko-logističkih stručnjaka u 150 država. Sedište joj je u Zürich-u, a regionalni sekretarijat za Aziju nalazi se u Bombay-u. Uloga organizacije je da unapređuje špeditersku delatnost u svetu, i da učestvuje u radu drugih međunarodnih udruženja, i drugim agencijama i institucijama UN-a pri donošenju različitih međunarodnih konvencija i dokumenata koji mogu uticati na prevoz robe i pružanje špediterskih usluga. Srbija je članica ali ne posluje po njihovim principima.

Delovanje FIATA najuočljivije je kroz dokumenta i obrasce koje je donela sa svrhom pojednostavljivanja rukovanja robom za vreme prevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta. Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja su:

FCR (engl. "*Forwarders Certificate of Receipt*") - špediterska potvrda - neopoziva špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi dalje otpreme, slika 5.1

FCT (engl. "*Forwarders Certificate of Transport*") - špediterska transportna potvrda - isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mestu, u tačno određenom prevoznom sredstvu u dobrom spoljašnjem stanju primio robu radi daljnje otpreme, slika 5.1.



Slika 5.1 Prikaz FCR i FCT potvrda

FBL (engl. "*Intermodal Transport Bill of Lading*") - teretnica za intermodalni prevoz - služi u intermodalnom prevozu sa ciljem izbegavanja uspostavljanja više prevoznih isprava, bez obzira na broj korišćenih prevoznih sredstava različitih vidova transporta,

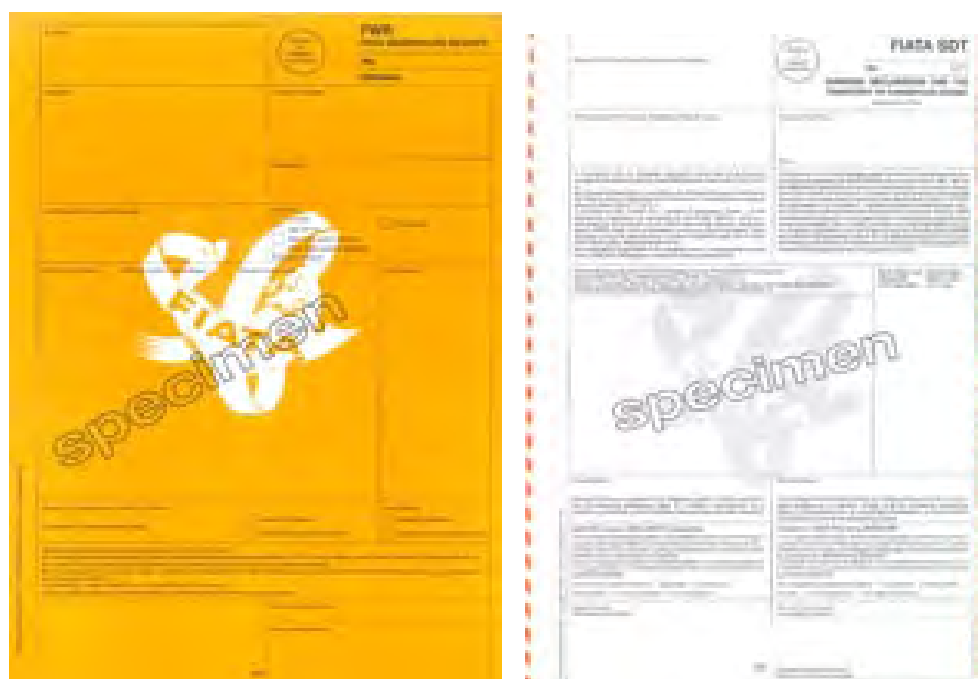
FWB (engl. "*Non-negotiable FIATA Multimodal Transport Waybill*") - teretni list za multimodalni prevoz – neutržišni (nije za pregovaranje) teretni list za multimodalni transport, koji je po sadržaju i nameni veoma sličan FBL teretnici.



Slika 5.2. Prikaz FBL i FWB ternih listova

FWR (engl. "*FIATA Warehouse Receipt*") - špediterska skladišna potvrda - prenosiva isprava (osim ako je na njoj naznačeno da je neprenosiva) kojom se potvrđuje da je određenog dana, u određenom mestu, u određenom skladištu roba uskladištena u prividno ispravnom stanju,

SDT (engl. "*Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods*") - potvrda pošiljaoca o prevozu opasne robe - obrazac kojim pošiljaoc, kao nalogodavatelj špediteru, izjavljuje da je roba, koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati, odgovara zahtevima transporta opasne robe prema važećim međunarodnim pravnim aktima.



Slika 5.3 Prikaz FWR i SDT potvrda

SIC (engl. "*Shippers Intermodal Weight Certification*") - potvrda pošiljatelja o masi robe u intermodalnom prevozu - izdaje se kao dokaz o bruto masi robe u kontenerima ili poluprikolicama, ako je njihova bruto masa veća 29.000 funti ili 13.154 kg, **FFI** (engl. "*FIATA Forwarding Instructions*") - špediterska uputstva - obrazac s 21 rubrikom u koji špediterov nalogodavac upisuje sve bitna uputstva i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje organizacije transporta konkretnog posla.



Slika 5.4 Prikaz SIC i FFI potvrda

FIATA dokumenta pokrivaju transport od mesta isporuke do mesta odredišta. Špediter mora izvršiti potrebne carinske formalnosti za račun nalogodavca i robu uputiti krajnjem korisniku na najpogodniji način. Ako treba izvršiti kombinovani prevoz, špediter treba organizovati pretovar na najekonomičniji i najracionalniji način, po mogućnosti neposrednim pretovarom iz jednog vozila u drugo. Špediter je dužan uskladiti dolazak vozila i njihov utovar uz što manji gubitak vremena.

5.2.6. Zaključivanje ugovora o pretovaru

Pod utovarno – istovarno – pretovarnim radnjama podrazumeva se skup mera i operacija koje stoje u vezi s prevozom robe od otpremnog do odredišnog mesta, a naročito s utovarom i smeštajem robe u prevozna sredstva (ili kontener), istovarom robe iz prevoznih sredstava i pretovarom robe iz jednog prevoznog sredstva u druga. Svaka od tih radnja predstavlja deo ukupnog prevoznog procesa.

Potrebno je izračunati dužinu vremena koji je pod normalnim uslovima potrebno za utovar odnosno istovar robe u transportu. To vreme može biti propisano zakonom, određeno uzancama, ugovoreno ili određeno od vozara. Prekoračenje tako utvrđenog vremena predstavlja razlog za razne vrste penala: dangubnine željeznice ili zadržavanja kola, dangubnine kamiona i sl. Vreme u kojem treba izvršiti utovar ili istovar robe kod transporta računa se na način utvrđen prevoznim ugovorom.

Utovarno – istovarno – pretovarne radnje zauzimaju relativno najviše vremena u transportu. U savremenim uslovima međunarodne robne razmene racionalizacija manipulisanja i

transporta robe dobija sve veći značaj u konkurentskoj borbi za osvajanje novih tržišta i uključanje u međunarodnu podelu rada, pa su time i razumljivi naponi koji se preduzimaju da se manipulaciono – prevozni troškovi što više smanje. To znači da se racionalizacijom manipulisanja i transporta robe ubrzava prevozni proces, a time se snižuju prevozni troškovi i krajnja cena robe.

Trajanje i racionalizacija utovarno – istovarno – pretovarnih radnji zavisi od brojnih faktora među kojima su najvažniji: vrsta, konstrukcija i nosivost sredstva mehanizacije, vrsta i priroda robe, utovarno – istovarne tačke, način izvršenja, opremljenost terminala i skladišta.

5.2.7. Zaključivanje ugovora o uskladištenju robe

U zavisnosti od tipa skladišta (javna, carinska, konsignaciona, trgovački centri), obaveze i prava skladištara, prava ostavodavca, odgovornost skladištara i ostavodavca su zajednička. Skladištenje robe ne predstavlja osnovnu delatnost međunarodnog špeditera ali je funkcionalno povezano s ukupnim procesom organizacije otpreme i dopreme robe.

Špediter obavlja uskladištenje robe posebno u dva slučaja, i to:

- ako se priliv robe u luku ne može sinhronizovati s dolaskom broda i
- ako je robu pre dalje otpreme potrebno kominisonirati, pakovati, prepakovati, sortirati ili podvrći drugim manipulacijama.

Iz opštih uslova poslovanja međunarodnih špeditera proizilazi da je špediter dužan uskladištiti robu kada to od njega zahteva nalogodavac ili kada to zahteva konkretna situacija. Špediter može robu uskladištiti u svom skladištu ili u skladištu trećih lica. Ako skladišti kod trećeg lica špediter je dužan robu prvenstveno predati javnim skladištima, špediter tada odgovara samo za izbor skladišta. Ako se za vreme skladištenja robe uoče nedostaci ili oštećenja ambalaže, špediter je dužan preduzeti potrebne mere za otklanjanje nedostataka na trošak i račun nalogodavca.

Nalogodavac može uskladištenu robu prepakovati, vaditi uzorke i raspolagati s uskladištenom robom. Ako nalogodavac svoje pravo raspolaganja prenese na drugoga, dužan je o tome odmah obavestiti špeditera. Opasnu robu i neprikladnu za uskladištenje, špediter može odbiti na uskladištenje. Od uskladištenja su isključene odnosno pod posebnim uslovima se uskladištava sledeća roba: eksploziv, samozapaljivi i lakozapaljivi materijali, roba koja širi neugodan miris, roba koja može štetno uticati na drugu uskladištenu robu, lako kvarljiva roba, roba podložna brzom propadanju i truljenju, radio–aktivne materije, volumiozna i druga opasna roba.

Ugovorne strane ugovora o uskladištenju su skladištar i ostavodavac. Ugovorom o uskladištenju robe skladištar preuzima obavezu da određeno vreme čuva i održava robu koje pripadaju drugom subjektu, ostavodavcu, i da po proteku vremena određenog u ugovoru vrati ostavodavcu, a ostavodavac ima obavezu da za stručno čuvanje i održavanje robe isplati skladištaru ugovorenu naknadu. Skladišni posao obavljaju specijalizovane organizacije u cilju zarade. Bitno je kod ovog posla da se radi o stručnom čuvanju i održavanju tuđe robe uz naknadu.

U našoj pravnoj literaturi se uglavnom pojavljuju dva naziva za ovaj ugovor, i to *ugovor o skladištenju* i *ugovor o uskladištenju*. Kako nema bitnije i značajnije razlike u vezi ovih naziva, nema nikakvih štetnih posledica što u našim propisima susrećemo oba ova naziva. Skladišni posao ima veliki privredni značaj. Samostalno i specijalizovano skladištenje tuđe robe pruža realne uštede nacionalnoj privredi u celini. Za korisnike skladišnih usluga samostalna i specijalizovana javna skladišta pružaju uštedu u prostoru i jeftinije i stručnije čuvanje robe. Ako ne bi postojala javna skladišta, organizacije iz oblasti proizvodnje i prometa bi morale graditi sopstvena skladišta koja ne bi stalno bila iskorišćena, naročito ne u onom obimu troškova pod kojima ove poslove obavlja javno skladište. U svakom slučaju,

specijalizacija za obavljanje određenih vrsta poslova donosi redovno pozitivne efekte. Privredni značaj javnih skladišta u saobraćajnim centrima, bez obzira da li ih grade samostalne organizacije ili špediterska preduzeća radi obavljanja ovakve sporedne delatnosti, sastoji se u omogućavanju konstantnosti ponude i tražnje slobodnog prostora u saobraćajnim centrima.

Javna skladišta otklanjaju sve negativne pojave koje se mogu pojaviti u poremećaju ravnoteže ponude i potražnje slobodnog prostora u prevoznim sredstvima. Pomoću javnih skladišta transporteri mogu da koriste pune kapacitete svojih transportnih sredstava, ali isto tako da se brzo i lako oslobode robe koju su prevezli u mesto opredeljenja. Pošto se roba koja se nalazi u javnim skladištima ne može istovremeno pojaviti na tržištu, skladišna preduzeća izdaju posebnu hartiju od vrednosti, *skladišnicu*. Pomoću skladišnice se roba kupuje ili prodaje na tržištu, zalaže radi dobijanja kredita ili na neki drugi način privredno iskorišćava, iako je sve vreme roba uskladištena. Poseban značaj ima dobijanje kredita po osnovu uskladištene robe, jer se na taj način delimično ostvaruju ekonomski efekti za proizvođača koji je robu proizveo.³ Skladištar je lice koje obavlja delatnost skladištenja kao svoju registrovanu privrednu delatnost. On svoju delatnost obavlja formiranjem i registrovanjem skladišta sa svim potrebnim i propisanim uslovima za poslovanje skladišta. Prema delatnostima koje skladištar obavlja, vrsti skladišta i statusu skladišta mogu biti: javna skladišta, carinska skladišta, carinska smestišta, konsignaciona skladišta i tržnice na veliko. O svakom od navedenih vrsta u nastavku ćemo ukratko reći nešto.

Javna skladišta

Javna skladišta su privredni subjekti registrovani za skladištenje robe. Nose naziv javna, jer imaju obavezu da prime robu koju im za uskladištenje nude bilo koja lica, naravno ako raspolažu slobodnim skladišnim prostorom. Postoje dve vrste javnih skladišta. Opšta su ona koja primaju bilo koju vrstu robe (ako za to imaju uslove), a specijalizovana su ona koja na uskladištenje primaju samo određenu vrstu robe (metalna roba, silosi za pšenicu, hladnjače za maline itd.). Javna skladišta za primljenu robu izdaju skladišnicu koja može biti izdata na donosioca.

Carinska skladišta

Carinska su skladišta su prostor u kome se smešta carinska roba ili roba na koju će biti primenjen određeni carinski postupak. Za otvaranje carinskih skladišta pored registracije i ostale dokumentacije, potrebno je i odobrenje koje izdaje Uprava carine Srbije. Roba u ovim skladištima je pod stalnim carinskim nadzorom. Carinska skladišta mogu biti javna i u njih robu mogu skladištiti sva lica ili privatna u koja se skladišti carinska roba samo jednog lica, bez obzira da li je on vlasnik ili je skladište uzeo u najam. Carinska skladišta izdaju skladišnicu kao i javna skladišta.

Carinska smestišta

Carinska smestišta osnivaju same organizacije koje se bave spoljno - trgovinskim prometom roba i usluga. I u ova skladišta se smešta roba namenjena carinjenju i pod stalnim je carinskim nadzorom. Ova skladišta ne primaju robu trećih lica i ne izdaju skladišnice.

Konsignaciona skladišta

Konsignaciona skladišta osnivaju zastupnici stranih firmi. U njima se čuva uvozna roba pod carinskim nadzorom. Roba je vlasništvo stranog lica sve dok se ne izvrši prodaja, a carinske dažbine se plaćaju u vreme kada roba napusti konsignaciono skladište. Obaveza plaćanja carine nastaje kada je kupac preuzeo robu sa konsignacionog skladišta.⁴ U slučaju da roba ne bude prodana, može se vratiti u inostranstvo i bez plaćanja uvoznih dažbina.

³ А. Грујић, Пословно право, *op.cit.*, стр. 201.

⁴ Д. Јеринић, Царински систем Србије и основни институти, „Транспорт и логистика“, Београд, 2008. стр. 174.

Tržnice na veliko

Tržnice na veliko se osnivaju radi boljeg snabdevanja. Preko njih se snabdevaju trgovine na malo. Najčešće se osnivaju za poljoprivredne proizvode i to kao hladnjače.

Obaveze skladištara

Obaveze skladištara iz ugovora o skladištenju su čuvanje robe ostavodavca. Pre te obaveze, skladištar treba da obezbedi prostor gde će smestiti robu koju po ugovoru treba da skladišti i naravno da takvu robu primi. Prilikom prijema robe, skladištar treba da izvrši pregled robe i da ostavodavca upozori na eventualne nedostatke, oštećenja, odnosno mane koje je uočio. Ako ostavodavac insistira na prijemu takve robe, o tome će se sačiniti zapisnik, koji će biti dokaz o stanju robe koja se skladišti.

Skladištar je u obavezi da robu primljenu na skladištenje čuva. Po pravilu se roba primljena od različitih ostavodavaca skladišti odvojeno, ali kada je reč o istim vrstama robe, istog kvaliteta i vrste (kukuruz, pšenica) moguće je zbirno skladištenje. Skladištar nije u zakonskoj obavezi da dok je roba u skladištu izvrši osiguranje, ali to može biti ugovoreno, a i kad nije ugovoreno skladištar to čini zbog zaštite svojih interesa.

Skladištar je u obavezi da izda potvrdu o prijemu robe na skladištenje koja ne predstavlja hartiju od vrednosti. Samo na zahtev ostavodavca, skladištar je dužan da izda skladišnicu, a ta isprava je hartija od vrednosti. Za sve vreme dok je roba u skladištu skladištar je u obavezi da dopusti ostavodavcu ili licima koje on ovlasti da vrše pregled robe ili da uzimaju uzorke. Skladištar je dužan da na zahtev ostavodavca ili lica koje on odredi u svako doba izda robu koju mu je ovaj poverio na skladištenje.

U svom poslovanju skladištar ima zakonsku obavezu da vodi poslovne knjige. On vodi dve vrste knjiga: skladišnu i matičnu knjigu. Skladišna knjiga predstavlja vrstu dnevnika o zaključenim ugovorima o uskladištenju, a matična knjiga je zbirka svih izdatih skladišnica koje je skladištar izdao.

Prava skladištara

U zaključenim ugovorima o skladištenju skladištar ima određena prava, koja proizlaze iz zakonskih propisa ili ugovora.

Jedno od osnovnih prava, zbog čega se skladištar i bavi poslom skladištenja jeste da za svoj posao dobije određenu naknadu, odnosno proviziju. Ovo pravo on stiče kada se okonča zaključen posao, ali je ugovorom moguće i drugačije odrediti, odnosno da delimično ili u celosti dobije avansno plaćanje. Pored naknade, moguće je da skladištar dobije i plaćanje određenih troškova.

Skladištar ima na robu koja je predmet ugovora o skladištenju zakonsko založno pravo koje mu omogućava da se za svoju proviziju i troškove naplati pre drugih poverilaca. Skladištar takođe ima pravo prodaje robe, koja je u skladištu:

- kad imalac varanta (založnice) to zahteva,
- kada je istekao rok čuvanja robe, a roba nije podignuta ni u naknadnom roku od osam dana računajući od dana kada je ostavodavac obavešten o nameri skladištara da robu izloži prodaji,
- kada se koristi svojim pravom zaloge.

Prava ostavodavca

Kao što je već rečeno ostavodavac ima pravo da, kada preda skladištaru robu na skladištenje, zahteva da mu ovaj izda potvrdu o uskladištenju ili skladišnicu.

Ostavodavac ima pravo da od skladištara traži da pregleda robu, uzima uzorke i obavlja jednostavnije radnje (lepljenje etiketa, sortiranje, i slično), ali i da za te poslove ovlasti treća lica. Od skladištara može zahtevati da mu preda robu koja je bila u skladištu, naravno pod uslovom da je izvršio svoje obaveze ugovorom predviđene.

Ostavodavac može od skladištara zahtevati da izvrši osiguranje robe, koja se nalazi u skladištu pri tom dajući precizna uputstva od kojih rizika se traži osiguranje i prihvatajući obavezu isplate premije osiguranja.

Odgovornost skladištara i ostavodavca

Skladištar je sve vreme materijalno odgovoran za robu koja se nalazi kod njega u skladištu. On odgovara za nestanak ili eventualna oštećenja na robi, koja su nastala njegovom krivicom. Odgovornost skladištara je limitirana onom vrednošću, koju je ostavodavac označio kada je robu predao skladištaru.

Skladištar može biti odgovoran i za propuste koje je učinio ne postupajući po nalogima ostavodavca. Najčešća odgovornost ostavodavca se sastoji u izostanku plaćanja provizije i troškova skladištaru. Njegova odgovornost nastupa i kada ne preuzme robu u roku, koji je ugovorom određen ili je uopšte ne preuzme. O posledicama docnje je već bilo reči.

Skladišnica

Skladišnica je hartija od vrednosti koju izdaje ovlašćeni skladištar kojom se potvrđuje ostavodavcu da je na čuvanje primljena roba koja je označena u ispravi i da će ta roba biti predata licu koje je ovlašćeno da zahteva predaju robe. U tom pogledu se pravi razlika između javnih i privatnih skladištara, jer su jedino javni skladištari ovlašćeni da izdaju hartije od vrednosti. Kod nas se sve skladišne organizacije u tom pogledu tretiraju kao javni skladištari.

U svakom slučaju, skladišnica je u poslovnoj praksi veoma značajna hartija od vrednosti jer u komercijalno-pravnom smislu predstavlja robu na tržištu. Reč je o skladišnici - hartiji od vrednosti, a ne o potvrdi kojom se samo dokazuje da je određena roba preuzeta na čuvanje. Glavna razlika u odnosu na potvrdu o prijemu robe na čuvanje je u tome što skladišnica simbolizuje robu, jer se njenim prenosom na drugo lice prenosi i pravo na robu koja je predmet ugovora o skladištenju.

Skladišnica se sastoji od priznanice i založnice. Oblik skladišnice je propisan Zakonom o obligacionim odnosima i sadrži sledeće podatke:

- naziv, odnosno ime i zanimanje ostavodavca,
- sedište ostavodavca, odnosno njegovo prebivalište,
- naziv i sedište skladištara,
- datum i broj skladišnice,
- mesto gde se skladište nalazi,
- vrstu, prirodu i količinu robe,
- navod o tome do kog iznosa je roba osigurana i
- ostale podatke potrebne za raspoznavanje robe i određivanje njene vrednosti.

Oba dela skladišnice imaju svoje funkcije, *priznanica* ili *recepis* služi radi prenosa svojine na uskladištenoj robi, a drugi *varant* ili *založnica* se koristi radi zalaganja uskladištene robe u cilju obezbeđenja raznih kredita i drugih finansijskih potraživanja. U poslovnoj praksi se skladišnica najčešće izdaje jedinstveno, tj. skladištar u isto vreme izdaje priznanicu i založnicu s tim da imalac skladišnice kasnije može odvojeno prenositi priznanicu od založnice. Prenosom priznanice prenosi se svojina na uskladištenoj robi.

U našem pravu skladišnica, i to oba dela skladišnice, moraju glasiti »*po naredbi*«. Skladišnica se može prenositi i jedinstveno, tj. oba dela zajedno, a moguć je prenos dela skladišnice odvojeno. Jedinstvenim prenosom skladišnice, lice koje dobije skladišnicu ima potpuno pravo raspolaganja sa uskladištenom robom. Ako imalac skladišnice želi da odvojeno prenosi pojedine delove skladišnice, onda se prvo mora preneti varant. Priznanica i varant, bez obzira da li se prenose zajedno ili odvojeno, prenose se indosamentom. *Indosament* je pismena izjava o prenosu hartije od vrednosti koja se konstatuje na samoj hartiji od vrednosti.

Vlasnik skladišnice može da založi robu koja se nalazi u skladištu prenošenjem založnice na zalagoprimca. I založnica je hartija od vrednosti, istina samo njen deo, a prenosi se na drugo

lice radi obezbeđenja ispunjenja neke preuzete obaveze. Prenos založnice na drugo lice skladištar upisuje u registar koji vodi u svom skladištu. Prenošenjem založnice ostavodavac ostaje vlasnik uskladištene robe, ali je ne može preuzeti sve dok skladištaru ne prezentira kompletnu skladišnicu (priznanica i založnica). Izuzetno, ostavodavac može preuzeti robu, pod uslovom da skladištaru deponuje sumu na koju glasi založnica da bi se onaj koji poseduje založnicu mogao naplatiti.

Ostavodavac je prvi vlasnik založnice, pa se prilikom prvog prenosa založnice na treće lice u nju upisuju podaci o zalogoprimcu, sa obaveznim podacima iznosa njegovog potraživanja, kamatama, drugim pravima, i dospelostima njegovih prava. Zalogoprimac ima pravo da založnicu dalje prenosi (indosira) radi obezbeđenja svojih dugovanja. Poslednji vlasnik založnice ima pravo na uskladištenoj robi i regresa od svih prenosioca i glavnog dužnika. Uslov zahteva regresa od prenosioca jeste da imalac založnice zahteva isplatu u roku od mesec dana od dana protestovanja založnice. Ako to ne učini gubi pravo da to zahteva od prenosioca, ali ne i od glavnog dužnika.

5.2.8. Obavljanje poslova u vezi sa carinjenjem robe

U skup osnovnih poslova međunarodnog špeditera ulazi i izvršenje radnji u vezi sa carinjenjem robe. Za obavljanje poslova međunarodne otpreme koji se odnose na zastupanje i carinjenje robe, carinski špediter mora imati odobrenje – licencu koju izdaje Ministarstvo financija. Licenca vredí pet godina. Špediteri carine robu po nalogu nalagodavca prema podacima navedenim u dispoziciji. Davanjem dispozicije za otpremu odnosno dopremu robe, smatra se da je dat nalog i za carinjenje. Prilikom uvoza i izvoza špediter vodi brigu oko čitavog carinskog postupka. On određuje mesto carinjenja te je, odgovoran za štetne posledice ako je carinjenje obavio u nepogodnom mestu. Nalogodavac je dužan pravovremeno predati špediteru isprave za carinjenje robe i odgovoran je za svaku štetu koja može nastati ako potrebne isprave ne budu na vreme dostavljene špediteru.

Prema carinskom pravu carinjenje robe se sastoji iz više međusobno povezanih radnja i to: podnošenja deklaracije, prijema deklaracije, pregleda robe, svrstavanja robe po carinskoj tarifi, utvrđivanja carinske osnovice, svote carine i drugih uvoznih pristojbi. Carinjenje se obavlja na temelju CARINSKE DEKLARACIJE - JCI (Jedinstvena Carinska Isprava) koja se popunjava na propisanom obrazcu. Deklaraciju podnosi špeditersko poduzeće koje izvozi/uvozi robu, tj. koje ima pismeno ovlašćenje i dispoziciju nalagodavatelja. Carinjenje se može obaviti u prevoznom sredstvu (ukoliko se roba otprema tim sredstvom do krajnjeg korisnika) ili u carinskim skladištima, smestištima, a u posebnim slučajevima u prostorima krajnjeg korisnika ili uvoznika.

Rokovi za podnošenje carinske deklaracije i ostale dokumentacije kod carinjenja u prevoznom sredstvu vrlo su kratki i kreću se od 3-5 sati od prijema obaveštenja o prispeću pošiljke. Kod carinjenja u skladištu rokovi su nešto duži i iznose 3 dana od prispeća obaveštenja s time da rok počinje teći prvog narednog dana. Uvoznoj carinskoj deklaraciji prilažu se sledeći dokumenti:

- originalna faktura inostranog dobavljača,
- originalna prevozna isprava,
- deklaracija o carinskoj vrednosti uvezene robe,
- potvrda o poreklu robe,
- prijava o zaključnom poslu,
- polisa osiguranja,
- certifikat o kvalitetu robe (ako je izvršena kontrola kvaliteta),
- sanitarni, veterinarski ili fitopatološki pregled robe – potvrda o izvršenom pregledu,
- potvrda o eventualnom oslobađanju ili smanjenju carinske stope i poreza na promet,
- ostali potrebni dokumenti.

Roba se može ocariniti na nekoj carinarnici u unutrašnjosti ili na pograničnoj carinarnici, što zavisi od odredbe pošiljaoca, tj. špeditera. Roba se carini prema carinskim tarifama koje su razvrstane po grupama roba koje su u carinskoj klasifikaciji razvrstane po svojstvima i obeležjima te su svrstane u odeljke kojih ima 21. Odeljci imaju glave u kojima se grupa proizvoda razvrstava u podgrupe.

Na osnovu deklaracije proverava se da li se stvarno radi o navedenoj količini, vrsti i vrednosti robe. Podaci u deklaraciji moraju se u potpunosti slagati sa činjeničnim stanjem robe, kao i s podacima u drugim dokumentima koji se prilažu uz deklaraciju (tovarni list, faktura, prijava o izvozu robe...). Carinska deklaracija podnosi se u 6 primeraka. Što se tiče isprava potrebnih za carinjenje, špediter se mora pobrinuti da ih pravovremeno obezbedi od nalogodavca, a neke i sam da ispostavi.

- *Prijavu o zaključenom poslu* sastavlja izvoznik nakon sklopljenog ugovora s inostranim kupcem na posebnom obrazcu i on mora biti overen od nadležne banke, a dostavlja se zajedno sa dispozicijom,
- *Prijavu o izvozu robe* sastavlja špediter u propisanom broju primeraka, a podaci se moraju slagati s prijavom o zaključenom poslu i s ostalom dokumentacijom,
- *Fakturu* ispostavlja u propisanom broju primeraka (tri) izvoznik i dostavlja špediteru obično zajedno sa dispozicijom.

Kada carinarnica primi izvoznju carinsku deklaraciju ona utvrđuje da li je deklaracija uredno i pravilno popunjena:

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

Ako je sve u redu, carinski organ uvodi deklaraciju u poseban kontrolnik i pristupa pregledu robe, kome mora prisustvovati podnosilac deklaracije. Nakon izvršenog pregleda roba se stavlja pod carinski nadzor, tj. ona postaje "carinska roba" i takva ostaje sve do izlaska iz zemlje. Kao dokaz da je roba izvožno ocarinjena služi žig carinarnice: "ocarinjeno po carinskoj deklaraciji broj...od..." koji se stavlja na prevoznju ispravu, kao i na ostale isprave koje se upotrebljavaju u carinskom postupku. Ocarinjenu robu carinarnica predaje prevozniku uz potpis na deklaraciji. Sa prevoznjom ispravom predaje mu i jedan primerak deklaracije koju prevoznik podnosi izlaznoj graničnoj carinarnici radi kontrole izlaza robe u inostranstvo. Ako se carinjenje obavlja u pograničnoj carinarnici, onda se prevozniku ne predaje takav primerak deklaracije, već prevoznik ispostavlja tzv. prijavu za izvoz/uvoz robe i predaje carinarnici na overu.

Poslovi u carinskom postupku su vrlo složeni i podložni stalnim promenama, čije detalje nalogodavci u pravilu ne poznaju, pa zbog toga špediterska preduzeća osnivaju posebne organizacione jedinice, često posebno za izvoz i posebno za uvoz, koje stalno prate zakonske propise i promene u carinskoj praksi. Carinska se roba može smestiti u železničko – carinsko skladište, carinska skladišta (15 dana), carinska smestišta (3 meseca), konsignaciona skladišta, carinske zone i carinske prodavnice. Nakon isteka rokova carinarnica poziva podnosioca deklaracije da ocarinjenu robu podigne u roku od dva dana odnosno da je ocarini ili vrati u inostranstvo. Nakon isteka prethodno navedenih rokova carinarnica može robu dati ili prodati vlasniku po nalogu špeditera.

5.2.9. Informisanje nalogodavca

Jedna od značajnijih obaveza međunarodnog špeditera je da obaveštava svog nalogodavca o toku organizacije i izvršenja otpreme, dopreme i provoza robe. Ta špediterova obaveza,

bazirana je na odredbama Zakona o obaveznim odnosima, prema kojima je špediter "dužan bez odlaganja obavesti nalogodavca o oštećenoj robe, a i o svim događajima značajnim za njega, i preduzimati sve potrebne mere radi očuvanja prava prema odgovornog lica".

S obzirom na redovne i vanredne događaje koje se mogu dogoditi za vreme otpreme, dopreme i provoza, a koji su od posebnog značenja za nalogodavca, dužnost je špeditera da svoga nalogodavca posebno informiše o ovim činjenicama:

- *kretanju robe*, tj. o činjenicama koje su važne za redovni tok otpreme, dopreme i provoza robe, a naročito o: spremnosti robe za otpremu, dopremu i provoz, utovaru robe, prispeću robe na odredište i konačnoj predaji robe korisniku,
- *vanrednim događajima* koji nastanu za vreme otpreme robe, a posebno o: generalnoj i partikularnoj havariji, nemogućnosti utovara ili istovara zbog štrajka ili drugih uzroka, povećanju prevoznih i drugih troškova u vezi s otpremom robe, kvarenju robe, zastojećima u prevozu, itd.,
- *konačnom izvršenju naloga*, špediterov izvještaj o konačnom izvršenju naloga mora sadržavati sve podatke koji su nalogodavcu potrebni za ocenu pravilnosti izvršenja naloga.

Pri podnošenju izvještaja špediter je dužan dostaviti nalogodavcu i sve isprave koje se odnose na izvršenu otpremu, dopremu i provoz robe. Osim toga špediter je dužan da, nakon završenog posla, odnosno nakon izvršenja nalogodavčeve dispozicije, položi račune nalogodavcu o svim učinjenim izdacima (tuđim troškovima i naknadom za svoje usluge). Iz dužnosti špeditera da obaveštava svoga nalogodavca o svim relevantnim činjenicama koje su u vezi s otpremom, dopremom i provozom robe, proizlazi i špediterova odgovornost da štete koje pretrpi nalogodavac zbog toga što nije o određenim činjenicama bio pravodobno obavješten.

5.2.10. Fakturisanje izvršene usluge

Za izvršene usluge špediter ima pravo na nagradu kao i na naknadu svih izdataka i troškova koje je imao oko otpreme ili dopreme robe. Nagrada se utvrđuje tarifom, a može se i posebno ugovoriti iznos nagrade. Za posebno izvršene usluge na zahtev nalogodavca, špediter ima pravo na naknadu svih troškova i nalogodavac mu je dužan nadoknaditi izdatke u valuti u kojoj ih je špediter učinio.

Forfetni stav predstavlja paušalni iznos nagrade za izvršene usluge otpreme ili dopreme robe. Ovaj se iznos ugovara prema jedinici količine, a njime su obuhvaćeni svi troškovi otpreme ili dopreme robe od mesta na kome špediter robu prihvata do mesta otpreme te obuhvata sve troškove transporta, manipulacije i sl., osim carine.

Po izvršenoj realizaciji špediterskog posla špediter ispostavlja fakturu u koju se unose svi troškovi koji su nastali tokom realizacije posla uz dodatak naknade špediteru za njegov trud, plaćanje carine, ako je platio špediter. Ukoliko je obračun izvršen na osnovu stvarnih troškova špediter je dužan priložiti kopije svih plaćenih računa, a ako je obračun na temelju forfetnog stavka tu dokumentaciju nije potrebno priložiti.

5.2.11. Bilansiranje poslovanja

Nakon što je završen posao po jednoj dispoziciji, potrebno je analizirati postignut komercijalni efekt izvršenog posla. Bilansiranje radi referent koji je taj posao realizirao, a bilansa ostaje u pozicijskoj mapi. Nakon zaključka pozicijska se mapa odlaže u arhivu.

5.3. ORGANIZACIJA POSLOVANJA "TRANŠPED" d.o.o

Na osnovu Statuta, društva "Tranšped" obavlja sledeće delatnosti:

- otpremanje robe (špediciju),
- organizuje transport kopnom, vodom i vazduhom,
- zaprimanje grupnih ili pojedinačnih pošiljki,
- izdavanje i pribavljanje transportnih dokumenata,
- organizovanje transporta zbitnih pošiljaka drumom, železnicom ili vazduhom,
- delatnost carinskih posrednika,
- poslove rukovanja robom, npr. pakovanje, prepakovanje, raspakivanje, uzimanje uzoraka itd.,
- delatnosti uključene i blisko povezane s osiguranjem i raznim fondovima, osim finansijskog posredovanja,
- kurirske usluge (KEP služba),
- prevoz robe,
- skladištenje robe,
- ostale poslovne delatnosti,
- trgovinu na veliko i posredovanje u trgovini, osim trgovine motornim vozilima i motociklima,
- trgovina na malo hranom, pićima i duvanskim proizvodima u specijalizovanim prodavnicama,
- zastupanje stranih firmi,
- posredovanje u prodaji ugostiteljskih i turističkih usluga i dr..

Društvo ima sledeće organe, skupštinu, koja odlučuje o pitanjima koja su izričito određena zakonom i statutom društva, a posebno o: izboru i razrešenju članova nadzornog odbora, godišnjim finansijskim izveštajima i upotrebi dobiti, imenovanju revizora i posebnih revizora društva, povećanju i smanjenju osnovnog kapitala društva, o statusnim promenama društva, prestanku društva, donosi statut i odlučuje o njegovim izmenama i dopunama i donosi pravilnik o svome radu. Nadzorni (upravni) odbor, nadzire vođenje poslova društva i obavlja i sledeće poslove: imenuje i opoziva upravu, po potrebi saziva skupštinu, podnosi skupštini pisane izveštaje o obavljenom nadzoru, zastupa društvo pred upravom, deluje kao drugostepeno telo kod svih pitanja u kojima se mora osigurati dvostepeno postupanje i u kojima se kao prvostepeno telo pojavljuje uprava, donosi poslovnik o svome radu, imenuje i razrešava članove svojih komisija u svrhu priprema odluka koje donosi i nadzor njihovih sprovođenja, obavlja druge poslove koji su poverene zakonom.

Poslovodni odbor društva obavlja sledeće poslove: vodi poslove društva na sopstvenu odgovornost, utvrđuje unutrašnju organizaciju društva, donosi poslovnik o svome radu, priprema odluke i akte za čije je donošenje merodavna skupština, saziva skupštinu u slučajevima određenim zakonom i Statutom, priprema ugovore koji se sklapaju uz saglasnost skupštine, dostavlja zaključke deoničarima i članovima nadzornog odbora da je sazvana skupština, ispunjava odluke koje su skupština i nadzorni odbor doneli u okviru svojih ovlašćenja, donosi akte i odluke iz područja poslovanja društva u skladu sa propisima, odlučuje o osnivanju i prestanku drugih društava i poslovnih jedinica uz prethodnu saglasnost nadzornog odbora i ostvaruje svoja prava osnivača, podnosi izveštaje nadzornom odboru, obavlja druge poslove u skladu sa zakonom i drugim propisima.

5.4. POSLOVNA PRAKSA.Primeri

Na par praktičnih primera analiziran je postupak uvoza-izvoza robe, sa opisom svih aktivnosti koje se obavljaju u postupku uvoza. Realizacija svakog spoljnotrgovinskog postupka se sastoji iz sledećih faza:

- Prva faza: Poslovni kontakti, pripreme radnje i ugovaranje spoljnotrgovinskog posla,
- Druga faza: Realizacija ugovorenog posla i

- Treća faza: Likvidacija uvoznog posla.

Primer. 1

PRVA FAZA

Preduzeće POSITIVE iz Srbije je svoj prvi kontakt sa dobavljačem „Orao Handels“ Schillerstrasse 22/III, 80336 Munchen, Germany ostvario direktno, putem e-maila. U prvom obraćanju je obavešten o osnovnim podacima o kompaniji, paleti proizvoda, vrsti i tipu proizvoda koji se nudi za izvoz, mogući interval cena, očekivani obim izvoza, frekvenciji isporuka i dr. Uz pismo su priloženi uzorci i katalozi kako bi zastupnik dobio pravu sliku o firmi i proizvodima koje će zastupati. Nakon toga došlo je do sklapanja konačnog ugovora i od tada ove dve kompanije imaju dobru saradnju i „Orao Handels“ je jedan od glavnih snabdevača elektronskim komponentama.

Ovim ugovorom je zaključeno sledeće: definicija (značenja reči i izraza), imenovanje distributera, uslovi ugovora, posebne obaveze distributera, uvozni dokumenti, porezi, carina, izveštavanje, uslovi nabavke i plaćanja, uslovi prodaje, konkurentski interesi, zalihe, kontrola kvaliteta, osiguravanje kvaliteta, reklamiranje i promocija, zaštitni znakovi, izmene proizvoda, nezavisni status, obim ovlašćenja, osiguranje, nadoknada, viša sila, poverljivost, delegiranje i imenovanje, izveštaj i pravo na reviziju, raskid ugovora, obaveštenja, odricanje prava, celokupni ugovor, jezik, nadležno zakonodavstvo i jurisdikcija, zakonske adrese, bankovni podaci i potpisi strana. Nakon potpisivanja ugovora završena je prva faza ovog postupka.

DRUGA FAZA

Nakon što su se ugovorene strane dogovorile o obavljanju posla, sledi postupak realizacije. Porudžbina je formirana na osnovu zahteva preduzeća POSITIVE. Naime, POSITIVE je primio specijalnu porudžbinu od svog klijenta i naveo je rok isporuke od 6 nedelja. Prvi korak je pravljenje trebovanja i prikupljanje neophodnih komponenti za uređaj. Iako „Orao Handels“ često šalje ponudu za određenu vrstu robe POSITIVE isključivo poručuje robu koju je već unapred prodao. Kada „Orao Handels“ primi porudžbinu, šalje predračun. Predračun mora biti detaljno pregledan, odnosno mora se utvrditi da li su ispravni svi podaci (vrsta robe, količina, vrsta pakovanja, jedinična cena i ukupna vrednost isporučene robe, broj oznake i datum ugovora, način plaćanja, rabat i dr). Nakon toga se pismeno potvrđuje da je predračun ispravan i kad će se obaviti utovar poručene robe.

Ugovorom je utvrđen CIP paritet Ova klauzula Incoterms 2010 označava da prodavac snosi troškove transporta robe . CIP-"vozarina i osiguranje plaćeno do..." , znači da prodavac isporučuje robu prevozniku kojeg je on imenovao, ali prodavac još mora da plati i troškove prevoza potrebne za dopremu robe na ugovoreno mesto opredeljenja. Sve rizike i dodatne troškove koji nastanu posle takve isporuke robe snosi kupac. Međutim, prema terminu CIP, prodavac takođe mora da obezbedi osiguranje protiv rizika kupca od gubitka ili oštećenja robe za vreme prevoza, tako da prodavac ugovara osiguranje i plaća premiju osiguranja. Prema terminu CIP prodavac mora da obezbedi samo minimalnu pokrivenost osiguranjem. "Prevoznik" znači bilo koje lice koje se ugovorom o prevozu obavezalo da obavi prevoz ili obezbedi obavljanje prevoza železnicom, drumom, vazdušnim putem, morem, rekam ili u kombinaciji ovih vrsta prevoza. Kada se za prevoz do ugovorenog mesta opredeljenja koriste naredni prevoznici, rizik prelazi kad se roba isporuči prvom prevozniku. Terminom CIP je predviđeno da prodavac ocarini robu za izvoz. Kada roba krene iz zemlje otpreme, Positive doo dobija fakturu u elektronskom obliku. Ova faktura, takođe prati i robu. Roba se opet pregleda, šalje na pripremu za carinu, kako bi se brže obavila carinska procedura. Po prispeću robe na carinu, špediter carini dostavlja zahtev za carinjenje robe, a uz zahtev prilaže jedinstvenu carinsku ispravu (JCI) , sa dokumentima koji prate robu (tovarni list i specifikacija robe) .

Ovlašćeni predstavnik carine vrši pregled robe i sravnjenje uvezene robe sa dostavljenim dokumentima, a zatim ukoliko je sve u redu pečatom i potpisom vrši overu JCI, i nakon toga

špediter predaje robu uvozniku. Prilikom carinjenja se uzimaju uzorci robe koji se šalju na ispitivanje kvaliteta, odnosno zdravstvene ispravnosti, a kada se prvi put uvozi neka roba, dobavljač šalje upit da se utvrdi da li sirovinski sastav te robe zadovoljava državne standarde o kvalitetu robe. Sledećeg dana roba stiže na krajnje odredište, istovara se i detaljno pregleda. Utvrđuje se da li ima nekih oštećenja na ambalaži isporučene robe prilikom transporta, i ako ih ima da li su i isporučeni proizvodi oštećeni, zatim da li isporučena roba u potpunosti odgovara specifikaciji koja je pratila robu, i da li isporučena roba odgovara uslovima iz ugovora. Robu prati lista pakovanja koju pregleda skladištar, koji zatim unosi količine u sistem, nakon čega se pravi kalkulacija i ulazni račun.

TREĆA FAZA

Po izvršenoj realizaciji posla uvoza stižu se uslovi za obračun sa dobavljačem. Vreme, dinamika i način plaćanja su definisani ugovorom. U konkretnom slučaju, rok za plaćanje je avansna uplata. U određenim slučajevima Inostrani partner daje kreditni limit distributeru na period od 50 dana nakon isporuke, koji je uslovan nakon bankarske garancije koja se izdaje distributeru za iznos kreditnog limita koji su dogovorile strane. Bankarska garancija predstavlja pismenu ispravu kojom se banka obavezuje prema korisniku garancije da će mu, za slučaj da mu treće lice, tj. dužnik ne ispuni obavezu o dospelosti, izmiriti obavezu ako budu ispunjeni uslovi navedeni u garanciji.

Praktičan primer uvoza

Nakon zaključenja osnovnog ugovora, dužnik zaključuje ugovor o izdavanju bankarske garancije sa određenom bankom. Bankarsku garanciju izdaje banka koja je ranije dogovorena i odobrena o strane Inostranog partnera. Bankarska garancija je neopoziva i bezuslovna, što znači da se isplata garancijskog iznosa obavlja na prvi zahtev korisnika.

Kod aktiviranja bankarske garancije, banci je neophodno dostaviti fakturu koja je potpisana od strane kupca i dobavljača, kao i dokument prevoznika - CMR (tovarni list). Međunarodni tovarni list za drumski prevoz je ugovor kojim se prevoznik obavezuje da će prevesti robu na odredište uz naplatu dogovorene vozarine koristeći se pri tome drumskim transportnim sredstvima (kamionima, kamionima-tegljačima i sl.). Izradila ga je Unija za međunarodni drumski saobraćaj (IRU) na osnovu Konvencije za međunarodni transport robe drumskim prevozom. Na obrascima tovarnog lista za međunarodni drumski transport utisnuta su slova CMR, što vizuelno upozorava imaoca tovarnog lista da se na prevoz robe za koji je izdat tovarni list primenjuju odredbe međunarodne konvencije CMR. Tovarni list za drumski prevoz ispunjava pošiljalac u tri primerka unoseći svoje podatke, podatke o prevozniku, odredištu i primaocu, vrsti robe, mestu i datumu ukrcanja, a u toku prevoza se unose odredbe o vozarini, carinjenju robe i eventualnim manipulacijama s robom. Distributer je dužan da izmiri račune za svaku seriju proizvoda, tako što izvrši transfer ukupnog iznosa u periodu dospeća od datuma izdavanja fakture, koji je uvek isti kao i datum isporuke. Dospeli iznos se deponuje na bankovni račun inostranog partnera, i raspoloživ je najkasnije sledeći radni dan nakon datuma dospeća, tako da se transfer novca mora najaviti banci jedan dan pre datuma dospeća.

Shodno zaključenom ugovoru između prodavca i kupca, uvoznik priprema nalog za plaćanje robe. Da bi poslovna banka izvršila plaćanje, uvoznik mora uz nalog dostaviti i fakturu. Nalozi se daju kao SWIFT i izvršavaju se uglavnom istog dana, tako da kupac istog dana dobija potvrdu banke o izvršenom plaćanju. Ukoliko se vrši avansno plaćanje poziva se na predračun, ponudu ili ugovor, a kod plaćanja robe po prispeću poziva se na račun. Zavisno od toga koji je vid plaćanja dogovoren, utvrđuje se i politika rabata. Uvek je potrebno definisati da li troškove plaćanja snosi kupac ili prodavac. Prilikom zatvaranja uvoznog posla, među obračune sa ostalim partnerima, spadaju obračun posla sa:

- poslovnom bankom koja putem provizije vrši naplatu svojih usluga,
- špediterom koji izdaje račun u kome dostavlje sve troškove koje je imao prilikom realizacije postupka uvoza,

- obračunavanje administrativnih troškova (troškovi pribavljanja uverenja i troškovi neophodnih administrativnih taksi).

Po izvršenoj isplati svih angažovanih učesnika, vrši se arhiviranje kompletne dokumentacije koja se čuva u arhivi firme. Na kraju rada, u prilogu, priloženi su svi dokumenti koji su se koristili tokom obavljanja ovog uvoznog posla i za koje je autor dobio saglasnost od preduzeća.

Praktičan primer izvoza

U ovom delu će biti opisan izvozni posao od strane "Positive" doo. Primalac robe je "Karan Acoustics" LLC, 3422 Old Capitol Trail, Suite 700, Wilmington, Delaware, USA. Korisnik robe je "Westside Music & Cinema" 3617 Blackburn Road, SE, Canada. Sadržaj isporuke su visokokvalitetna audio pojačala. Izvozni posao je izvršen kroz sledeće korake:

1. Kupac je stupio u kontakt sa proizvođačem audio opreme preko njegovog distributera "Audiofreaks". Na ovaj način kupac je dostavio svoj upit na koji je proizvođač odmah odgovorio dostavljanjem ponude. Sa završetkom ove faze neformalnih pregovora posao je zaključen. Pošto je ovo izvozni posao manje vrednosti nije se javila potreba za stupanjem u formalne pregovore.

2. Proizvođač je zatim napravio trebovanje i pribavio sve potrebne komponente za sklapanje proizvoda. Rok za isporuku robe iznosi 6 nedelja što proizvođaču daje dovoljno vremena da prikupi delove, sastavi i testira opremu.

3. Kada je napravio kalkulaciju proizvođač je poslao proforma fakturu kupcu. Ova faktura sadrži sve elemente kao i trgovačka faktura sa tom razlikom što navedena cena u ovoj fakturi ne mora biti ista kao i konačna cena isporučene robe, a o mogućnostima postojanja ove razlike kupac je obavešten samom proforma fakturinom. U ovom slučaju proforma faktura i faktura će imati isti iznos jer je cena uređaja koji se izvozi unapred poznata. Proforma fakturinom su predloženi I paritet, rok isporuke i način plaćanja.

Paritet, odnosno Incoterms klauzula, koja je predložena za izvršenje ovog posla je DUU – Isporučeno neocarinjeno (...Ugovoreno mesto opredeljenja). Ovim paritetom izvoznik ispunjava svoju obavezu kada stavi robu na raspolaganje kupcu na naznačenom mestu u zemlji izvoza. Izvoznik isporučuje robu neocarinjenu za uvoz i neistovarenu sa prevoznog sredstva koje je prispelo u ugovoreno mesto opredeljenja. Prevozno sredstvo u ovom slučaju je avion, a mesto opredeljenja Wilmington, USA. Izvoznik snosi sve troškove i rizike u vezi sa dopremanjem robe do ugovorenog mesta. Kupac, s druge strane, plaća sve naknadne troškove i snosi sav rizik nastao zbog toga što je propustio da na vreme ocarini robu radi uvoza. Rok isporuke je 6 nedelja od dana uplate. Izabrani način plaćanja je avans i to na celokupan iznos proforma fakture. Plaćanje avansom, odnosno plaćanje pre izvršenja isporuke, kupac uglavnom izbegava, dok izvoznik teži tome da se ugovori avansno plaćanje.

4. Pošto je kupac pristao na sve uslove koje sadrži proforma faktura, on je dao nalog svojoj poslovnoj banci da isplati poslovnoj banci izvoznika ugovoreni iznos, pozivajući se na proforma fakturu. Izvoznik je Positive doo i sav novac leže na njegov račun. Po izvršenju uplate od strane kupca, poslovna banka izvoznika je poslala obaveštenje o izvršenoj naplati izvozniku, odnosno obavestila je izvoznika da je dogovoreni iznos uplaćen gde je kupac nalogodavac, a on korisnik naplate. Uz ovo obaveštenje banka je poslala izvozniku i prilog u kome se nalazi kopija SWIFT poruke.

5. Zatim poslovna banka izvoznika nalogom za naplatu obaveštava izvoznika da je uplaćeni iznos, na zahtev poslovne banke kupca, a po nalogu kupca, legao na račun izvoznika u toj banci. Kao svrha naplate se navela oznaka proforma fakture.

6. Kada je izvoznik dobio sve potrebne potvrde od svoje banke da je kupac izvršio svoju osnovnu ugovornu obavezu, odnosno da je kupac izvršio avansnu uplatu i da je taj iznos dospelo na račun izvoznika, on je započeo sa izvršavanjem svojih ugovornih obaveza, odnosno izvršio je dopremu robe na mesto opredelenja pri čemu je roba prelazila iz domaćeg carinskog područja u carinsko područje kupca. Da bi roba prešla preko graničnog prelaza potrebno je da bude popunjen i dostavljen osnovni carinski dokument, odnosno jedinstvena carinska isprava (JCI). U ovoj ispravi su navedeni tačni podaci o bruto i neto masi, paritetu, podaci o kupcu i prodavcu, tarifni broj svakog proizvoda koji se izvozi, itd.

7. Na osnovu JCI i navedene bruto i neto mase u njoj, izvoznik je napisao trgovinsku fakturu, koja je konačna. U slučaju ovog izvoznog posla, iznos koji je kupac trebao da plati bio je isti kao i u proforma fakturi. Uz JCI i trgovačku fakturu se dostavlja još i avio tovarni list. Međunarodni tovarni list za avio transport. Međunarodni tovarni list je ugovor kojim se prevoznik obavezuje da će prevesti robu na odredište uz naplatu ugovorene vozarine. Međunarodni tovarni list ispunjava pošiljalac u 3 primerka unoseći svoje podatke, podatke o prevozniku, odredištu i primaocu, vrsti robe, mestu i datumu ukrcanja, a u toku prevoza se unose odredbe o vozarini, carinjenju robe i eventualnim manipulacijama sa robom. Pošto je kupac preuzeo robu i sve prateće dokumente i uverio se u ispravnost istih na taj način je realizovan i likvidiran ovaj izvozni posao.

Primer 2.

Poslovna praksa prikazana je na primeru špeditera "TRANŠPED" d.o.o sa sedištem u Beogradu, kod redovnog uvoza polietilenskih vreća za pakovanje finalnih proizvoda za korisnika (uvoznika) "HIP Pančevo" d.o.o. Pančevo, Kao izvoznik u ovom poslu pojavljuje se "Bischof+Klein" bmbh+Co., D-49511 Langerich, Nemačka.

Postupak uvoza podeljen je u III faze:

I FAZA

Dolaskom dispozicije od strane uvoznika (u nastavku "HIP") i potvrdom od strane špeditera (u nastavku "TRANŠPED"), dispozicija se interno obrađuje odnosno otvara se predmet, tako što dobija svoj pozicioni broj i vodi se kao zaseban predmet do završetka toga posla. Kod "TRANŠPED"-a ona se smešta u posebne košuljice (plave za uvoz), (crvene za izvoz) na koje se upisuje pozicioni broj. Na osnovu dispozicije "TRANŠPED" daje transportne instrukcije dobavljaču (kako je paritet isporuke DDU Pančevo tzv. "Bischof+Klein" samo organizuje prevoz do Pančeva pa mu "TRANŠPED" daje instrukcije u pogledu mesta gde će se vršiti carinjenje, ime špeditera koji obavlja carinske formalnosti i dr.).

II FAZA

Druga faza počinje dolaskom robe na srpsku granicu. Roba (kako stoji u dispoziciji) prevozi se kamionom oznake TIR. Kada prevoznik dođe na granicu, kao dokaze o robi ima CMR (tovarni list) i fakturu za robu. Ako je prevozi bez tablica TIR mora se na ulasku u Srbiju zaustaviti i napraviti prijava za uvoz, izvoz i provoz robe. Ona sadrži osnovne podatke o robi, registraciju vozila, kamo se roba upućuje na konačno uvozno carinjenje. U ovom primeru roba se upućuje na konačno carinjenje u carinarnicu Pančevo. Sa ta tri dokumenta (prijavom, CMR, fakturam) roba dolazi na carinjenje u Pančevo gde se najpre obavlja prijavljivanje robe (na prijavi za uvoz, izvoz i provoz – "Prijemna carinarnica prihvatila je robu 17.04.2011." i carinarnica je overava žigom i potpisom). Od tada je roba pod carinskim nadzorom carinarnice Pančevo, ali se još ne može podići. Nakon toga "TRANŠPED" popunjava uvoznu carinsku deklaraciju i deklaraciju o carinskoj vrednosti robe (DCV) i to na osnovu fakture, CMR-a i prijave. Na deklaraciji se vidi koje dokumente "TRANŠPED" osim nje predaje na carinjenje. Carina najpre prekontroliše sve podatke iz JCI sa ostalim dokumentima i tada roba ide na pregled (carinjenje) uz prisutnost radnika "TRANŠPED"-a, a po obavljenom pregledu ide na istovar.

III FAZA

U trećoj fazi, nakon odlaska robe, carina radi reviziju gde se još jednom pregledaju svi dokumenti i šalju se na blagajnu. Tu se ispostavlja račun za carinu i PDV. Nakon plaćanja računa "TRANŠPED" za carinu i PDV (koje plaća "HIP" i nakon plaćanja dostavlja kopije virtimana "TRANŠPED"-u, a "TRANŠPED" ih daje na uvid carini dobija svoje dokumente:

- 3 primerka UCD,
- 1 primerak DCV,
- 1 primerak potvrđene fakture (original ostaje na carini),
- 1 primerak računa za plaćanje carine.

Dva primerka UCD daju se NBS i devizna dokumentarna kontrola koje na taj način kontrolišu odliv sredstava. Na kraju se ispostavlja račun "HIP"-u za carinsko posredovanje sa dva primerka UCD-a, kopijom carinske fakture i kopijom DCV.

Osim toga postoji još jedan interni dokument kontrole, a to je obračun interne kontrole. Za sve dokumente koji se podnose carini treba platiti izvesnu taksu, i za prijavu posla čime se vrši jedna vrsta kontrole nad tim troškovima i radi se konačan obračun. Prilikom ispostavljanja računa "HIP"-u oni se uključuju u račun.

REZIME

Ako se analiziraju funkcije svih učesnika u logističkom lancu dolazi se do zaključka da međunarodne špedicije imaju najviše uslova da se razviju u savremene organizatore celokupnog transporta "od vrata do vrata" pod uslovom da budu kadrovski, funkcionalno i informaciono ojačani. Uloga špedicije realizovala bi se kroz dve faze:

- prva u konstruisanju poslova i prezentaciji više varijantnih rešenja,
- druga, u organizaciji i izvršenju izabrane varijante.

Ako bi se između špedicije, realizatora transporta kao osnovnih nosioca razvoja i korisnika savremenih tehnologija uspostavila veza sa logističkim principima i aktivnostima (proizvodnja, kooperacija, pakovanje, skladištenje, transport, upravljanje, kontrola, tokovi informacija i dr.) onda bi se stvorili uslovi za optimalno funkcionisanje savremenih tehnologija. U poslednjih nekoliko godina u visok razvijenim zemljama javljaju se logistički provajderi (3PL, 4PL, 5PL) koji preuzimaju poslove špeditera i izvršavaju kompletne poslove „Outsourcing“-a

Osnovne karakteristike špediterskog logističkog pristupa jesu:

- tehno-ekonomsko i pravno integrisanje poslova pakovanja, skladištenja, manipulacije i transporta u određenoj savremenoj tehnologiji,
- projektovanje, organizacija, ukupnjavanje i kontrola kretanja teretnih jedinica na celoj relaciji od proizvođača do potrošača,
- interakcijsko povezivanje robnih tokova sa odgovarajućim tokovima informacija u cilju optimalnog funkcionisanja određene tehnologije.

Sve ovo ukazuje na izuzetan značaj špediterske delatnosti u poslovanju privrednih društava.

Pitanja za proveru znanja

1. Uloga špedicije u međunarodnim robnim tokovima.
2. Struktura osnovnih poslova špedicije.
3. Šta podrazumevaju pojmovi: glavni špediter, međušpediter, potšpediter, komisionar, agent?
4. Vrste špedicije i organizacija špediterskih kompanija (u odnosu na različite pristupe i kriterijume grupisanja poslova i zadataka).
5. FIATA - Međunarodni savez špediterskih udruženja (osnovni ciljevi, organizacija, članstvo, poslovi).
6. Šta podrazumevaju međunarodni uslovi isporuke robe – INCOTERMS 2010 (šta definišu pariteti, šta su problemi, čime se bave, a čime ne bave pariteti isporuke)?
7. Šta se podrazumeva pod akvizicijom u špediciji?

8. Kakva može biti i šta sadrži špediterska ponuda?
9. Šta se podrazumeva pod instradicijom u špediciji (izrada i primena instradicije)?
10. Šta obuhvataju specijalni poslovi u špediciji?
11. Šta obuhvataju komercijalno trgovačka dokumenta u međunarodnim robnim tokovima (struktura dokumenta, kada se pribavljaju, ko ih izdaje, a ko koristi)?
12. Šta podrazumevaju i obuhvataju inspekcijska dokumenta u međunarodnim robnim tokovima (struktura dokumenta, kada se pribavljaju, ko ih izdaje, a ko koristi)?
13. Šta podrazumevaju i obuhvataju transportna dokumenta u međunarodnim robnim tokovima (struktura dokumenta, kada se pribavljaju, ko ih izdaje, a ko koristi)?
14. Šta podrazumevaju i obuhvataju špediterska dokumenta u međunarodnim robnim tokovima (struktura dokumenta, kada se pribavljaju, ko ih izdaje, a ko koristi)?
15. Šta obuhvata postupak organizacije izvoznih i uvoznih robnih tokova?
16. Šta je dispozicija, ko je izdaje, koje podatke sadrži?
17. Šta je pozicioniranje, a šta proces disponiranja u uvoznim i izvoznim robnim tokovima?
18. Šta se podrazumeva pod procesom aviziranja i informisanja korisnika?
19. Šta podrazumeva organizacija zbirnog transporta robe?
20. Primena *TIR* sistema u međunarodnim robnim tokovima (osnovni principi, gde se i kako može koristiti *TIR* sistem)?

6. KONTROLNE KUĆE

Kontrolne kuće, jesu takođe važne karike u izvršenju transportnih usluga posebno u međunarodnom saobraćaju. To su ključna mesta između prodavaca i kupaca u kojima špediteri a time i prevoznici imaju obavezu izvršenja određenih kontrola na zahteve carinskih i drugih organa. Imaju funkciju posredničkih poslova. U osnovi utvrđuju kvalitete proizvoda, njeno stanje (kvanitet i sadržaj), u odnosu na važeće standarde, vrše atestiranje i reatestiranje robe i daju određene sertifikate koji se koriste kod uvoza i izvoza robe. To su: Jugoinspekt Novi Sad/ Beograd, SGS Beograd, Rota control Novi Beograd i druge sertifikovane kuće.

Prema Zakonu o spoljnotrgovinskom poslovanju (čl.32.i 33) izvoz, uvoz i tranzit (provod) robe podleže ispunjenju sanitarnih, veterinarskih i fitosanitarnih uslova, a pored toga roba koja se uvozi mora da zadovoljava tehničke i druge propise pre stavljanja u promet. Na osnovu ovih odredaba i posebnih propisa, a sve u cilju zaštite i bezbednosti ljudi, životinja i okoline, na graničnim prelazima postoje, odnosno deluju inspekcijски organi nadležnih ministarstava. Osnovni cilj ovih organa je sprečavanje stavljanja u promet roba koje po svojim svojstvima i karakteristikama mogu predstavljati opasnost za građane, životinje, kao i životnu sredinu. Sva roba koja podleže graničnim inspekcijским kontrolama nakon uzorkovanja se prevozi, odnosno prenosi preko određenih carinskih prelaza koji ispunjavaju higijensko tehničke i radne uslove i kasnije carini u određenoj carinarnici odnosno mestu isporuke.

6.1 DELATNOST KONTROLNIH KUĆA

Kontrolne kuće obavljaju više vrsta različitih poslova u okviru svoje delatnosti vezanih za međunarodni saobraćaj i trgovinu. Osnovi poslovi koje obavljaju sadržani su u sledećim zahtevima korisnika:

- vizuelno kontrolisanje opšteg stanja robe,
- kontrolisanje kvaliteta i kvantiteta robe u prometu,
- kontrolisanje pakovanja, markiranje i obeležavanje paketa, robe u prometu,
- kontrolisanje otpreme robe,
- kontrolisanje, verifikacija robe, i nadzor utovara, istovara, pretovara, transporta i kontrola slaganja roba u prevozna sredstva,
- kontrolisanje podobnosti skladišnog prostora,
- kontrolisanje načina uskadištenja,
- laboratorijska ispitivanja,
- kontrolisanje transportnih sredstava sa gledišta ispravnosti, čistoće i podobnosti za prijem i transport odgovarajuće robe,
- uzorkovanje,
- kontrolisanja i konsalting u nabavci,
- kontrolisanje i praćenje proizvodnje,
- kontrolisanje tokom monaže i puštanja u pogon,
- kontrolisanje instalacija i opreme tokom korišćenja u proizvodnim pogonima,
- kontrolisanje elektro instalacija za zaštitu i bezbednost
- ekspertize roba,
- atestiranje, sertifikacija roba i uređaja,
- revizija projekata,
- usluge arbitraže,
- usluge supervizije u prometu roba na tržištu (domaće i međunarodno),
- ocenjivanje i sertifikacija usaglašenosti proizvoda, procesa i usluga,
- kontrola organske proizvodnje.

Konkretno u saobraćaju vrše kontrolu kvaliteta i kvantiteta robe. Ove poslove obavljaju preduzeća, institucije i druga pravna lica koja su registrovana za ovu delatnost. Pošiljaoc i primaoc kupoprodajnim ugovorom određuju koja je institucija nadležna za obavljanje kontrole kvaliteta i kvantiteta robe. Nadležna institucija proverava, po zahtevu korisnika prevoza vrši sledeće poslove:

- kontrolu pakovanja i otpremanja robe,
- kontrolu utovara, istovara i pretovara,
- kontrolu skladišnog prostora
- kontrolu transporta
- kontrolu tehničkih i tehnoloških karakteristika
- druge potrebne ekspertize.

Po izvršenoj kontroli, institucija izdaje certifikat o izvršenoj kontroli kvaliteta i kvantiteta robe, i stiče pravo na naplatu svojih usluga. Certifikat predstavlja garanciju za kupca da je dobio robu traženog kvaliteta i u traženoj količini, dok za prodavca certifikat predstavlja dokument kojim može biti uslovljena naplata izvoznog posla. Firma koja vrši kontrolu za inostranog naručioca, vrši izvoz ove usluge čijom naplatom ostvaruje devizni priliv. Kada domaći izvoznik ili uvoznik angažuje inostranu firmu za kontrolu kvaliteta i kvantiteta robe, vrši se uvoz usluge što predstavlja odliv deviznih sredstava što nije preporučljivo.

Pored kontrola direktno vezanih za izvršenje saobraćajnih usluga, kontrolne kuće rade i druge vrste kontrola sve prema zahtevima državnih organa ili samih učesnika u prometu.

Sanitarna (zdravstvena) inspekcijaska kontrola

Republička granična sanitarna inspekcija je u okviru Ministarstva zdravlja, i nadležna je za vršenje zdravstvene odnosno sanitarne kontrole namirnica i predmeta opšte upotrebe, što podrazumeva sve što se upotrebljava za hranu ili piće u prerađenom ili neprerađenom stanju. Ova kontrola vrši se prilikom carinjenja robe, a može se vršiti i u unutrašnjosti zemlje ukoliko to odobri nadležni organ granične sanitarne inspekcije.

Fitosanitarna inspekcijaska kontrola

Fitosanitarna inspekcija kontroliše pošiljke bilja, koje se mogu izvoziti i uvoziti, u zavisnosti od vrste prevoza preko sledećih graničnih prelaza, i to:

- železnički saobraćaj: Vršac, Dimitrovgrad, Subotica, Preševo i Šid,
- drumski saobraćaj: Vatin, Gradina, Horgoš, Karataš, Preševo, Mali Zvornik-Novi most, Sremska Rača, Kotroman, Batrovci i Bogojevo,
- rečni saobraćaj: Veliko Gradište i Bezdan,
- vazdušni saobraćaj: Beograd,
- pošiljke u kontejnerima: Beograd, Niš i Novi Sad.

U momentu prispeća pošiljke bilja na neki od navedenih graničnih prelaza, ovlašćeni carinski službenik je dužan da o tome obavesti nadležnog fitosanitarnog inspektora koji vrši uzorkovanje prispele robe. Posle izvršene laboratorijske analize, fitosanitarna inspekcija donosi Rešenje kojim se dozvoljava uvoz i carinjenje konkretne pošiljke.

Veterinarsko - sanitarna kontrola

Životinje, proizvodi životinjskog porekla, hrana za životinje, veterinarski lekovi i medicinska sredstva i prateći predmeti podležu veterinarskoj kontroli, u zavisnosti od vrste prevoza, na sledećom graničnim prelazima, i to:

- železnički saobraćaj: Vršac, Dimitrovgrad, Subotica, Preševo-Ristovac i Šid,
- drumski saobraćaj: Vatin, Karataš, Mokranje, Gradina, Horgoš, Bogojevo, Sremska Rača, Mali Zvornik i Preševo,
- rečni saobraćaj: Veliko Gradište i Bezdan,
- vazdušni saobraćaj: Beograd.

Pošiljke životinja, proizvoda životinjskog porekla i hrane za životinje koje se uvoze moraju ispunjavati sledeće uslove:

- moraju da budu bez zaraznih bolesti koje se obavezno prijavljuju,
- moraju da imaju originalnu međunarodnu veterinarsku potvrdu potpisanu od strane veterinarskog inspektora ili ovlašćenog veterinara zemlje izvoznice,
- moraju da imaju dozvolu za uvoz ili provoz koju izdaje Ministarstvo za poljoprivredu i vodoprivredu.

Carinski organ ne može da preuzima radnje predviđene pravilima odgovarajućeg carinskog postupka, pre nego što granični veterinarski inspektor utvrdi da nema smetnji za uvoz, izvoz ili provoz i na odgovarajući način obeleži međunarodnu veterinarsku potvrdu.

Ekološki inspekcijski nadzor

Ovu vrstu nadzora obavlja inspekcijska služba Uprave za zaštitu životne sredine pri Ministarstvu za nauku i zaštitu životne sredine. Ovaj nadzor se obavlja selektivno na 6 graničnih prelaza (Kelebija, Horgoš, Batrovci, Preševo, Gradina i Vatin) svakodnevno, a na ostalim graničnim prelazima po potrebi uz predhodnu najavu. Granična ekološka inspekcija obavezno vrši proveru nivoa radioaktivne kontaminacije naročito svih roba sa područja koja su bila izložena velikoj radioaktivnoj kontaminaciji (sve države bivšeg SSSR, Poljska, Mađarska, Rumunija i Bugarska), kao i metala, ruda, građevinskog materijala i otpada bez obzira na državu porekla. Inspekcijski nadzor nivoa radioaktivnosti za određene robe vrše i:

- republička granična sanitarna inspekcija (za životne namirnice i predmete opšte upotrebe),
- republička granična veterinarska i fitosanitarna inspekcija (za proizvode životinjskog i biljnog porekla, mineralna đubriva i sredstva za zaštitu bilja).

Pored navedenih poslova, kontrolne kuće vrše i specifične vrste usluga kao što su oplemenjavanje i dorada finalnih proizvoda. To su tzv. „Lon-poslovi (lohn), koje domaća pravna lica i preduzetnici vrše u vidu dorade, obrade i sl. proizvoda (odeće, obuće i dr.) od materijala (tekstila, kože, plastike i sl.) za inostranog poručioaca, a koji se privremeno uvoze, a na osnovu posebnog ugovora o lon-poslovima. Odlukom o poslovima posredovanja u spoljnotrgovinskom prometu, propisano je da preduzeće koje je pružilo usluge prerade, dorade ili obrade, ima prava i obaveze kao da je uslugu pružilo inostranstvu

6.2 PRIMER KONTROLNE KUĆE

Kod nas najveća kontrolna kuća je Jugoinspekt, koja sadrži nekoliko sektora od kojih je posebno značajan Sektor energetike sa poslovnica za naftu i naftne derivate u Beogradu i Pančevu i laboratorijom za naftu i naftne derivate. Potreba postojanja ovakve institucije je značajna jer u prometu postoje značajni tehničko, tehnološki, komercijalni rizici kod proizvodnje, skladištenja i transporta. i dobijanje validne dokumentacije. Kao neutralna i samostalna institucija za kontrolu kvaliteta i kvantiteta, akreditovana od strane nacionalnog akreditacionog tela u skladu sa standardom ISO IEC 17020: 2002 i ISO IEC 17025: 2006, kao i od Akreditacionog tela Crne Gore i ruske federacije, Jugoinspekt Beograd je i redovan član IFIA (Međunarodna federacija kontrolnih organizacija). Jugoinspekt, poseduje stručne kadrove sa velikim radnim iskustvom iz ove oblasti, potrebnu mernu opremu, akreditovanu laboratoriju,

prisustvo na svim većim instalacijama čime se omogućava potpuna pokrivenost posla sa aspekta bezbednosti počev od stručnih saveta pri ugovaranju i nadzora nad proizvodnjom, prevozom i osiguranjem specifične robe, do uloge supervizora pri složenim operacijama utovara i istovara.

Primenom najsavremenijih dostignuća i dugogodišnjeg sopstvenog iskustva u domenu laboratorijskih ispitivanja i kontrole nafte i naftnih derivata, Sektor za Energetiku može na svakom mestu i u svakom trenutku da obezbedi pouzdanu: kontrolu kvaliteta robe,

kvantitativnu kontrolu robe kroz detaljno utvrđivanje svih količina po merama suvozemnih rezervoara, rečnih i morskih tankera, cisterni, naftovoda, kvantitativnu kontrolu kroz utvrđivanje razlika – gubitaka koji nastaju zbog manipulacije, transporta i specifičnih karakteristika nafte i naftnih derivata, kvantitativnu kontrolu kroz utvrđivanje količina u skladištima i skladišnim instalacijama.

Navedene kontrole podrazumevaju analize, ispitivanje i proveru podataka iz robne specifikacije, proveru kontaminacije i preporuku za odgovarajući postupak dekontaminacije i analitičke konsultacije. Posebno je za drumske prevoznike, značajnu su:

- kontrola i nadzor utovara, istovara i pretovara,
- kontrola čistoće i podobnosti za prevoz transportnih sredstava,
- kontrolu rezervoarskog prostora,
- transfer štok,
- uzorkovanje prema odgovarajućim standardima,
- laboratorijsko ispitivanje,
- vršenje ekspertize, odnosno davanje stručnog mišljenja o vrednosti, upotrebljivosti i drugim svojstvima nafte i njenih derivata,
- izdaje validnu dokumentaciju po svetskim standardima za sve navedene operacije,
- sprovodi ocenu usaglašenosti bezolovnih motornih benzina, goriva za dizel motore i ulja za loženje u skladu sa odgovarajućim nacionalnim pravilnikom.

Ceo sistem kontrole, od uzorkovanja robe, pakovanja i slanja uzoraka do izrade analiza u akreditovanoj laboratoriji obavlja se u skladu sa evropskim normama. Jugoinspekt raspolaže svim neophodnim međunarodnim ovlašćenjima za rad i članovi su niza međunarodnih asocijacija i udruženja za kvalitativno kvantitativnu kontrolu. Takođe, Jugoinspekt organizuje i obuku osoblja za kontrolu kvaliteta i kvantiteta.

Pored sektora za energetiku Jugoinspekt vrši laboratorijska ispitivanja i drugih roba. Laboratorija za tehnička ispitivanja i bezbednost obuhvata širok spektar različitih ispitivanja, kako metoda tako i predmeta ispitivanja. Iz navedenog razloga Laboratorija sadrži pet odeljenja (1) za ispitivanje uslova radne okoline (mikroklima, fizičke i hemijske karakteristike), (2) za ispitivanja uslova životne sredine, (3) za tehničko-mehanička ispitivanja, (4) za elektro ispitivanja i (5) Odeljenje za ispitivanje proizvoda od drveta.

U sektoru za tekstil i kožu, bave se kontrolom kvaliteta tekstila, kože kao i svih vrsta gotovih proizvoda od tekstila i kože i jedina je ovlašćena institucija za ovu vrstu posla na teritoriji Republike Srbije. U osnovi kontrola se vrše u skladu sa standardom SRPS ISO/IEC 17020:2002 i SRPS ISO/IEC 17025:2006 na osnovu kojih se vrši laboratorijska analiza i ispitivanja svih vrsta tekstilnih vlakana, trikotaže, konfekcije, sirove kože, gotove kože, obuće, krzna, krznenih i kožnih predmeta i drugi proizvodi ove grane.

Pridržavajući se politike kvaliteta i važećih standarda koristeći aktuelne i opšte priznate metode ispitivanja Jugoinspekt izdaje tačne i relevantne rezultate a time i sertifikate koji su relevantni u međunarodnom saobraćaju, koji su etalonirani prema aktuelnim propisima kod akreditovanih laboratorija za etaloniranje.

REZIME

Kontrolne kuće, kao nezavisne institucije u transportu imaju veliki značaj posebno u međunarodnom saobraćaju. Zahtevi carinskih i drugih državnih organa obavezuju prevoznike da postupaju po njihovim zahtevima, poseduju određenu prateću dokumentaciju i time smanje zadržavanje vozila na graničnim prelazima kod izvršenja carinskih postupaka: stavljanje robe u slobodan promet, tranzitu (spojnji i unutrašnji), carinsko skladištenje, prerada pod carinskom kontrolom, oplemenjavanju i izvozu.

Kontrolne kuće, vrše ugovornu kontrolu kvaliteta i kvantiteta roba i usluga i druge poslove u vezi zahteva u spoljnotrgovinskom i unutrašnjem prometu roba i usluga. Vrše kontrolu roba po posebnom ovlašćenju nadležnih državnih organa u slučajevima kada je predmetna kontrola zakonska obaveza i vrše edukacija i konsalting prilikom uvođenja sistema menadžmenta kvalitetom. Dobijanje određenih sertifikata omogućava efikano poslovanje privrednih subjekata i prevoznika kao izvršioca njihovih zahteva.

Pitanja za proveru znanja

1. Koje su osnovne funkcije kontrolnih kuća?
2. Navesti opšte poslove koje obavljaju kontrolne kuće.
3. Navesti osnovne poslove koje kontrolne kuće izvršavaju u oblasti transporta.
4. Koje vrste kontrola postoje?
5. Navesti jedan primer kontrolne kuće i njene osnovne poslove.

POJMOVNIK

Akvizicija, u špediciji treba podrazumevati aktivnosti oko sklapanja poslova, aktivnost oko uspostavljanja što širih poslovnih veza i negovanje takvih veza, ukratko, nastojanje špeditera da za svoju organizaciju pridobije što veći broj komitenata i što bolje prevoznike.

Bona fides, rimsko načelo savesnosti i poštenja kod zaključenih kupo-prodajnih ugovora.

Bonus, poseban popust ugrađen u cenovnik koji se daje osiguraniku u određenom periodu za koje u prehodnom periodu nije naplaćivao štetu.

Dobrovoljno osiguranje/neobavezno osiguranje, osiguranje zaključeno slobodnom voljom, iz čisto ekonomskih pobuda zainteresovane strane - ugovarača osiguranja, odnosno osiguranika kako bi zaštitio imovinu, imovinski interes, odgovornost, zdravlje ili život.

ECE ili **UNECE**, Ekonomska komisija za Evropu (*United Nations Economic Commission for Europe*).

Franšiza, učešće osiguranika u šteti.

Instradacija, podrazumeva određivanje puta i prevoznog sredstva kojim će se neka roba prevoziti do uputnog mesta.

Kabotaža, je prevoz putnika ili tereta koji obavlja strani prevoznik između pojedinih mesta na teritoriji Republike Srbije.

Kapitalizacija, smanjenje osigurane svote i promena osiguranja u osiguranje bez daljeg plaćanja premije

Korisnik osiguranja, pravno ili fizičko lice kome pripada naknada iz osiguranja.

Logistički provajderi su specijalizovani oblici davanja usluga (1PL - 5PL).

"1st Party Logistics", provajder koji posluje u preduzeću za sopstvene potrebe uz minimalno angažovanje drugih.

"2nd Party Logistics", određene logističke usluge transporta, otpreme, skladištenja poverene specijalizovanim izvršiocima određenih zadataka.

"3rd Party Logistics", provajder kao Outsourcing partner preuzima najveći deo logističkih zadataka korisnika.

"4th Party Logistics" provajderi koji vrše integrisano upravljanje i realizaciju kompletne logističke usluge.

"5th Party Logistics" provajderi koji vrše integrisano upravljanje i realizaciju kompletne logističke usluge putem e-bussinessa.

List pokrića/potvrda o pokriću, isprava koja se izdaje kada nema dovoljno podataka ili vremena za sačinjavanje polise osiguranja

Naknada iz osiguranja/nadoknada iz osiguranja, vrednost, po pravilu izražena u novcu, na koju osiguranik, odnosno korisnik osiguranja polaže pravo prilikom nastupanja osiguranog slučaja

Obavezno osiguranje/prinudno osiguranje, osiguranje lica ili osiguranje imovine na osnovu zakona, nezavisno od volje učesnika u osiguravajućem odnosu

Osigurana svota, najviši iznos obaveze osiguratelja

Osigurani rizik/osigurana opasnost/pokriveni rizik, rizik pokriven osiguranjem, čije nastupanje u vidu osiguranog slučaja stvara osiguravaču obavezu da isplati štetu

Osigurani slučaji/osigurani događaji, nastanak okolnosti koje, na osnovu Zakona ili Ugovora o osiguranju, obavezuju osiguravača da osiguraniku isplati odštetu ili učini šta drugo

Osigurnina, iznos koji osiguratelj isplaćuje prema Ugovoru o osiguranju za pojedinačni osiguran slučaj

Osiguranik, fizičko ili pravno lice koje zaključuje ugovor o osiguranju u svoje ime i za svoj račun, obezbeđujući se od neželjenog dejstva pokrivenih rizika

Osiguratelj/Osiguravač, osiguravajuće pravno lice (privredno društvo) koje se ugovorom o osiguranju obavezuje na naknadu štete, odnosno isplatu ugovorenog novčanog iznosa korisniku osiguranja, odnosno osiguraniku kada se ostvari obuhvaćeni rizik

Otkup, prekid osiguranja uz isplatu štednog dijela polise umanjeno za troškove

Ponuditelj osiguranja, lice koja želi sklopiti osiguranje

Polisa osiguranja, isprava o sklopljenom ugovoru o osiguranju koja prati posao osiguranja, određujući dužnosti i obaveze učesnika

Ponuda, pismeni predlog osiguratelju za sklapanje osiguranja života

Predmet osiguranja, je ono što se osigurava lice, roba i imovinski interesi na kojima se može ostvariti rizik u transportu

Premija osiguranja, iznos koji je ugovaratelj osiguranja obavezan platiti osiguratelju

Propis, je konkretan normativni (opšti) pravni akt na republičkom nivou koji je u sastavu regulative

Protokol, je dokument, jasno poslatih, primljenih i potpisanih poruke i akcija nakon čega pokrenute akcije imaju glavnu ulogu između dva ili više entiteta koji komuniciraju. Protokol je skup pravila kojima se oblikuje redosled akcija

Regulativa, jesu svi normativni (opšti) pravni akti na republičkom nivou, uključuje sve zakone i

podzakonske opšte akte, kao i opšte akte koje donose regulatorna tela u obavljanju i radi obavljanja svojih poslova (pravilnici, uputstva, mišljenja, tarife, formulari sl.).

Regulatorna tela, jesu ministarstva, posebne organizacije, u smislu zakona kojim se uređuje državna uprava, republičke agencije i ustanove, kao i drugi republički organi i organizacije, osim Vlade, Narodne skupštine i nezavisnih regulatornih tela odgovornih republičkoj skupštini.

Reosiguratelj, pravno lice koje obavlja poslove reosiguranja.

Rizik, je mogućnosti nastanka neželjenog, ekonomski štetnog događaja koji će svojim nastajanjem izazvati štetu, zamišljena opasnost od dešavanja štetnog događaja, ponekad podrazumeva i predmet osiguranja (recimo, zgrada osigurana od požara, vozilo i teret koji se prevozi), lice za koje je zaključeno osiguranje ili, pak, osigurani interes.

Svota osiguranja/suma osiguranja/osigurani iznos, novčani iznos koji se isplaćuje osiguraniku ukoliko nastupi osigurani događaj.

SWIFT (Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications), je posebni kompjuterski vođen sistem (mreža) s 4.500 banaka-članica među kojima je omogućen elektronski prenos novca, čime su znatno racionalizovana i ubrzana međunarodna plaćanja. SWIFT je jedan od najznačajnijih bankarskih servisa i produkata na polju razmene informacija. Naša zemlja je uključena u SWIFT mrežu.

Trajanje osiguranja, vremenska dužina dejstva osiguranja.

Transfer stock, prenos akcija u preduzeću često se prenose privatnim dogovor između prodavca i kupca. Specifični zahtevi za prenosom akcija mogu da se razlikuju, postoje neke opšte smernice koje zahtevaju najviše žiranti.

Ugovaratelj osiguranja, lice koja s osigurateljem sklopi Ugovor o osiguranju (može biti pravno ili punoletno fizičko lice).

Ugovarač osiguranja, Pojedinaac ili ustanova koji sa osiguravačem zaključuju ugovor o osiguranju, obavezujući se da plate određenu premiju osiguranja

Ugovor o osiguranju, čine ga ponuda, polisa i opšti uslovi.

Uslovi osiguranja, skup klauzula kojima se podrobno uređuju odnosi između ugovarača osiguranja, odnosno osiguranika i osiguravača, ukoliko nisu utvrđeni zakonom ili podzakonskim propisom.

Uzajamno osiguranje, osiguranje dva predmeta istom polisom.

Vrste osiguranja, oblici u kojima se savremeno osiguranje pojavljuje.

Šteta, nepovoljna promena na imovini ili licu prouzrokovana nekim događajem ili nečijom radnjom.

LITERATURA

- [1] Abnormal road transports. European best practice guidelines. European Commission Directorate-General for Energy and Transport. Luxemburg. 2008.
- [2] Background information on the current digital tachograph system. Commission and circulated during the Stakeholder conference. Brisel. 2009.
- [3] Commission staff working document Serbia 2008 progress report accompanying the communication from the commission to the European Parliament and the Council. Enlargement Strategy and Main Challenges 2008-2009 {COM(2008)674}.
- [4] Davidović B., Ivković M., „Poznavanje robe u transportu“. Intelekt. Beograd.2008.
- [5] EU impact assessment guidelines, 15.January 2009.
www.ec.europa.eu/governance/impact/docs/key_docs/iag_2009_en.pdf
- [6] Jerinić D. Privredno pravo, Cekom books, Novi Sad, 2011
- [7] Kaličanin V., Aleksić P. „Priručnik za međunarodni drumski saobraćaj“. IBC 98. Beograd.2003.
- [8] Marinković M. „Bilateralni sporazumi iz oblasti međunarodnog drumskog saobraćaja – sa komentarima“. Sl.Glasnik RS. Beograd. 2000.
- [9] Određivanje količina emitovanih gasovitih zagađujućih materija poreklom od drumskog saobraćaja primenom COPERT IV modela evropske agencije za životnu sredinu. Institut Saobraćajnog fakulteta. Beograd.2010.
- [10] Opšti uslovi poslovanja međunarodnih logističara I špeditera. Privredna Komora Srbije.Beograd. 2008.
- [11] Petrović Lj.“Transport opasne robe u drumskom saobraćaju“. Trigon Inženjering. Beograd.2010.
- [12] Petrović M.Z.“Obavezna osiguranja u saobraćaju i štete“. Sl.Glasnik RS.Beograd.2011.
- [13] Smernice za poslovanje sa Evropskom unijom, deo Saobraćaj.EIF.Fond za Evropske integracije. Bela knjiga.Beograd.2006.
- [14] Uputstvo za vladine službenike i prevoznike o primeni CEMT multilateralne kvote. PU međunarodni transport. Beograd. 2008.
- [15] Zakon o javnim putevima (*Sl.Glasnik RS*, br.101/2005)
- [16] Zakon o planiranju i izgradnji (*Sl. glasnik RS*, br. 72/09, 81/09, ispr. 64/10 – odluka YS i 24/11;
- [17] Zakon o bezbednosti saobraćaja na putevima ("*Sl. glasnik RS*", br. 41/2009)
- [18] Zakon o međunarodnom prevozu u drumskom saobraćaju („*Sl.list SRJ*,br. 60/98,5/99-*ispr*,44/99,74/99 i 4/2000-*ispr*, i *Sl.Glasnik RS*,101/2005 i 101/2005-*dr.zakon* i 18/2010-*Nacrt*)

Linkovi i adrese:

http://ec.europa.eu/transport/road/policy/index_en.htm

<http://eur-lex.europa.eu/>

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/index_en.htm.

www.wikipedia.org, - Elektronska enciklopedija

www.worldbank.org, - Zvanični sajt svetske banke

www.siepa.sr.gov.rs

www.minpolj.sr.gov.rs

www.fcs.rs

www.ekof.bg.ac.rs

www.ddor.co.rs - Zvanični sajt DDOR-a

www.itdmgmt.com/incoterms.ttm - International comercial terms

www.fcs.yu-Republika Srbija, Ministarstvo finansija, UPRAVA CARINA

www.mi.gov.rs, Ministarstvo za infrastrukturu Republike Srbije

www.mup.gov.rs, Ministarstvo unutrašnjih poslova Republike Srbije

www.worldbank.org, Svetska banka

www.eurorap.org, Evropski program ocenjivanja puteva EuroRAP

www.fiafoundation.org, FIA Fondacija za automobilizam i društvo

www.oslobođenje.com – Izveštaj državne agencije za statistiku
www.aldi.ba – Aldi analiza spoljne trgovine
www.rzs.rs.ba – Spoljna trgovina
www.pks.yu – Privredna komora Srbije
www.putevi-srbije.rs – JP Putevi Srbije
www.sf.bg.ac.rs, *Saobraćajni fakultet Univerziteta u Beogradu*
www.makeroadssafe.org, Međunarodna kampanja