

Факултет инжењерских наука Универзитета у Крагујевцу



Назив студијског програма: Машинско инжењерство

Ниво студија: Мастер студије

Модул: Друмски саобраћај

Предмет: Законска регулатива у друмском саобраћају

Број индекса: 333/2014

Мирослав Милорад Милосављевић Законска регулатива у области транспорта терета Мастер рад

Комисија за преглед и одбрану:

1. **Др Божидар Крстић, ред. проф -ментор**

2. _____

3. _____

Датум одбране: _____

Оцена: _____

У оквиру овог мастер рада кандидат треба посебну пажњу да обрати на следеће:

1. Основне законске регулативе у међународном транспорту терета
2. Законске регулативе Републике Србије у области транспорта терета
3. Основе законске регулативе у области опасних материја
4. Услови које је неопходно испунити да би нека организација могла да се бави транспортом терета на међународним релацијама
5. Шпедиција
6. Организација транспорта терета
7. Пример транспортног предузећа

Препоручена литература:

- [1] Пантелић Вујанић, С., Томић, Н., Саобраћајно транспортно право, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 2007
- [2] Божидар. В. Крстић, Драган М. Млађан, Безбедност коришћења возила за превоз опасних материја у друмском саобраћају, Машински факултет Крагујевац, 2007
- [3] Brčić, D., Ševrović, M., Logistika prijevoza putnika, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, 2012

Крагујевац, 2016

Ментор:

Др Божидар Крстић, ред. проф

Abstract: In this paper the legal regulations within the field of cargo transport are explored with the help of the basic regulations in international cargo transport, legislation of the Republic of Serbia in the field of cargo transport, the conditions that need to be met in order for an organization to engage in the transport of cargo on international routes, legislation regarding the transport of hazardous materials as well as freight forwarding and integrated transport. At the end the procedures of organizing transport services are shown using the ST Prevoz transport company as an example.

Key words:

legal regulations, international cargo transport, freight forwarding

Резиме: У овом раду обрађена је тема законске регулативе у области транспорта терета помоћу основне законске регулативе у међународном транспорту терета, законске регулативе Републике Србије у области транспорта терета, услови које је неопходно испунити да би нека организација могла да се бави транспортом терета на међународним релацијама, основе законске регулативе у области опасних материја као и шпедиција и интегрални транспорт. На крају је показана процедура организовања транспортне делатности на примеру транспортног предузећа СТ Превоз.

Кључне речи:

законска регулатива, међународни транспорт терета, шпедиција

САДРЖАЈ:

1. Увод	1
2. Основне законске регулативе у међународном транспорту терета	2
2.1. Правни положај међународног друмског транспортера	2
2.2. Правни положај возила у међународном транспорту	3
2.3. Међународни уговори	4
2.3.1. Билатерални споразуми	5
2.3.2. Међународни друмски товарни лист	9
3. Законске регулативе Републике Србије у области траспорта терета	12
3.1. Законска регулатива која се односи на возила за превоз терета.....	16
3.2. Законску регулативу која се односи на утовар и истовар возила	17
3.3. Законска регулатива која се односи на документацију која се користи у области транспорта терета	18
3.4. Законска регулатива која се односи на возаче и све остале у области транспорта терета	19
3.5. Законска регулатива која се односи на безбедносне аспекте транспорта терета.	21
4. Основе законске регулативе у области опасних материја	23
4.1. Саобраћајни прописи који се односе на возила за транспорт опсаних материја..	24
4.2. Одредбе о превозу опасних материја у друмском саобраћају	24
4.3. Међународни споразум о превозу опасних материја у друмском саобраћају (ADR)	27
4.3.1. Класе опасних роба према ADR-у	28
5. Услови које је неопходно испунити да би нека организација могла да се бави транспортом терета на међународним релацијама	31
5.1. Закон о превозу терета у друмском саобраћају	32
5.1.1. Услови за обављање јавног превоза терета у друмском саобраћају	32
5.1.2. Начин обављања превоза терета у друмском саобраћају	37
6. Шпедиција	38
6.1. Привредне функције шпедиције	39

6.2. Уговор о шпедицији	40
6.2.1. Појам и правна природа уговора о шпедицији	40
6.2.2. Уговор о шпедицији	41
6.2.3. Обавезе шпедитера	41
6.3. Права шпедитера из уговора о шпедицији	44
6.4. Посебне врсте уговора о шпедицији	46
6.5. Престанак уговора о шпедицији	46
6.6. Правно регулисање шпедиције у свету	47
7. Интергрални транспорт	48
7.1. Терет	53
7.1.1. Модул систем и теретне јединице	55
7.2. Роба	57
7.2.1. Паковање роба	58
8. Организација транспорта терета	59
8.1. Организациона структура друског транспорта	62
8.2. Организација предузећа друског транспорта	63
8.2.1. Организациона структура предузећа друског транспорта	63
8.3. Функција и задаци служби у предузећу друског транспорта	65
9. Пример транспортног предузећа - СТ Превоз д.о.о.	71
9.1. Политика квалитета и безбедности	74
9.2. Пословна пракса	75
9.3. Правила за возаче	77
10. Закључак	82
11. Литература	83

1. Увод

Транспорт представља премештање људи, ствари, енергије и информација са једног места на друго, а међународни транспорт је превоз при чијем се обављању прелази најмање једна државна граница. У регионалној и међународној размени транспорт је неминован јер сви немају све сировине за индустрију, нити се сви производи производе у једном региону. Када се на пример погледа размена кафе и природног каучука, које нису стратегијске сировине, наша земља их увози у потпуности, обзиром да их не производимо.

Логистика као наука представља скуп мултидисциплинарних и интердисциплинарних знања која изучавају и примењују законитости планирања, организовања, управљања, контролисања токова материјала, људи, енергије и информација у системима. Настоји да пронађе методе оптимизације тих токова с циљем остваривања економског ефекта[1].

Данашњи свет је глобализован и зависан од безбедности и благовремености снабдевања, коју му осигурава квалитетна организација логистике. Данас је тренд у производњи економска ефикасност и пресељење производње на подручја са нижим трошковима, у чему важну улогу има логистика[1].

Транспорт је једна од најзначајнијих логистичких функција, делом због високих трошкова које са собом носи, а делом што заузима прво (транспорт сировина за производњу) и последње место (транспорт готовог производа до потрошача) у производном процесу. Практично, заустављање транспорта би значило заустављање производње. Стога је од изузетног значаја за опстанак предузећа на тржишту, добро организовање и управљање процесом транспорта.

Транспорт терета, путника и информација се одвија средствима различитих саобраћајних грана, при чему је избор одређене саобраћајне гране за обављање транспорта условљен низом фактора од којих су свакако најзначајнији локација, почетне и завршне тачке жељеног пута, цене и услови транспорта, итд. Класична подела саобраћаја на саобраћајне гране заснована је на природним и техничким особинама саобраћајница, тако да је основна подела по видовима: водни (поморски, речни, речно-каналски, језерски), копнени (друмски, железнички) и ваздушни (авионски, телекомуникациони, интерпланетарни).

Развојем технике и усавршавањем моторних возила почетком двадесетог века формира се савремени друмски превоз терета. Значајнији и конкурентнији од железнице друмски превоз постаје тек после другог светског рата, односно друмски превоз робе, постаје важан конкурент тако да железница полако губи своју монополску позицију. Железнички превоз робе је спорији од друмског који се може комбиновати са поморским и речним превозом. У новије време се користе превози у контејнерима, превози у камионима цистернама, камионима хладњачама, превоз аутомобила на специјалним тегљачима и друго.

2. Основне законске регулативе у међународном транспорту терета

Када је међународни друмски превоз робе постао све значајнији чинилац спољнотрговинске размене добара, појавила су се и правна правила у виду међународних кодификација и конвенција из области сигурности друмског превоза робе на међународним релацијама. Ову материју и питања сигурности превоза, уређује и велики број међународних споразума и протокола[2].

Као међународна правна правила донете су конвенције којима су уведене одређене царинске олакшице у међународном друмском превозу робе као Царинска конвенција о међународном превозу робе на основу карнета TIR и Царинска конвенција о привременом увозу комерцијалних друмских возила.[2]

Када је друмски саобраћај у питању неопходно је поменути и Конвенцију о уговору за међународни превоз робе друмом (CMR), њен значај и потребе ревизије због наглог развоја друмског саобраћаја. За обављање саобраћаја велики значај имају и општи услови пословања међународних друмских транспортера предвиђени за једну националну територију.

Унификацију друмског превоза извршила је Економска комисија УН за Европу Конвенцијом о уговору о међународном друмском превозу робе (CMR конвенција). Усвојена су још два важна правна акта у циљу унапређења друмског транспорта робе у виду Уговора о друмском превозу робе који је у нашој земљи регулисан Законом о уговорима о превозу у друмском саобраћају (1995) и делатност Међународне уније за друмски саобраћај (IRU).

Коносман (теретница) и товарни лист су превозне исправе које се користе у националном и међународном саобраћају. Коносман, као превозна исправа, се најчешће издаје у поморском и делимично речном саобраћају. Товарни лист се појављује средином осамнаестог века, као превозна исправа у железничком, друмском, ваздушном и речном саобраћају. Развојем информационо-комуникационих технологија товарни лист се може издати и у електронској форми.[2]

Разлика између коносмана и товарног листа је у томе што коносман представља хартију од вредности, а товарни лист најчешће нема то својство. Одредбама закона о уговорима о превозу у друмском саобраћају уређено је да се може издавати обични и преносиви товарни лист који има особине хартије од вредности.

2.1. Правни положај међународног друмског транспортера

Правни положај међународног друмског транспортера по правилу се не регулише директно међународним конвенцијама. У међународним конвенцијама регулишу се сигурност и правни положај учесника у међународном друмском саобраћају. Међународни друмски транспортер није једини учесник у међународном друмском

саобраћају, јер овде поред делатности међународних друмских транспортера, велики значај имају и превози сопствене робе[3].

У међународном друмском превозу робе потребно је разликовати власника возила од корисника возила, пошто власник возила не мора учествовати у међународним друмским превозима робе, нити је важно да је међународни друмски транспортер истовремено власник возила. Међународни друмски транспортери су привредне организације које могу обављати ову привредну делатност, пошто испуњавају законске услове који су утврђени националним законодавствима.

Фактички учесници у међународном друмском саобраћају у име и за рачун међународног друмског транспортера су чланови посаде возила, шофери моторних возила. Шофери моторних возила морају бити снабдевени одговарајућим међународним или интерним возачким дозволама и морају испуњавати друге сигурносне прописе који су утврђени у међународном друмском саобраћају. При томе, возачи моторног возила не морају бити истог држављанства као и власник моторног возила или међународни друмски транспортер[3].

Одговорност због кршења прописа сигурности може бити: кривично-правна, административно-правна и имовинско-правна. Најчешће је кривично-правно и административно-правно одговоран возач моторног возила, евентуално и друмски транспортер, док је имовинско-правно чешће одговоран друмски транспортер.

2.2. Правни положај возила у међународном транспорту

Моторна возила у друмском саобраћају имају највећи привредни и друштвени значај. Међународним конвенцијама утврђује се минимум техничких особина које мора поседовати моторно возило које учествује у међународном друмском саобраћају. Моторно возило у међународном друмском саобраћају, за разлику од других грана саобраћаја, не мора имати државну припадност. Државна припадност моторног возила једино одређује припадност тог возила прописима поједине државе. Моторно возило се не сматра саставним делом територије земље на којој она има суверенитет[3].

Конвенција о друмском саобраћају указује да моторно возило у међународном друмском саобраћају мора бити индивидуализовано. Индивидуализација се постиже регистрацијом моторног возила, регистарским ознакама, ознакама државног распознавања и ознакама идентификације. За регистрацију сваког моторног возила захтева се техничка исправност, а тек на основу регистрације за возило се добија саобраћајна дозвола са, по правилу, једногодишњим роком важења, која се сваке године мора продужавати. Приликом регистрације се најчешће наплаћују порези за коришћење јавних путева. Поред редовне, постоји и привремена и изузетна регистрација са знатно краћим роковима важења. Без саобраћајне дозволе моторно возило не може учествовати у међународном друмском саобраћају.

Европска унија поставља ограничења за тежину и димензије тешких возила која се користе за транспорт у Европи да би се избегла оштећења путева, мостова и друге инфраструктуре, као и да обезбеде максимални ниво безбедности на путевима. На пример, максимална тежина за камионе је 40 тона или 44 тона када носе контејнер за комбиноване операције транспорта. Правила такође омогућавају да државе чланице одобре на својој

територији и под одређеним условима дужа и тежа возила да обављају одређене задатке[4].

Сигурност у међународном друмском саобраћају остварује се условима које морају испуњавати возач и возило, а у појединим ситуацијама и терет који се превози, али и саобраћајним знацима и путним ознакама. Питања саобраћајних знакова и путних ознака детаљно су регулисана у одговарајућим међународним конвенцијама, нарочито у Европском споразуму о путним ознакама и у Протоколу о друмској сигнализацији[3].

Европска унија поставља низ социјалних одредби за радне услове професионалних возача, који такође доприносе безбедности путева и фер конкуренцији између превозника. Правила су[4]:

- период дневне вожње не више од 9 сати, уз одмор од најмање 45 минута након 4,5 сати вожње. 10 сати вожње су могући два пута недељно;
- максимално недељно време вожње од 56 сати (или 90 сати на две недеље);
- дневни одмори од најмање 11 сати (са опцијом смањењем на 9 сати, три пута недељно);
- недељни период одмора од 45 часова непрекидно; ово може бити смањено на 24 сата сваке друге недеље.

Правилником о исправама о техничким и техничко-експлоатационим условима које морају испуњавати теретна возила и аутобуси којима се обавља међународни јавни превоз у друмском саобраћају прописују се исправе о техничким условима у погледу буке и емисије загађивача и техничко-експлоатационим условима у погледу безбедности које морају испуњавати теретна возила, прикључна возила и аутобуси, којима се обавља међународни јавни превоз у друмском саобраћају.

2.3. Међународни уговори

Уговор о међународном друмском превозу ствари је неформалан уговор који је закључен када се уговорне стране сагласе о битним елементима овог уговора. Битни елементи уговора о међународном друмском превозу ствари су предмет и цена превоза. Предмет уговора одређује се врстом и количином ствари који треба да се превезу, као и местом отпреме и упутним местом.

Уговор о друмском превозу ствари је закључен пре него што је дошло до издавања товарног листа јер се ради о неформалном уговору. У судској пракси сматра се да се усмено склопљен уговор мења потписом товарног листа који садржи другачије клаузуле од уговорених, ако се при томе није ставио приговор на садржај товарног листа[3].

Уговор о друмском превозу ствари се сматра закљученим када је остварена сагласност о битним елементима уговора између овлашћених лица од стране уговорних страна. Иако је уговор о међународном друмском превозу ствари у нашем праву неформалан, у пракси се скоро увек закључује у писменој форми, најчешће издавањем друмског товарног листа. Писмено потврђивање усмено закљученог уговора о

међународном друмском превозу ствари може се остварити попуњавањем товарног листа и издавањем закључнице[3].

2.3.1. Билатерални споразуми

Билатерални споразуми су уговори закључени између суверених држава и имају кључну улогу у развоју мирољубиве сарадње међу народима. Уговори су регулисани Бечком Конвенцијом о уговорном праву, која је кодификовала уобичајена правила која су постојала у области уговора пре 1969. године када је закључена Конвенција[5].

Генерално постоје два типа разлога за преговарање и закључивање споразума о друмском саобраћају:

1. Политички

- Споразум се користи као полазна тачка за развијање или побољшање односа између две земље. Другим речима, такав споразум би представљао економско решење политичког проблема.

2. Економски

- Ако је капацитет превоза неуравнотежен између две стране треба да буде регулисан у циљу спречавања социјалних проблема,
- Слање сигнала тржиштима да би се на тај начин развила потражња,
- У случају великих инвестиција у инфраструктуру, да промовише њихово коришћење,
- Да детаљише примену ширих обавеза преузетих између две земље у међународним мултилатералним правним инструментима. На пример, постоје споразуми о слободној трговини под којима земље не спроводе једнако своје обавезе у друмском саобраћају, већ радије решавају питања у друмском саобраћају на билатералном нивоу.

Сва средства која се користе за побољшање сарадње између земаља су добра. Међутим, из перспективе економске ефикасности, главни разлог за закључивање билатералних споразума у друмском транспорту би требао да буде промовисање и олакшавање трговине са другом земљом (или земаљама), као и задовољавање захтева оних којима је потребан транспорт - на пример: трговци, произвођачи, туристички оператери и превозници робе[5].

Билатералне дозволе

Превозници приступују међународном тржишту транспортних услуга на основу билатералних дозвола, регулисаних билатералним споразумима, и мултилатералних ЦЕМТ дозвола (слика 1.). Расподелу ових дозвола превозницима врши министарство

надлежно за послове саобраћаја. Билатералне дозволе за међународни друмски превоз су дозволе размењене између две државе које омогућавају превозницима из тих држава да врше билатерални, транзитни, или превоз за и из трећих држава.[6]

Autorizzazione CEMT N° _____					Fogli N° 1	
a) Data di partenza b) Data di arrivo	a) Località di carico b) Località di scarico	a) Paese di carico b) Paese di scarico	N°/ Paese d'immatric.	Peso lordo del carico in tonn. (con un decimale)	a) N° Km alla partenza b) N° Km all'arrivo	NOTE
1	2	3	4	5	6	7
a)	a)	a)			a)	
b)	b)	b)			b)	
a)	a)	a)			a)	
b)	b)	b)			b)	
a)	a)	a)			a)	
b)	b)	b)			b)	
a)	a)	a)			a)	
b)	b)	b)			b)	
a)	a)	a)			a)	
b)	b)	b)			b)	
a)	a)	a)			a)	
b)	b)	b)			b)	

Слика 1. ЦЕМТ дозвола[7]

Билатералне дозволе могу бити различите и деле се према:

- врсти превоза и
- категорији возила.

Осим билатералних дозвола, превозници могу приступити међународном тржишту превозних услуга и помоћу ЦЕМТ дозвола. ЦЕМТ је основан 17. октобра 1953. године у Бриселу од стране 16 држава.

Од 1. јануара 1974. године ЦЕМТ издаје мултилатералне дозволе за међународни друмски превоз. На основу њих се могу обављати превози између држава чланица ЦЕМТа и у транзиту преко територије једне или више држава чланица ЦЕМТа возилима регистрованим у држави чланици ЦЕМТа. ЦЕМТ дозвола може истовремено да се користи само за једно возило. Возила виших категорија могу користити ЦЕМТ дозволе за возила нижих категорија, док обрнуто није дозвољено.[6]

ЦЕМТ дозволе не ослобађају превозника од захтева за било којом другом дозволом за превоз посебних терета у погледу димензија и масе (тј. вангабаритних терета) или специфичних врста робе (као што су опасне материје). Она мора бити у возилу између места утовара и места истовара у току вожње са теретом.

Царинска конвенција о карнету АТА за привремени увоз робе

АТА (Agreement Temporary Admission - Привремени увоз) карнет је међународни царински документ који се користи за поједностављивање привременог увоза роба у страну државу с роком важења до годину дана[8].

ATA CARNET

A.T.A. CARNET FOR TEMPORARY ADMISSION OF GOODS
CARNET A.T.A. POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DE MARCHANDISES
CUSTOMS CONVENTION ON THE A.T.A. CARNET FOR THE TEMPORARY ADMISSION OF GOODS
CONVENTION DOUANIÈRE SUR LE CARNET A.T.A. POUR L'ADMISSION TEMPORAIRE DE MARCHANDISES
CONVENTION ON TEMPORARY ADMISSION - CONVENTION EN TEMPORAIRE ADMISSION TEMPORAIRE

(Before completing the Carnet, please read Notes on cover page 3. / Avant de remplir le Carnet, lire le texte au verso de la couverture)

A. HOLDER AND ADDRESS / Titulaire et adresse

B. REPRESENTED BY* / Représenté par*

C. INTENDED USE OF GOODS / Utilisation prévue des marchandises

G. FOR ISSUING ASSOCIATION USE / Répondre à l'association émettrice
FRONT COVER / Couverture

a) A.T.A. CARNET No. **US 89/08-SAMPLE**

Number of continuation sheets: **0**

b) ISSUED BY / Délivré par
United States Council for International Business

c) VALID UNTIL / valable jusqu'à

year month day (inclusive)
année mois jour (inclus)

P. This Carnet may be used in the following countries/customs territories under the guarantee of the associations listed on page 4 of the cover:
(Ce carnet est valable dans les pays/territoires douaniers ci-après, sous la garantie des associations reprises en page quatre de la couverture)

EUROPEAN UNION AUSTRIA (AT) BELGIUM (BE) BULGARIA (BG) CYPRUS (CY) CZECH REPUBLIC (CZ) DENMARK (DK) ESTONIA (EE)	FINLAND (FI) FRANCE (FR) GERMANY (DE) GREECE (GR) HUNGARY (HU) IRELAND (IE) ITALY (IT)	LATVIA (LV) LITHUANIA (LT) LUXEMBOURG (LU) MALTA (MT) NETHERLANDS (NL) POLAND (PL) PORTUGAL (PT)	ROMANIA (RO) SLOVAKIA (SK) SLOVENIA (SI) SPAIN (ES) SWEDEN (SE) UNITED KINGDOM (GB)
OTHER COUNTRIES ALGERIA (DZ) ANGOLA (AO) AUSTRALIA (AU) BELARUS (BY) CANADA (CA) CHILE (CL) CHINA (CN) CROATIA (HR) GIBRALTAR (GI) HONG KONG, CHINA (HK)	ICELAND (IS) INDIA (IN) ISRAEL (IL) IVORY COAST (CI) JAPAN (JP) KOREA (KR) LEBANON (LB) MACEDONIA (MK) MALAYSIA (MY)	MAURITIUS (MU) MOROCCO (MA) NEW ZEALAND (NZ) NORWAY (NO) PAKISTAN (PK) RUSSIA (RU) SINGAPORE (SG) SRI LANKA (LK) SWITZERLAND (CH) THAILAND (TH) TUNISIA (TN) TURKEY (TR) UKRAINE (UA) UNITED STATES (US)	SINGAPORE (SG) SOUTH AFRICA (ZA) SRI LANKA (LK) SWITZERLAND (CH) THAILAND (TH) TUNISIA (TN) TURKEY (TR) UKRAINE (UA) UNITED STATES (US)

The Holder of this Carnet and his representative will be held responsible for compliance with the laws and regulations of the country/customs territory of departure and the country/customs territories of importation. / Le titulaire du carnet et son représentant se chargeront de se conformer aux lois et règlements du pays/territoire douanier d'export et des pays/territoires douaniers d'importation.

H. CERTIFICATE BY CUSTOMS AT DEPARTURE
Attestation de la douane, au départ

a) Identification marks have been affixed as indicated in column 7 against the following items No(s). of the General List
Apposer les marques d'identification mentionnées dans le système 7 en regard du (des) numéro(s) d'ordre figurant(s) de la liste générale

b) GOODS EXAMINED* / Visité les marchandises*
Yes / Oui ☐ No / Non ☐

c) Registered under Reference No.*
Enregistré sous le numéro*

d) / /

Customs Office / Bureau de douane Place / Lieu Date (year/month/day) / Date (année/mois/jour) Signature and Stamp / Signature et timbre

I. Signature of authorized official and issuing association / Signature de l'officier autorisé et de l'association émettrice
Curt Wilson
UNITED STATES COUNCIL FOR INTERNATIONAL BUSINESS
Place and Date of issue (year/month/day)
Lieu et date d'émission (année/mois/jour)

J. Signature of Holder / Signature du titulaire

THIS CARNET IS THE PROPERTY OF USCIB. AFTER FINAL USE, RETURN IT TO USCIB.
1212 AVENUE OF THE AMERICAS, NEW YORK, NY 10036
(Le carnet revient à la Customs Convention Association après utilisation)

Слика 2. АТА карнет[9]

Прописан је Царинском конвенцијом о АТА карнетима за привремени увоз робе (АТА конвенцијом), која је усвојена од стране Светске царинске организације 1961. године. Намера је да роба која је донета из једне државе у другу буде намењена за продају или производњу, што значи да се она неће вратити у државу извоза у својој оригиналној форми. Међутим, има много случајева када се роба користи у другој земљи без њене трговине и са намером да се у земљу порекла врати у својој првобитној форми. На пример машине које се излажу на продајним сајмовима, излагање робе или професионалне опреме за спорт (тркачки тимови), или неких позоришних ансамбала.[8]

Унутар граница ЕУ нема више потребе за било каквим процедурама везаним за овакву врсту робе. Ван ЕУ, са друге стране постоји. АТА карнет се дакле користи за робу

која се привремено увози. АТА карнет (слика 2.) се користи за сву робу намењену личној или професионалној употреби, укључујући трговачке узорке, стручну и научну опрему, сајамске експонате, изложбене предмете и сл.

На исти начин се могу привремено увозити нпр. тркачки коњи, животиње за приказивање на изложбама, музички инструменти, позоришне кулисе, сценографија итд. Под АТА карнетом се међутим не сме увозити потрошна и кварљива роба, роба намењена преради, обради или поправци. Укратко, привремени увоз под АТА карнетом односи се на робу која ће бити поново извезена у истом стању у каквом је и увезена.[8]

ТИР карнет

ТИР (TIR - Transport International by Road) карнет представља међународни царинско - контролни документ за међународни друмски превоз, како у земљи поласка, тако и у земљи транзита и одредишта. ТИР карнет је прописан ТИР Конвенцијом коју су стране уговорнице усвојиле 14. новембра 1975. године у Женеви. ТИР Конвенција је царинска конвенција о међународном превозу робе на основу ТИР карнета, која је усвојена у жељи да се олакша међународни друмски превоз робе, побољшају услови превоза и поједноставе и ускладе административне формалности у области међународног превоза, а посебно на границама.[10]

Смисао ТИР карнета је упрошћавање царинских формалности у међународном друмском превозу ствари преко гранићних прелаза без царинског прегледа ствари. Царински преглед ствари врши се само у месту отпреме и упутном месту.

Да би друмско возило у међународном превозу ствари могло користити предности карнета, ТИР мора испуњавати техничке услове који су утврђени Конвенцијом. Пошиљка за време превоза по ТИР карнету мора бити запечаћена, а возило мора носити таблу са ознаком ТИР. ТИР карнет могу издавати само овлашћене организаце које су чланови Међународне уније за друмски транспорт. Чланови ове организаце дају гаранције да ће се сваки издати ТИР карнет исправно употребити. Због великог ризика, овлашћене организације се осигуравају код осигуравајућих друштава. Код нас је овлашћени орган за издавање ТИР карнета Савет за саобраћај Савезне привредне коморе[3].

IRU МЕЂУНАРОДНО УДРУЖЕЊЕ
ЗА ДРУМСКЕ ПРЕВОЗЕ

ИСПРАВА ЗА МДП*
(КАРНЕТ TIR)

14 КУПОНА IRU 67 000000

1. Важи за пријем (регистрацију) у полозном царинарници до _____
(Уметите овде датум до којег ће важити царинарнички контролни листић)

2. Издао од _____
(Уметите овде своје службено име)

3. Вршилац (иницијал) _____
(Уметите овде своје име, презиме, а не само презиме)

4. Потпис овлашћеног службеника
удружења издаваача и печат тог
удружења

5. Потпис секретара међународне
организације

Потпуно државна исправа при коришћењу

6. Земља/земе возила _____

7. Земља/земе одређишћа⁽¹⁾ _____

8. Регистрациони број/бројеви друмског возила⁽¹⁾ _____

9. Уверена о одобрењу друмског возила (број и датум)⁽¹⁾ _____

10. Идентификациони број/бројеви контејнера⁽¹⁾ _____

11. Напомена _____
(1) на издвојеном прилогу

12. Потпис државца исправе _____

* Овај листић је издат у складу са ТИР, 1975, који је званично код међународних путних Европских конвенција за Европу ОУН (ECERD/UNE)

Слика 3. Тир карнет[11]

ТИР карнет (слика 3.) се издаје на међународним обрасцима које штампа Међународна унија за друмски транспорт, а састоји се од онолико листића колико се граничних прелаза у конкретном међународном друмском превозу ствари предвиђа. На сваком граничном прелазу предаје се један листић ТИР-а, док се следећи листић оверава од стране царинских органа. По члану 7. Конвенције, за свако друмско возило и контејнер издаје се један ТИР карнет, који се може користити само за једно путовање.

На основу ТИР карнета знатно се убрзава међународни друмски превоз ствари, а истовремено се умањују трошкови у вези са царинским прегледом ствари, па се због тога ТИР карнет све чешће употребљава у пословној пракси[3].

2.3.2. Међународни друмски товарни лист

Превозници превозе робу у међународном друмском провозу у складу са CMR конвенцијом. CMR Конвенција датира од 19. маја 1956. године, а ступила је на снагу 2. јула 1961. године. Ову конвенцију тадашња ФНРЈ је ратификовала 29. маја 1958. године Уредбом Савезног Извршног Већа бр. 119, а инструмент о ратификацији депонован је 22. октобра 1958. године. Објављена је у Додатку "Службеног листа ФНРЈ" - Међународни уговори бр. 11, од 8. новембра 1958. године[12].

1 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		Startpunkt Startpunkt (Num., Abk.)	
2 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		16 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
3 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		17 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
4 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		18 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
5 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		19 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
6 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		20 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
7 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		21 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
8 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		22 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
9 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		23 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
10 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		24 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
11 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		25 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	
12 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)		26 Numéro (număr, alfab. abk.) Alphab. (Num., Abk.)	

Слика 4. CMR[13]

Према Женевској конвенцији CMR товарни лист (слика 4.) у међународном друмском превозу ствари саставља се у три оригинална примерка. Сваки примерак товарног листа потписују пошиљалац и транспортер. На основу Конвенције о уговору за међународни превоз робе друмом, која је потписана у Женеви 1956. године, у међународном превозу ствари потписи пошиљалоца и транспортера не морају бити оригинални само ако законски прописи земље у којој је товарни лист састављен дозвољавају да уместо оригиналних потписа буду употребљени печати пошиљалоца и транспортера или да њихова имена буду одштампана у товарном листу[3].

Основно је правило да се товарни лист у међународном друмском превозу ствари посебно попуњава за сваку пошиљку. Најчешће се један товарни лист издаје за пошиљку која се превози једним возилом до истог примаоца. Ако се ради о разним врстама ствари, или ако се пошиљка предаје разним примаоцима, тада се издаје више примерака товарних листова иако се пошиљка превози једним превозним средством.

На основу члана 6. CMR-а товарни лист у међународном друмском превозу ствари обавезно садржи следеће податке[3]:

1. датум и место издавања товарног листа,
2. име и адресу пошиљалоца,

3. име и адресу транспортера,
4. место и датум преузимања ствари и место опредељења,
5. место и адресу примаоца ствари,
6. уобичајени опис ствари и начина паковања (ако се ради о опасној ствари онда прописани опис такве ствари),
7. број пакета (колета) и њихове ознаке и бројке,
8. количину ствари која је изражена у бруто маси или на неки други начин,
9. трошкове у вези са превозом (трошкови превоза, додатни трошкови), царине и други трошкови који су учињени од тренутка закључења уговора до тренутка предаје ствари примаоцу,
10. потребне инструкције за царинске и друге формалности,
11. посебну изјаву да превоз подлеже одредбама Конвенције, без обзира на било које супротне прописе, то је тзв. парамунт-клаузула, којом се на основу уговора обезбеђује примена Конвенције у конкретном случају.

Поред ових клаузула, товарни лист у међународном друмском превозу ствари може да садржи и друге клаузуле, ако уговорне стране то сматрају корисним, као на пример:

1. назначење да је претовар забрањен,
2. утврђивање трошкова које пошиљалац преузима на себе,
3. висину трошкова које прималац треба да исплати транспортеру у тренутку пријема ствари,
4. декларацију о вредности ствари,
5. инструкцију пошиљаоца у вези са осигурањем ствари у току превоза,
6. уговорни рок у коме се мора извршити превоз ствари,
7. списак пропратних транспортних докумената која је пошиљалац предао транспортеру итд.

Товарни лист, по правилу попуњава пошиљалац ствари. Пошиљалац и транспортер потписују товарни лист по завршеном преузимању ствари на превоз, односно по завршеном утовару ствари у возило.

Пошто, по правилу, пошиљалац попуњава товарни лист, одговоран је за тачност и потпуност података који су унети у товарни лист, као и за штетне последице које су претрпели транспортер и трећа лица због нетачних и непотпуних података који су унети у товарни лист[3].

Товарни лист у међународном друмском превозу ствари није хартија од вредности, али битно је да се уговорене стране израчито споразумеју о издавању товарног листа који има својство хартије од вредности.

3. Законске регулативе Републике Србије у области транспорта терета

Национални прописи који уређују међународни транспорт терета у Србији су следећи:

Закон о међународном превозу у друмском саобраћају

Овим законом уређују се услови за обављање међународног јавног превоза, међународни јавни превоз путника, аутобуске станице за међународни јавни превоз путника, међународни јавни превоз ствари, међународни превоз за сопствене потребе, накнада за путеве и друга питања од значаја за обављање међународног превоза у друмском саобраћају.[14]

Потпрописи:

- Одлука о накнади за путеве за страна возила која користе путеве у Србији
- Правилник о техничким и техничко-експлоатационим условима које морају испуњавати теретна возила и аутобуси којима се обавља међународни јавни превоз у друмском саобраћају
- Правилник о обрасцима дозвола за међународни јавни превоз путника или ствари
- Правилник о обрасцу путног листа за домаћег превозника
- Уредба о начину расподеле и критеријумима за доделу страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима
- Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима
- Правилник о начину доделе нерасподељених појединачних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима ("Сл. гласник РС", број 147/2014 и 61/2015)

Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају

Овим законом уређују се уговорни и други облигациони односи у области превоза путника и ствари у друмском саобраћају.[15]

Закон о превозу у друмском саобраћају

Овим законом уређује се јавни превоз и превоз за сопствене потребе лица и ствари, услови изградње, одржавања и рада аутобуских станица и аутобуских стајалишта и други услови у погледу организације и обављања превоза у друмском саобраћају.[16]

Потпрописи:

- Правилник о садржини, издавању и вођењу путних налога и евиденције о издатим путним налозима
- Правилник о начину одузимања, чувања и поступања са привремено одузетим возилом које је употребљено за извршење прекршаја или привредног преступа

Закон о безбедности саобраћаја на путевима

Овим законом се уређују правила саобраћаја, понашање учесника у саобраћају на путу, ограничења саобраћаја, саобраћајна сигнализација, знаци и наредбе којих се морају придржавати учесници у саобраћају, услови које морају да испуњавају возачи за управљање возилима, оспособљавање кандидата за возаче, полагање возачких испита, право на управљање возилима, издавање возачких дозвола, издавање налепница за возила за особе са инвалидитетом, услови које морају да испуњавају возила, технички прегледи, испитивање и регистрација возила, посебне мере и овлашћења који се примењују у саобраћају на путу, као и друга питања која се односе на безбедност саобраћаја на путевима (у даљем тексту: безбедност саобраћаја).[17]

Овим законом уређују се основни услови које морају испуњавати путеви у погледу безбедности саобраћаја.

Потпрописи:

- Правилник о извршењу мера забране управљања моторним возилом
- Правилник о међународним возачким дозволама
- Правилник о начину вођења евиденција о казним поенима и одузимању возачких дозвола
- Правилник о начину вршења контроле и непосредног регулисања саобраћаја на путевима и вођењу обавезних евиденција о примени посебних мера и овлашћења
- Правилник о подели моторних и прикључних возила и техничким условима за возила у саобраћају на путевима
- Правилник о регистрацији моторних и прикључних возила
- Правилник о саобраћајној сигнализацији
- Правилник о возачким дозволама
- Правилник о знацима које учесницима у саобраћају на путевима дају полицијски службеници
- Правилник о начину коришћења тахографа

- Уредба о времену одмора и управљања возача моторних возила када обављају међународни превоз, као и о примени система дигиталних тахографа

Царински закон

Овим законом уређују се општа правила и поступци који се примењују на робу која се уноси и износи из царинског подручја Републике Србије.

Потпрописи:

- Правилник о облику, садржини, начину подношења и попуњавања декларације и других образаца у царинском поступку

Закон о транспорту опасног терета

Овим законом уређују се овлашћења државних органа и специјализованих организација у транспорту опасног терета, посебни услови под којима се обавља транспорт опасног терета, начин обављања транспорта опасног терета, поступци у случају ванредних догађаја у транспорту опасног терета и надзор над извршавањем овог закона у друмском, железничком, ваздушном и водном саобраћају. [18]

Потпрописи:

- Правилник о начину превоза опасних материја у друмском саобраћају
- Правилник о стручном оспособљавању возача моторних возила којима се превозе опасне материје и других лица која учествују у превозу тих материја.

Закон о јавним путевима

Овим законом уређују се правни положај јавних путева, услови и начин управљања, заштите и одржавања јавних путева, извори и начин финансирања јавних путева, посебни услови за изградњу и реконструкцију јавних путева и инспекцијски надзор. [19]

Потпрописи:

- Одлука о висини накнаде за употребу државног пута
- Одлука о висини посебне накнаде за употребу јавног пута, његовог дела и путног објекта (путарина)
- Уредба о висини годишње накнаде за моторна возила, тракторе и прикључна возила

Закон о заштити животне средине

Овим законом уређује се интегрални систем заштите животне средине којим се обезбеђује остваривање права човека на живот и развој у здравој животној средини и уравнотежен однос привредног развоја и животне средине у Републици Србији.

Потпрописи:

- Уредба о врстама загађивања, критеријумима за обрачун накнаде за загађивање животне средине и обвезницима, висини и начину обрачунавања и плаћања накнаде
- Правилник о утврђивању усклађених износа накнаде за загађивање животне средине
- Правилник о прекограничном промету и трговини заштићеним врстама
- Правилник о садржини документације која се подноси уз захтев за издавање дозволе за увоз, извоз и транзит отпада

За међународни транспорт су битни и следећи закони:

- Закон о добробити животиња
- Закон о раду
- Закон о спречавању злостављања на раду
- Закон о безбедности и здрављу на раду
- Закон о професионалној рехабилитацији и запошљавању особа са инвалидитетом
- Закон о порезу на додатну вредност
- Закон о спољнотрговинском пословању
- Закон о девизном пословању
- Закон о обавезном осигурању у саобраћају
- Закон о осигурању
- Закон о финансијском лизингу
- Закон о порезу на доходак грађана
- Закон о привредним друштвима
- Закон о рачуноводству и ревизији
- Закон о слободном приступу информацијама од јавног значаја
- Закон о регистрацији привредних субјеката
- Закон о заштити потрошача
- Закон о прекршајима
- Закон о удружењима
- Закон о управљању отпадом
- Закон о путним исправама

3.1. Законска регулатива која се односи на возила за превоз терета

Возила за превоз терета морају да испуне захтеве које се налазе у:

- Правилнику о техничким и техничко-експлоатационим условима које морају испуњавати теретна возила и аутобуси којима се обавља међународни јавни превоз у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 73/2013),
- Правилнику о регистрацији моторних и прикључних возила ("Сл. гласник РС", бр. 69/2010, 101/2010, 53/2011, 22/2012, 121/2012, 42/2014, 108/2014, 65/2015 и 95/2015),
- Закону о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон и 9/2016 - одлука УС).

Теретно возило сврстава се у једну од следећих категорија[20]:

- 1) **зелено** возило;
- 2) **зеленије** и безбедно возило;
- 3) **ЕВРО III** безбедно возило;
- 4) **ЕВРО IV** безбедно возило;
- 5) **ЕВРО V** безбедно возило;
- 6) **ЕВРО ЕЕВ** безбедно возило;
- 7) **ЕВРО VI** безбедно возило.

На предњој страни теретног возила зависно од категорије у коју се возило сврстава налази се знак у облику круга пречника 200 mm зелене боје, са спољашњим ободом - ивицом од 20 mm беле боје са уцртаним латиничним словом или римским бројем беле боје димензија 114 mm или знак у облику круга пречника 130 mm зелене боје, са спољашњим ободом - ивицом од 20 mm беле боје са уцртаним латиничним словом или римским бројем беле боје димензија 75 mm, и то[20]:

- за категорију **зелено** возило - латинично слово E;
- за категорију **зеленије и безбедно** возило - латинично слово C;
- за категорију **ЕВРО III** безбедно возило - број III;
- за категорију **ЕВРО IV** безбедно возило - број IV;
- за категорију **ЕВРО V** безбедно возило - број V;
- за категорију **ЕВРО ЕЕВ** безбедно возило - латинична слова ЕЕВ;

- за категорију **ЕВРО VI** безбедно возило - број VI.

Потврда ЦЕМТ о способности теретног или прикључног возила за коришћење у друмском саобраћају издаје се на основу подношења доказа да возило испуњава услове у складу са законом којим се уређује међународни превоз у друмском саобраћају и законом којим се уређује безбедност саобраћаја на путевима.

3.2. Законска регулатива која се односи на утовар и истовар возила

Регулатива у вези прописа приликом утовара или истовара из возила налази се у:

- Правилнику о заштити на раду при утовару терета у теретна моторна возила и истовару терета из таквих возила ("Сл. лист СФРЈ", бр. 17/66) и
- Закону о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон и 9/2016 - одлука УС)

Правилником о заштити на раду при утовару терета у теретна моторна возила и истовару терета из таквих возила прописују се мере и нормативе заштите лица на раду при утовару терета у теретна моторна возила и прикључна возила и истовару терета из таквих возила. Под радом на утовару терета у возило и истовару терета из возила подразумевају се, у смислу овог правилника, ручни и механизовани утовар и истовар терета, као и проверавање стања терета и преуређивање терета у току вожње[21].

Пре почетка утовара терета у возило и истовара терета из возила возач је дужан да предузме потребне мере којима се спречава да возило само крене са места на коме је заустављено. При утовару терета у возило и истовару терета из возила са затвореном каросеријом унутрашњост каросерије мора бити осветљена.

При утовару у возило терета са платформе или рампе складишта односно при истовару терета на платформу или рампу складишта, возило мора бити постављено непосредно до платформе или рампе. Ако то технички није могуће, мора се поставити мост. Подови платформи, рампи и мостова по којима се преноси терет морају бити равни, без пукотина и рупа, а по потреби осигурани од клизања. Ови подови морају бити слободни за несметано преношење терета.

После завршеног утовара терета у возило, возач је дужан да провери да ли је терет правилно смештен, а код возила са странама да ли су оне сигурно затворене. Ако утовар у возило и истовар из возила већих количина терета врши група радника, такав рад мора се вршити под контролом за то одређеног лица.

Механизовани утовар у возило и истовар из возила терета помоћу дизалице, преносне траке, утоваривача или сличног уређаја мора се вршити издвојено од места на коме се врши ручно преношење терета.

За време ноћног рада са механизованим средствима, место за утовар и истовар терета мора бити осветљено светлошћу јачине најмање 20 лукса. При утовару у возило и истовару из возила експлозивних и лако запаљивих терета забрањено је пушење.

Организација је дужна радницима који раде на утовару терета у возило и истовару терета из возила ставити на располагање одговарајућа лична заштитна средства према посебним прописима о заштити на раду[21].

3.3. Законска регулатива која се односи на документацију која се користи у области транспорта терета

Регулатива која се примењује:

- Закон о превозу терета у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015),
- Закон о међународном превозу у друмском саобраћају ("Сл. лист СРЈ", бр. 60/98, 5/99 - испр., 44/99, 74/99 и 4/2000 - испр. и "Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 101/2005 – др. закон, 18/2010 и 68/2015 – др. закони),
- Правилник о обрасцима дозвола за међународни јавни превоз путника или ствари ("Сл. лист СРЈ", бр. 46/2000 и "Сл. лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља),
- Уредба о начину расподеле и критеријумима за доделу страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима ("Сл. гласник РС", бр. 113/2015),
- Уредба о расподели страних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима ("Сл. гласник РС", бр. 113/2015),
- Правилник о начину доделе нерасподељених појединачних дозвола за међународни јавни превоз ствари домаћим превозницима ("Сл. гласник РС", број 147/2014 и 61/2015),
- Закон о уговорима у друмском саобраћају ("Сл. лист СРЈ", бр. 26/95 и "Сл. лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља),
- Царински закон ("Сл. гласник РС", бр. 18/2010, 111/2012 и 29/2015),
- Правилник о облику, садржини и начину подношења и попуњавања декларације и других образаца у царинском поступку. (Сл.гласник РС бр. 7/2015).

Превоз терета у међународном друмском саобраћају обавља се на основу дозволе уколико није другачије прописано међународним уговором. Дозвола гласи на превозника и непреносива је.

Министарство утврђује и размењује потребан број дозвола за наредну годину, са надлежним органима за послове друмског саобраћаја других држава на основу међународних уговора. Те дозволе су појединачне дозволе, временске дозволе, мултилатералне дозволе и дозволе на основу обављања комбинованог превоза[22].

Појединачна дозвола је јавна исправа на основу које домаћи или страни превозник може да обави највише две вожње натовареног теретног возила или скупа возила код билатералног превоза, односно једну вожњу натовареног теретног возила или скупа возила из или за треће државе и која омогућава један улазак и један излазак из државе, односно код транзитног превоза два уласка или два изласка из државе.

Врста појединачне дозволе одређује се према врсти превоза који се може обављати (билатерални, транзитни или из или за треће државе), односно према намени (за одређено подручје, одређену врсту терета, одређена возила и одређену врсту превоза). Рок важења појединачне дозволе утврђен је међународним уговором. Годишњи контингент појединачних дозвола, уговорен са надлежним органом друге државе, чине појединачне дозволе одређене врсте.

Временска дозвола је јавна исправа на основу које домаћи или страни превозник може да обави неограничени број вожњи у одређеном периоду, а врста те дозволе одређује се према врсти превоза који се може обављати (билатерални, транзитни или из или за треће државе), односно према намени (за одређено подручје, одређену врсту терета, одређена возила и одређену врсту превоза).

Уз временску дозволу води се дневник путовања, ако је то предвиђено потврђеним међународним уговором који садржи податке о обављеним вожњама по хронолошком редоследу по етапама сваког путовања празног или натовареног теретног возила или скупа возила.

Мултилатерална дозвола је јавна исправа коју издаје међународна организација у складу са међународним уговором на основу које превозник са седиштем, пословним седиштем, односно пребивалиштем у држави чланици обавља превоз терета у међународном друмском саобраћају, када се превоз обавља између држава чланица и у транзиту преко територије једне или више држава чланица возилима регистрованим у држави чланици.

Мултилатерална дозвола је дозвола одређене врсте на основу које се може обављати неограничени број вожњи између држава чланица међународног уговора или у транзиту преко територија тих држава. Уз мултилатералну дозволу води се дневник путовања, у складу са међународним уговором, који садржи податке о обављеним вожњама по хронолошком редоследу по етапама сваког путовања празног или натовареног теретног возила или скупа возила. Годишњи контингент мултилатералних дозвола чине мултилатералне дозволе одређене врсте[22].

3.4. Законска регулатива која се односи на возаче и све остале у области транспорта терета

Регулатива у овој области:

- Закон о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима ("Сл. гласник РС", бр. 96/2015)
- Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон и 9/2016 - одлука УС)

- Правилник о извршењу мера забране управљања моторним возилом ("Сл. гласник РС", бр. 46/2010)
- Правилник о међународним возачким дозволама ("Сл. гласник РС", бр. 49/2010)
- Правилник о начину вођења евиденција о казним поенима и одузимању возачких дозвола ("Сл. гласник РС", број 41/09)
- Правилник о возачким дозволама ("Сл. гласник РС", бр. 73/2010)
- Правилник о програму и начину полагања испита за стручну оспособљеност за обављање послова возача возила за транспорт опасног терета, саставу комисије и износу трошкова полагања испита ("Сл. гласник РС", бр. 27/2013)

Законом о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима уређују се: радно време, паузе и одмори посаде возила у друмском превозу као и време управљања возилом. При обављању међународног превоза примењују се одредбе потврђеног Европског споразума о раду посаде на возилима која обављају међународне друмске превозе (АЕТР).

Члан посаде возила је свако физичко лице, које се налази у возилу и које за превозника обавља услуге друмског превоза, независно од чињенице да ли је плаћено или не, и може да буде[23]:

- (1) возач, односно лице које макар и на кратко управља возилом или које се налази у возилу у оквиру својих послова, како би по потреби управљало возилом,
- (2) сувозач, односно лице које прати возача да би му помогло приликом маневрисања возилом и узима редовно учешће у радњама које захтева превоз, а није возач,
- (3) кондуктер, односно лице које прати возача возила за линијски превоз путника, које је посебно задужено за издавање или контролу карата или других исправа које дају право путницима да буду превезени тим возилом,
- (4) приправник, односно лице које треба да се обучи за самосталан рад у струци.

Вишечлана посада представља најмање два возача која могу да управљају возилом, током сваког периода управљања возилом, између два узастопна дневна одмора или између дневног и недељног одмора.

Просечно недељно радно време члана посаде возила у периоду од било која четири узастопна календарска месеца не сме да буде дуже од 48 часова, укључујући и прековремени рад. Најдуже дневно радно време члана посаде укључујући и прековремени рад не сме да буде дуже од 14 часова у периоду од 24 часа.

Најдуже недељно радно време члана посаде возила може да износи 60 часова, укључујући и прековремени рад.

Годишњи одмор, одсуство са рада због привремене спречености за рад у смислу прописа о здравственом осигурању и остала одсуства са рада уз накнаду зараде у смислу

прописа о раду, у сврхе израчунавања просечног недељног радног времена своди се на највише 8 часова дневно, односно највише 48 часова недељно, у зависности од уговореног радног времена[23].

Ако члан посаде возила обавља ноћни рад, радно време не сме да буде дуже од 10 часова током периода од 24 часа. Уколико је члан посаде возила ангажован код више превозника, односно послодаваца или је и сам превозник, радно време члана посаде возила представља збир свих часова рада код свих превозника, односно послодаваца код којих је ангажован.

Дневно време управљања возилом не сме да буде дуже од 9 часова. Изузетно, дневно време управљања возилом може да се продужи на 10 часова највише два пута недељно. Недељно време управљања возилом не сме да буде дуже од 56 часова. Укупно време управљања возилом у току било које две узастопне недеље не сме да буде дуже од 90 часова.

Најкасније након периода управљања возилом од 4 часа и 30 минута, возач мора да користи непрекидну паузу од најмање 45 минута, осим ако не започиње са коришћењем дневних или недељних одмора. Пауза се не урачунава у радно време.

Члан посаде возила мора да користи дневне и недељне одморе. Члан посаде возила мора да искористи нови дневни одмор у року од 24 часа након завршетка претходног дневног или недељног одмора[23].

Члан посаде возила има права на одговарајућу зараду, односно накнаду зараде у складу са прописима о раду, односно у складу са прописима којима се уређују плате. За време расположивости члан посаде остварује право на одговарајућу накнаду на начин утврђен прописом о раду, односно у складу са прописима којима се уређују плате, по основу времена приправности.

3.5. Законска регулатива која се односи на безбедносне аспекте транспорта терета

Регулатива која се односи на безбедносне аспекте транспорта терета налази се у:

- Закону о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон и 9/2016 - одлука УС)
- Закону о транспорту опасног терета ("Сл. гласник РС", бр. 88/2010)
- Правилнику о начину превоза опасних материја у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 125/2014)

У саобраћају на путу возило не сме да се оптерети[17]:

- 1) преко носивости уписане у саобраћајну дозволу, односно преко највећег осовинског оптерећења појединих осовина одређених од стране произвођача возила,

- 2) преко осовинског оптерећења прописаног техничким нормативима за возила и највеће дозвољене укупне масе,
- 3) тако да возило са теретом премашује највеће дозвољене димензије за поједине врсте возила (дужина, ширина и висина).

Терет на возилу мора да буде смештен и обезбеђен тако да при вожњи остаје у положају постављеном приликом утовара, тако да:

- 1) не угрожава безбедност учесника у саобраћају и не наноси штету путу и објектима на путу,
- 2) не умањује стабилност возила и не отежава управљање возилом, као и да не утиче на функционисање и коришћење склопова и делова возила,
- 3) не умањује прегледност возачу,
- 4) не пада и не расипа се са возила по путу, односно не вуче се по путу,
- 5) не заклања светла, регистарске таблице и друге прописане ознаке на возилу,
- 6) не загађује животну средину.

Терет у расутом стању, сем на прикључном возилу за трактор, мора да буде прекривен. Правно лице, предузетник, односно физичко лице, које налаже вршење утовара или врши утовар дужно је да приликом утовара робе води рачуна о поштовању одредби овог закона.

Уколико је утовар терета извршен у иностранству, за потребе примаоца, односно наручиоца превоза који има пребивалиште или седиште у Србији, за поштовање одредби одговоран је и прималац терета, односно наручилац превоза.

Терет на моторном возилу може да пређе најудаљенију тачку на предњој страни возила до једног метра. Терет на возилу не сме да пређе најудаљенију тачку на задњој страни возила за више од $1/6$ своје дужине, а највише за 1,5 метара, с тим да терет преосталим делом дужине мора бити ослоњен на товарни простор[17].

Уколико терет на возилу прелази најудаљенију тачку на задњој страни возила, мора бити означен. Код теретних и прикључних возила, терет се означава прописаном таблом, код осталих возила црвеном тканином, а у условима смањене видљивости црвеним светлом или светлоодбојном материјом црвене боје.

Утовар или истовар терета на путу мора се обављати тако да не омета, односно не угрожава, остале учеснике у саобраћају.

4. Основе законске регулативе у области опасних материја

Сврха постојања законске регулативе која се односи на возила за превоз опасних материја је заштита људи и животне средине од оштећења која могу бити изазвана при руковању опасним материјама, укључујући и њихово чување, складиштење и уништавање. За заштиту од могућих ризика у транспорту опасних материја постоје бројни прописи, специфични за дато транспортно средство.

Пошто су ово и међународни транспорти, прописи морају бити усклађени са међународним смерницама. На међународном нивоу постоје и регулативе за безбедан транспорт радиоактивног материјала Међународне организације за атомску енергију (IAEO), скраћено назване IAEO препоруке.

Наведени прописи о опасној роби регулишу посебно: дозволе за транспорт, захтеве које мора да испуни транспортно средство, захтеве које мора да испуни амбалажа, захтеве које мора да испуни начин утовара, обележавање транспортног средства, обележавање транспортованог материјала, као и обуку особља задуженог за транспорт [16].

Да би број незгода са опасним материјама био што мањи, потребно је утврдити одређена правила понашања свих лица која са њима долазе у контакт. То је остварено кроз доношење и дефинисање [24]:

- 1) Националних прописа (Закон о транспорту опасног терета - "Сл. гласник РС", бр. 88/2010);
- 2) Правилника о начину превоза опасних материја у друмском саобраћају – Сл. лист СЦГ бр. 1/2003;
- 3) Уредба Владе Републике Србије о превозу опасних материја у друмском и железничком саобраћају – Сл. гласник 53/2002;
- 4) Међународних споразума (ADR за друмски саобраћај, RID - за железнички саобраћај, ICAO-TI за ваздушни саобраћај, IMDG-CODE за поморски саобраћај, ADN за речни саобраћај).

Сваки од ових закона на свој начин дефинише проблематику опасних материја. Чињеница је да је од дана ступања на снагу ових закона, до данас, дошло до повећања обима промета експлозивних материја и броја субјеката који у њему учествују, неминовно има за последицу и повећан степен ризика од избијања експлозија и пожара. У таквој ситуацији, када важећа законска регулатива није међусобно усклађена и целовита, неопходно је издвојити она кључна места која представљају основ за законито поступање у тој области.

Надзор, односно контролу спровођења транспорта опасних материја у складу са законским одредбама спроводе одговарајући надлежни органи, односно надлежна министарства [25]:

- 1) Министарство саобраћаја;
- 2) Министарство унутрашњих послова;
- 3) Министарство за заштиту човекове околине.

4.1. Саобраћајни прописи који се односе на возила за транспорт опсаних материја

Како сва возила која се користе морају да задовоље тзв. саобраћајне прописе, постоје одговарајуће законске одредбе које строго дефинишу услове које возило мора да задовољи да би могло да се користи у саобраћају. Возило у саобраћају мора да испуњава прописане захтеве у погледу димензија, укупне масе, осовинског оптерећења као и да поседује прописане уређаје и опрему. Моторна и прикључна возила регистрована у иностранству могу да учествују у саобраћају на територији друге земље ако поседују исправне уређаје и опрему прописану важећом међународном конвенцијом о саобраћају на путевима.

Ради проверавања техничке исправности моторних и прикључних возила врше се технички прегледи тих возила. Циљ спровођења техничких прегледа је утврдити да ли моторно или прикључно возило има прописане уређаје и да ли су ти уређаји у исправном стању, као и да ли испуњава и остале прописане услове за учествовање у саобраћају.

Организације које врше техничке прегледе моторних и прикључних возила морају да буду оспособљене и опремљене дако да могу успешно да изврше тај преглед. Поступак и начин спровођења техничког прегледа, су прецизно утврђени, као и начин њиховог спровођења. Уколико је техничким прегледом установљено да се моторно или прикључно возило налази у исправном стању оно се може регистровати.

Моторна и прикључна возила, која учествују у саобраћају морају да буду регистрована. Изузетак су возила која привремено имају тзв. пробне таблице. Возила у саобраћају на путевима морају да испуњавају прописане услове, у погледу: димензија, масе, осовинског оптерећења, као и да имају одговарајуће уређаје и опрему [26].

4.2. Одредбе о превозу опасних материја у друмском саобраћају

При превозу опасних материја поштује се следеће: да се не доведе у опасност живот и здравље људи, да се не загади животна средина, да се обезбеде и предузму све мере заштите од удеса и друге мере утврђене законом. Предузеће, друго правно лице и предузетник може да обавља превоз опасних материја у друмском саобраћају ако [26]:

- 1) Јесте регистровано за обављање делатности превоза опасних материја;
- 2) Располаже одговарајућим превозним средством за превоз опасних материја;
- 3) Има стручно оспособљена лица за обављање превоза;
- 4) Има одобрење за превоз опасних материја;

5) Испуњава услове за превоз прописане ADR – ом.

Превозна средства којима се превозе опасне материје морају бити технички исправна, конструисана, израђена, опремљена и обележена у складу са прописаним стандардом. Опасне материје могу да превозе само лица која су за руковање и превоз опасних материја стручно оспособљена. Уз захтев пошиљалац опасне материје дужан је да приложи [26]:

- 1) Упутство о посебним мерама безбедности, односно заштите при превозу и о начину поступања приликом удеса које издаје овлашћена организација;
- 2) Сертификат о исправности превозног средства издат од стране акредитоване и овлашћене организације;
- 3) Сертификат о стручној оспособљености лица која рукују опасним материјама;
- 4) Доказ о осигурању.

Уз захтев, пошиљалац опасне материје дужан је да приложи [26]:

- 1) Мишљење овлашћене организације о испуњености прописаних услова за превоз радиоактивне материје;
- 2) Сертификат о исправности превозног средства издат од стране акредитоване и овлашћене организације;
- 3) Сертификат о стручној оспособљености лица која рукују радиоактивним материјама и која учествују у превозу;
- 4) Упутство о посебним мерама безбедности, односно заштите при превозу и о начину поступања приликом удеса које издаје овлашћена организација;
- 5) Доказ о осигурању.

Захтев за издавање одобрења за превоз опасног отпада подноси пошиљалац опасног отпада и садржи: Назив, односно лично име и адресу пошиљаоца опасног отпада; Назначење врсте и ознаку превозног средства; Релацију кретања; Посебне мере безбедности за време превоза опасног отпада. Министар за заштиту природних богатстава и животне средине ближе ће прописати садржину захтева. Уз захтев пошиљалац опасног отпада дужан је да приложи [26]:

- 1) Мишљење овлашћене организације о испуњености прописаних услова за превоз опасног отпада;
- 2) Сертификат о исправности превозног средства издат од стране акредитоване и овлашћене организације;
- 3) Сертификат о стручној оспособљености лица која рукују опасним отпадом и која учествују у превозу;
- 4) Решење о категорији опасног отпада;

- 5) Упутство о посебним мерама безбедности, односно заштите при превозу и о начину поступања приликом удеса које издаје овлашћена организација;
- 6) Доказ о осигурању.

Министарство надлежно за издавање одобрења за превоз опасних материја може, по потреби, да нареди предузимање посебних мере безбедности за време превоза (правац и траса кретања, специјализована пратња пошиљаоца или превозника, пратња полиције и сл.). У превозу опасних материја у друмском саобраћају, Министарство унутрашњих послова или правно лице које ово министарство одреди, дужно је да обезбеди возила за специјалне намене и одговарајућу опрему у случају потребе за пратњом и учешћа у санацији удеса.

Предузеће или друго правно лице и предузетник који се бави превозом опасних материја дужан је да изради план заштите од удеса, спроводи превентивне и друге мере управљања ризиком од удеса у зависности од количине, врсте и карактеристика опасних материја у превозу и у случају удеса да организује и спроведе прописане мере реаговања на удес.

Власник робе је дужан да посебно осигура опасну материју за случај штете причињене трећим лицима услед смрти, повреде тела или здравља, оштећења или уништавања ствари и имовине или загађења животне средине у току превоза. Осигурање мора да обухвати и трошкове интервенције у случају удеса и санације последица насталих удесом.

Кретање возила са опасним материјама кроз заштићене зоне (зоне санитаме заштите изворишта воде за пиће, заштићена природна добра и др.) врши се на начин прописан посебним актом. Надзор над спровођењем ове уредбе врше Министарство унутрашњих послова за класе 1, 2, 3, 4 и 5, Министарство саобраћаја и телекомуникација за класе 6, 8 и 9, Министарство за заштиту природних богатстава и животне средине за класу 7 и опасни отпад. Поред овлашћења утврђених посебним прописима, у вршењу инспекцијског надзора, надлежно министарство овлашћено је да [26]:

- 1) Нареди да се утврђене неправилности отклоне у одређеном року;
- 2) Забрани даљи превоз или руковање опасним материјама лицима која нису стручно оспособљена за превоз и руковање опасним материјама;
- 3) Привремено забрани вршење појединих радњи у вези са превозом опасних материја ако нису испуњени прописни услови;
- 4) Забрани предузећу, другом правном лицу, предузетнику или физичком лицу превоз опасне материје или привремено одузму превозно средство до окончања прекршајног поступка ако утврде да се у току превоза учињени пропусти у погледу предузимања мера безбедности;
- 5) Наложити испитивање узорака опасних материја.

Ако се у вршењу инспекцијског надзора утврде неправилности које могу угрожити живот и здравље људи или изазвати загађење животне средине, министарство може предузети и мере из надлежности другог министарства о чему ће одмах обавестити то министарство.

Сваки од ових закона, на свој начин, дефинише проблематику експлозивних материја. Чињеница је да је од дана ступања на снагу ових закона, до данас, дошло до повећања обима промета експлозивних материја и броја субјеката који у њему учествују, неминовно има за последицу и повећан степен ризика од избијања експлозија и пожара. У таквој ситуацији, када важећа законска регулатива није међусобно усклађена и целовита, неопходно је издвојити она кључна места која представљају основ за законито поступање у тој области.

4.3. Међународни споразум о превозу опасних материја у друмском саобраћају (ADR)

Овај споразум је сачињен у Женеви 1957.године, а 1972.године је овај споразум ратификовала тадашња СФРЈ. Њиме су дефинисани услови под којима се врши превоз опасних материја као и радње које су у вези са тим превозом (припремање материје за превоз, утовар и истовар и успутне манипулације). Структура ADR – а обухвата [27]:

Прилог А – Општи захтеви и захтеви у погледу опасних материја и предмета:

- 1) Поглавље 1 – Општи прописи;
- 2) Поглавље 2 – Класификација;
- 3) Поглавље 3 – Списак опасних роба (према UN-бројевима и словном распореду), посебни прописи и слободне количине опасних роба, граничне количине;
- 4) Поглавље 4 – Паковања и одредбе за цистерне;
- 5) Поглавље 5 - Прописи за испоруку;
- 6) Поглавље 6 – Прописи за израду и испитивање амбалаже, великих средстава за паковање (IBC), великих паковања и цистерни;
- 7) Поглавље 7 – Прописи за превоз, утовар, истовар и манипулације.

Прилог В – Прописи у погледу транспортне опреме и транспортних операција:

- 1) Поглавље 8 – Прописи за посаду, возила, опрему, поступање и документација;
- 2) Поглавље 9 – Прописи за израду и одобрење типа возила.

Превоз опасних материја на нивоу европског континента регулисан је оговарајућим законима о превозу опасних материја који су базирани на међународним конвенцијама. Међутим, од дана ступања на снагу ових закона до данас дошло је до битних промена у

Европском споразуму о међународном превозу опасних материја у друмском саобраћају (ADR). С обзиром да је наша земља потписница свих конвенција о превозу опасних материја, она је дужна да непосредно примењује одредбе овог споразума. Разлике у појединим захтевима у ADR – а и наше законске регулативе постоје и треба их сагледати да би избегли могуће грешке и неспоразуме при превозу опасних материја.

4.3.1. Класе опасних роба према ADR-у

Утврђивање класе којој припада опасна материје или роба омогућава доделу УН броја тој материји или роби. Утврђивање УН броја је важно јер је њиме опасна материја у потпуности дефинисана, а то значи да су за ту материју познати: званични назив, класа, класификациони код, амбалажна група, број листице опасности, посебни прописи, граничне количине, упутства за амбалажу и паковање, упутство за мешовито паковање, какво се возило користи, итд.

У зависности од хемијских особина, агрегатног стања и степена опасности, а на основу критеријума утврђених у ADR-у, све опасне робе су расподељене на 13 класа које су означене до броја девет, и то[27]:

КЛАСА 1	ЕКСПЛОЗИВНЕ МАТЕРИЈЕ И ПРЕДМЕТИ СА ЕКСПЛОЗИВНИМ МАТЕРИЈАМА
	- експлозивне материје - експлозивни предмети - материје и предмети који нису горе наведени, а израђени су ради неког практичног дејства у виду експлозије или пиротехничких ефеката - хемијске реакције
КЛАСА 2	ГАСОВИ
	- притисак паре при 50°C, већи од 3 бара или - материја је у целости у гасовитом стању при 20°C и стандардном притиску од 1,013 bar (атмосферски притисак)
КЛАСА 3	ЗАПАЉИВЕ ТЕЧНЕ МАТЕРИЈЕ
	- се налазе у течном стању према критеријумима који су дати у ADR-у, - на температури од 50°C имају притисак паре до највише 3 bar-а и које на стандардном притиску од 1,013 bar (атмосферски притисак) и температури од 20°C нису у потпуности у гасовитом стању, - имају температуру паљења до највише 60°C.

Поред горе наведених услова, у класу 3 спадају и:

- запаљиве течне материје и растопљене чврсте материје са тачком паљења изнад 60°C које се превозе или предају на превоз загрејане до температуре која је једнака или виша од њихове температуре паљења,
- дизел гориво, мешавине гаса и сирове нафте, лако уље за грејање и у случају када је температура паљења изнад 60°C.

КЛАСА 4.1	ЗАПАЉИВЕ ЧВРСТЕ МАТЕРИЈЕ, САМОРЕАГУЈУЋЕ МАТЕРИЈЕ И ЧВРСТИДЕСЕНЗИТИВИСАНИ ЕКСПЛОЗИВИ
------------------	--

- Лако запаљиве чврсте материје и предмети који могу да се упале помоћу варница или услед трења,
- Самореагујуће чврсте материје, или течности,
- Чврсти десензитивисани (умањене осетљивости) експлозивни,
- Материје повезане са самореагујућим материјама.

КЛАСА 4.2	МАТЕРИЈЕ СКЛОНЕ САМОЗАПАЉЕЊУ
------------------	-------------------------------------

- Самозапаљиве-пирофорне материје су материје укључујући и смеше и растворе (течне или чврсте), које се у додиру са ваздухом већ у малим количинама пале у року од пет минута.
- Самозагревајуће материје и предмети су материје и предмети, укључујући мешавине и растворе, који су приликом контакта са ваздухом склони загревању без било каквог довођења енергије (потребне су веће количине - више килограма и дужи периоди времена - више сати или дана).

КЛАСА 4.3	МАТЕРИЈЕ КОЈЕ У ДОДИРУ СА ВОДОМ ЕМИТУЈУ ЗАПАЉИВЕ ГАСОВЕ
------------------	--

- Материје које реагују са водом и емитују запаљиве гасове који могу са ваздухом да формирају и експлозивну смешу, као и предмети који садрже такве материје.

КЛАСА 5.1	ОКСИДИРАЈУЋЕ МАТЕРИЈЕ
------------------	------------------------------

- Материје које саме по себи не морају бити запаљиве или сагорљиве, али због вишка кисеоника којим располажу, могу да изазову или допринесу паљењу или сагоревању другог материјала који је запаљив.

КЛАСА 5.2	ОРГАНСКИ ПЕРОКСИДИ
------------------	---------------------------

- Органске материје које садрже бивалентни -О-О- структурни елеменат и који могу да се сматрају дериватима водоник пероксида, где су један или оба водоникова атома замењена органским радикалима.

КЛАСА 6.1	ОТРОВНЕ МАТЕРИЈЕ
	- Материје за које је из искуства познато или се на основу експеримената на животињама може претпоставити, да оне при једнократном или краткотрајном деловању у релативно малој количини удисањем, упијањем преко коже или гутањем могу да шкоде здрављу или да доведу до смрти људи.
КЛАСА 6.2	ИНФЕКТИВНЕ МАТЕРИЈЕ
	- Материје за које је познато или се може претпоставити да садрже изазиваче болести, као што су микроорганизми (укључујући бактерије, вирусе, рикеције, паразите и гљиве) или рекомбиновани микроорганизми (хибриди или мутанти), за које је познато или се може претпоставити да код животиња или људи проузрокују заразне болести. Такође и предмети који су загађени вирусима или микроорганизмима сматрају се материјама ове класе.
КЛАСА7	РАДИОАКТИВНЕ МАТЕРИЈЕ
	- Материје које садрже радионуклеиде код којих је концентрација активности, као и укупна активност за пошиљку изнад вредност које су дате према критеријуму ADR-a.
КЛАСА8	КОРОЗИВНЕ (НАГРИЗАЈУЋЕ) МАТЕРИЈЕ
	- Материје и предмети који садрже те материје, које хемијским деловањем нападају површинско ткиво коже и слузокоже са којим долази у додир или које приликом ослобађања наносе штету другој роби или транспортним средствима или могу да их разоре, а могу да изазову и друге опасности. - Материје које са водом стварају корозивне течности или са природном влагом из ваздуха корозивне паре или маглу.
КЛАСА9	ОСТАЛЕ ОПАСНЕ МАТЕРИЈЕ И ПРЕДМЕТИ
	- Материје и предмети који за време превоза представљају неку опасност која није обухваћена појмовима других класа

5. Услови које је неопходно испунити да би нека организација могла да се бави транспортом терета на међународним релацијама

Функција међународних транспортних предузећа и друштава јесте да превози (физички премештају) робу, путнике и вести (информације) у међународном промету. Према врсти средстава превоза (преноса) могу се поделити на:

- поморска предузећа,
- предузећа речне или језерске пловидбе,
- железничка предузећа,
- друмска предузећа,
- авио - превозник,
- предузећа за цевоводни транспорт (нафтоводи и гасоводи) и
- предузећа Пошта (пошта, телефон, телеграф),
- предузећа мобилне телефоније, која се баве и преносом вести и информација путем факса, интернета и сателита.

Наведена предузећа повезују светска тржишта и скраћују све видове растојања међу њима, чиме повезују земље, друга предузећа и људе у јединствен систем светског привређивања, путовања и комуникација.[28]

Транспорт је обележио епоху убрзаног развоја спољне трговине, заједно са вишком производа, међународном поделом рада, територијалним ширењем тржишта по открићу Индије и Америке, технолошким прогресом и настанком и развојем градова.

Транспорт је значајна ставка економских калкулација, па је важно изабрати најкраћи пут, најконкурентнију превозну фирму и најсигурније превозно средство како би роба, путник или вест (информација) најсигурније и најјефтиније стигли до одредишта. У транспорту је последњих деценија извршена права технолошка револуција. Да би се комуницирало преко Атлантика, почетком XX века требало је да се путује бродом четрнаест дана, надзвучним авионом 2 сата, а модерним телекомуникацијама везе купца и продавца се успостављају тренутно.

Транспортна предузећа и друштва могу бити у свим облицима власништва, с тим што су железница и пошта, најчешће у власништву државе. Поступак регистрације ових предузећа је најсложенији. Поред уписа код Агенције за привредне регистре, уписују се и у надлежном државном министарству пошто је потребно имати стручне и квалитетне раднике и сигурна транспортна средства и гаранције, у погледу безбедности превоза.[28]

5.1. Закон о превозу терета у друмском саобраћају

У Србији превоз терета у друмском саобраћају обавља се у складу са Законом о превозу терета у друмском саобраћају и подзаконским актима донетим на основу овог закона, као и потврђеним међународним уговорима.

Овим законом који ће ступити на снагу почетком 2017. године, уређују се услови и начин обављања јавног превоза терета и превоза терета за сопствене потребе у домаћем друмском саобраћају, односно јавног превоза терета и превоза терета за сопствене потребе у међународном друмском саобраћају и инспекцијски надзор.[22]

5.1.1. Услови за обављање јавног превоза терета у друмском саобраћају

Лиценца за превоз

Јавни превоз терета може обављати домаће привредно друштво, друго правно лице или предузетник, на основу лиценце за превоз, и то за:

- 1) јавни превоз терета у домаћем друмском саобраћају и
- 2) јавни превоз терета у домаћем и међународном друмском саобраћају.

Лиценца за превоз издаје се са роком важења од 10 година. Домаћи превозник дужан је да оригинал лиценце за превоз чува у свом стварном и сталном седишту. Лиценца за превоз је непреносива, осим у случају статусних промена спајања и припајања домаћег привредног друштва. Лиценца за превоз није потребна за обављање следећих превоза[22]:

- 1) превоз терета за сопствене потребе;
- 2) превоз пошљака и пакета које обавља јавни поштански оператор као универзалну поштанску услугу;
- 3) превоз возилима која су намењена потребама јавне безбедности, одбране, заштите од ванредних догађаја и потребама државних органа, органа аутономне покрајине или органа локалне самоуправе, медицинских и хуманитарних превоза;
- 4) превоз специјалним возилима која су после производње била прилагођена посебним наменама, па се њима не може обављати превоз терета на исти начин, као са неприлагођеним возилима;
- 5) превоз терета као претежне делатности, теретним возилом или скупом возила чија највећа дозвољена маса не прелази 3.500 кг, којим располаже на основу власништва или га користи на основу уговора о финансијском лизингу привредно друштво, друго правно лице или предузетник;
- 6) превоз који обављају јавна предузећа које су основале јединице локалне самоуправе за обављање комуналних делатности.

Услови за издавање лиценце

Лиценца за превоз може се издати домаћем привредном друштву, другом правном лицу или предузетнику, ако поднесе доказе да испуњава следеће услове[22]:

- 1) пословни углед;
- 2) финансијску способност;
- 3) професионалну оспособљеност;
- 4) стварно и стално седиште;
- 5) одговарајући возни парк;
- 6) одговарајући број радно ангажованих возача.

Домаће привредно друштво, друго правно лице или предузетник мора непрекидно испуњавати услове тачке 1 - 5.

Пословни углед

Услов у погледу пословног угледа испуњава привредно друштво, друго правно лице или предузетник ако[22]:

1. радно ангажованом лицу одговорном за превоз:
 - a. није правноснажно изречена заштитна мера забране обављања одређених послова у привредном и финансијском пословању,
 - b. није донета правноснажна пресуда за кривична дела против имовине, привреде, безбедности јавног саобраћаја, права по основу рада, правног саобраћаја, опште сигурности људи и имовине и животне средине,
 - c. није изречена правноснажна пресуда за друга кривична дела, на казну затвора и
 - d. није донета, у последње две године, три или више пута, правноснажна пресуда привредног суда, којом је осуђено за тежи привредни преступ у области јавног превоза у друмском саобраћају и безбедности саобраћаја на путевима за који је прописана новчана казна у износу преко 100.000 динара;
2. привредно друштво или друго правно лице:
 - a. нема правноснажно изречену заштитну меру забране вршења јавног превоза у друмском саобраћају,
 - b. нису у последње две године три или више пута, правноснажном пресудом привредног суда кажњени за тежи привредни преступ у области јавног превоза у друмском саобраћају и безбедности саобраћаја на путевима за који је прописана новчана казна преко 750.000 динара;
3. предузетник:

- a. није правноснажно изречена заштитна мера забране обављања јавног превоза у друмском саобраћају,
- b. није, у последње две године, било три или више пута правноснажном пресудом прекршајног суда кажњено за тежи прекршај у области јавног превоза у друмском саобраћају и безбедности саобраћаја на путевима за који је прописана новчана казна преко 300.000 динара.

Министарство води евиденцију лица одговорних за превоз. Министар прописује садржину и начин вођења евиденције лица одговорних за превоз. Садржина евиденције лица одговорних за превоз садржи нарочито име, презиме, место и датум рођења лица одговорног за превоз као податке о личности.

Привредно друштво, друго правно лице или предузетник поново стиче пословни углед када престану правне последице пресуде којом је изречена заштитна мера.

Финансијска способност

Услов у погледу финансијске способности испуњава привредно друштво, друго правно лице или предузетник који измирује своје пореске и пословне обавезе и располаже капиталом и резервама у износу од[22]:

- 1) 2.000 евра за прво теретно возило или скуп возила и 1.000 евра за свако следеће теретно возило или скуп возила у динарској противвредности, по званичном средњем курсу динара, који утврђује Народна банка Србије, на дан подношења захтева за издавање лиценце за превоз за јавни превоз терета у домаћем друмском саобраћају;
- 2) 9.000 евра за прво теретно возило или скуп возила и 5.000 евра за свако следеће теретно возило или скуп возила у динарској противвредности, по званичном средњем курсу динара, који утврђује Народна банка Србије, на дан подношења захтева за издавање лиценце за превоз за јавни превоз терета у домаћем и међународном друмском саобраћају.

Професионална оспособљеност

Услов у погледу професионалне оспособљености испуњава привредно друштво, друго правно лице или предузетник, ако лице одговорно за превоз има сертификат о професионалној оспособљености.

Сертификат о професионалној оспособљености стиче се полагањем испита о професионалној оспособљености. Испит о професионалној оспособљености не полаже лице које[22]:

- 1) има најмање 10 година радног искуства на пословима управљања у области превоза терета у друмском саобраћају;
- 2) има стечено високо образовање на студијама другог степена (мастер академске студије, мастер струковне студије, специјалистичке струковне студије и специјалистичке академске студије), односно на основним студијама у трајању од

најмање четири године на факултету из области саобраћајног инжињерства, машинског инжињерства, правних наука или економских наука;

- 3) има стечено високо образовање на студијама другог степена (мастер академске студије, мастер струковне студије, специјалистичке струковне студије и специјалистичке академске студије), односно на основним студијама у трајању од најмање четири године и најмање једна година радног искуства на пословима управљања у области превоза терета у друмском саобраћају;
- 4) има стечено високо образовање на студијама првог степена и најмање две године радног искуства на пословима управљања у области превоза терета у друмском саобраћају;
- 5) има стечено средње образовање и најмање три године радног искуства на пословима управљања у области превоза терета у друмском саобраћају. Лице из става 1. овог члана може обављати послове управљања у јавном превозу терета у домаћем или у међународном друмском саобраћају код највише четири домаћа превозника која обављају јавни превоз терета са укупно највише 50 теретних возила или скупа возила.

Стварно и стално седиште

Услов у погледу стварног и сталног седишта испуњава привредно друштво, друго правно лице или предузетник чије седиште је на територији Републике Србије, са просторијама у којима чува основна пословна документа (рачуноводствена документа, документа о људским ресурсима, документа која садрже податке о времену војње и времену одмора возача и сл.) и друга документа битна за обављање делатности.

Одговарајући возни парк

Услов у погледу одговарајућег возног парка, испуњава привредно друштво, друго правно лице или предузетник који има најмање једно теретно возило или скуп возила, регистровано у Републици Србији, у власништву или га користи на основу уговора о финансијском лизингу или на основу уговора о закупу[22].

Јавни превоз терета привредно друштво, друго правно лице или предузетник може обављати теретним возилом или скупом возила на основу уговора о закупу који мора бити закључен, на период од најмање шест месеци, са привредним друштвом, другим правним лицем, предузетником или физичким лицем коме се седиште, односно пребивалиште налази на територији Републике Србије и подаци о примаоцу лизинга, односно закупцу морају бити уписани у саобраћајну дозволу у складу са прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима[22].

Теретно возило или скуп возила које се користи на основу уговора о закупу мора бити у власништву закупаваца или дато закупавацу на коришћење на основу уговора о финансијском лизингу, уз претходно прибављену сагласност даваоца лизинга. Подаци о закупцу морају бити уписани у саобраћајну дозволу у складу са прописима којима се уређује безбедност саобраћаја на путевима.



Слика 5. Возни парк транспортног предузећа[26]

Теретно возило којим се обавља превоз терета у друмском саобраћају мора имати на бочним вратима, односно на бочним странама кабине теретног возила, исписано пословно име, а може имати и његов знак који ужива заштиту у складу са законом којим се уређују жигови. На бочним вратима или бочним странама кабине теретног возила не могу се стављати други натписи.

Пословно име мора бити на бочним вратима, односно на бочним странама кабине теретног возила, исписано словима висине најмање пет центиметара и бојом или налепницом која се битно разликује од основне боје возила.

Као доказ о испуњености услова из става 8. овог члана привредно друштво, друго правно лице или предузетник доставља Министарству потврду произвођача или овлашћеног представника произвођача у Републици Србији о испуњености техничких услова у погледу буке и емисије загађивача и о испуњености техничко-експлоатационих услова у погледу безбедности саобраћаја.

Одговарајући број радно ангажованих возача

Услов у погледу одговарајућег броја радно ангажованих возача испуњава привредно друштво, друго правно лице или предузетник, ако има најмање једног радно ангажованог возача потеретном возилу или скупу возила[22].

Возач мора поседовати лиценцу возача и не може бити лице коме нису престале правне последице пресуде за кривична дела и прекршаје из области безбедности саобраћаја на путевима.

5.1.2. Начин обављања превоза терета у друмском саобраћају

При обављању јавног превоза терета у теретном возилу или скупу возила домаћег превозника мора да се налази оригинал извода лиценце за превоз, ако је то предвиђено овим законом, као и одговарајуће исправе на основу којих је могуће утврдити идентитет возача (лична карта, пасош и сл.) и лиценца возача.

Теретним возилом или скупом возила којим домаћи превозник обавља јавни превоз терета може управљати само возач који је радно ангажован код тог домаћег превозника. При обављању превоза терета у друмском саобраћају у теретном возилу или скупу возила мора да се налази оригинал уговора о радном ангажовању возача, односно оверена фотокопија уговора о радном ангажовању, односно оригинал потврде за возача који није држављанин Републике Србије.

При обављању превоза терета у теретном возилу или скупу возила, које домаћи превозник користи на основу уговора о закупу, мора да се налази оригинал уговора о закупу или оверена фотокопија уговора о закупу, са преводом на енглески, француски, руски или немачки језик у случају када се теретно возило или скуп возила користи за обављање превоза терета у међународном саобраћају[22].

При обављању превоза терета у домаћем друмском саобраћају у теретном возилу или скупу возила домаћег превозника мора да се налази документ са подацима о терету који се превози (оригинал товарног листа или отпремнице), попуњен и оверен од стране превозника и пошљаоца. При обављању превоза терета у међународном друмском саобраћају у теретном возилу или скупу возила домаћег превозника мора да се налази оригинал CMR, попуњен и оверен од стране превозника и пошљаоца.

Исправе које се морају налазити у теретном возилу или скупу возила

При обављању превоза терета у међународном друмском саобраћају у теретном возилу или скупу возила страног превозника мора да се налази[22]:

- 1) Лиценца за превоз, односно извод лиценце за превоз када је њихово поседовање предвиђено међународним уговором и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора;
- 2) Лиценца возача када је њено поседовање предвиђено међународним уговором и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора;
- 3) Оригинал уговора о радном ангажовању закључен између возача који управља возилом и страног превозника који обавља превоз, односно оверена фотокопија тог уговора, са преводом на енглески, француски, руски или немачки језик када је његово поседовање предвиђено међународним уговором и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора;

- 4) Потврда за возача када је њено поседовање предвиђено међународним уговором и другим међународноправним актима који се закључују ради извршавања међународних уговора;
- 5) Оригинал уговора о закупу, односно оверена фотокопија, са преводом на енглески, француски, руски или немачки језик, ако страни превозник користи теретно возило или скуп возила на основу уговора о закупу;
- 6) Оригинал CMR, попуњен и оверен од стране превозника и пошиљаоца;
- 7) Оригинал важеће одговарајуће дозволе у коју су исправно, уредно и читко унети подаци које садржи прописани образац дозволе (уписани подаци усаглашени са превозном, царинском и другом документацијом). Подаци из тачке 7) не могу се прецртавати, брисати или исправљати.

6. Шпедиција

Међународна шпедиција је услужна спољнотрговинска делатност која се бави организацијом транспорта и свих активности везаних за њега, са циљем да роба од произвођача до потрошача стигне на економичан, брз и сигуран начин.

Међународна шпедиција је спољнотрговинска делатност због тога што ради по налогу и за рачун једног од актера међународне купопродаје (продавца или купца) и заступа његове интересе према осталим учесницима у транспорту.

Она је услужна делатност због тога што не обавља превоз робе нити било коју од успутних активности, већ их организује и координира. "Производ" њеног рада није одређен, материјализован, нити се може издвојити из процеса рада. Пружање шпедитерске услуге је непосредна, директна продаја самог процеса рада, тј. продаја знања, вештине и искуства комитенту у циљу задовољења његових потреба за организацијом транспорта робе, која је предмет међународне купопродаје[12].

Организација транспорта робе је процес изналажења оптималне солуције транспорта, избор извршилаца транспорта и координација њихових активности од момента преузимања робе до момента њене предаје примаоцу. Пратеће активности су царинске, транзитне, инспекцијске и друге прописане формалности које се морају обавити пре, за време и после транспорта.

Економичност транспорта подразумева његово извршење уз најниже могуће укупне транспортне трошкове, брзина подразумева извршење транспорта у што краћем временском периоду, а сигурност избор солидног превозног средства и солидног превозника са минималним ризицима по робу и потпуно извршење транспорта. Оптимална комбинација економичности, брзине и сигурности је услов рационалног транспорта.

Однос шпедиције и транспорта

Међународна шпедиција није саобраћајна делатност јер се не бави превозом робе, већ његовом организацијом. Ако шпедитер, у оквиру организације транспорта, обавља и превоз или део превоза сопственим превозним средствима, он се тада бави превозом као споредном делатношћу и, у том делу, преузима одговорност превозника. Међутим, функција организације транспорта, као главна шпедитерска делатност, представља спољнотрговинску, а превоз робе саобраћајну делатност.

Као организатор транспорта, међународна шпедиција се према међународном транспорту појављује као корисник услуга превоза робе. Она је на транспортном тржишту значајан фактор потражње, јер наступа са захтевима свих својих комитената, што може бити значајан обим роба које треба превести на различитим релацијама и разним превозним средствима. Сви превозници, из свих видова саобраћаја, заинтересовани су да са шпедитерима развијају што боље пословне односе јер им то омогућује бољу запосленост. У наступу према шпедитерима долази до изражаја конкурентност превозника не само унутар једног вида транспорта, већ између два или више видова транспорта[12].

Осим тога, шпедитер је одличан познавалац међународног транспортног тржишта, расположивих транспортних технологија и робно-транспортних праваца. Он се према превозницима јавља у улози комитената јер врши избор и вида транспорта и превозника за извршење конкретног транспорта. Закључујући уговор о превозу у своје име а за туђ рачун, шпедитер доводи у посредан уговорни однос свога комитента и превозника.

Из наведеног се може закључити да међународна шпедиција има велики значај на тржишту транспортних услуга као битан регулатор запослености транспортних капацитета како појединих видова транспорта, тако и појединих превозника.

6.1. Привредне функције шпедиције

У вези привредне функције шпедиције разликују се[3]:

1. просторна функција шпедиције (састоји се у шпедитеровом савлађивању географске удаљености између произвођача и потрошача добара, физички и комерцијално. У циљу остварења ове функције шпедитери закључују потребне уговоре, истичу и реализују рекламације, закључују уговоре о осигурању, обављају царинске послове, остварују поузећа, као и низ других послова),
2. временска функција шпедиције (састоји се у шпедитеровом савлађивању временске разлике између производње и потрошње добара, а ову функцију најчешће остварује разноврсном делатношћу у вези са складиштењем добара),
3. квантитативна функција шпедиције (састоји се у снижавању транспортних трошкова за превоз робе и остварује се шпедитеровом активношћу на два начина: - збирном шпедицијом и - масовним теретима),

4. квалитативна функција шпедиције састоји се у омогућавању најбољег транспорта робе,
5. кредитна функција шпедиције је секундарне природе и проистиче из шпедитерове особине да је лице од поверења и
6. пропагандна функција шпедиције (састоји се у пропагирању објеката - поједине врсте саобраћаја или транспортног предузећа и субјеката шпедиције - личне шпедитерове делатности).

6.2. Уговор о шпедицији

Извршење сваког шпедитерског посла започиње закључењем уговора о шпедицији и добијањем диспозиције од комитента[12].

6.2.1. Појам и правна природа уговора о шпедицији

Уговор о шпедицији обавезује једну уговорну страну да организује отпрему ствари у своје име, а по налогу и за рачун друге уговорне стране, уз накнаду. Уговорна страна која организује отпрему ствари у своје име, а за туђи рачун се зове шпедитер или ређе, отпремник, а друга уговорна страна, која је издала налог и за чији се рачун организује отпрема ствари, комитент-налогодавац или клијент[3].

Шпедицијом се баве специјализоване организације за обављање шпедиције и због тога када испуне добијени налог имају право на награду (провизију). Шпедитер није возар, већ организује транспортовање ствари, али сам не превози ствари. Превоз ствари обављају возари, односно транспортери. Шпедитер организује транспортовање ствари, брине се о благовременом обављању свих потребних радњи у вези транспорта робе и у том циљу ангажује и превозиоца робе.

У страном законодавству посао шпедиције сматра се самосталним послом привредног права или се ради о подврсти комисионог посла. У страном праву присутна су три приступа[3]:

1. англосаксонски (третира шпедицију као посебну врсту агентуре - 'forwarding agent'),
2. француски (шпедиција се третира као подврста комисионог посла), и
3. немачки (у коме је шпедиција самостални посао)

Друго подела је грађанско-правна природа уговора о шпедицији. У нашој правној теорији заступљена су следећа схватања и то:

1. уговор о шпедицији по својој грађанскоправној природи је мандат,
2. уговор о шпедицији садржи елементе мандата и уговора о делу;
3. уговор о шпедицији по својој грађанскоправној природи је уговор *sui generis*; и
4. уговор о шпедицији је уговор о делу.

У нашем праву је уговор о шпедицији по својој грађанскоправној природи уговор о делу, односно суштина шпедиције је стручно обављање одређене привредне услуге која представља одређено дело.

Шпедитер не обавља само правне, него и низ фактичких радњи. Грађанскоправна природа посла привредног права, пре свега зависи од правног система земље у чијој се правној теорији схватање заступа.

6.2.2. Уговор о шпедицији

До закључења уговора о шпедицији долази у тренутку када се шпедитер и комитент сагласе о битним елементима посла шпедиције. У нашем праву посао шпедиције могу обављати само организације које испуњавају законске услове за вршење тог посла и које су своју делатност регистровале код надлежног суда.

Шпедитери имају развијене односе са осигуравајућим компанијама и уговорене опште услове осигурања па им закључење уговора не представља проблем. Тај уговор шпедитер закључује у своје име, али за рачун или комитента или трећег лица, које има осигуравајући интерес на роби. Документ о осигурању зове се полиса, која значи потврду даје закључен уговор о осигурању и обавезу осигуравача да накнади штету, уколико се деси осигурани случај и докаже на документован начин.

Шпедитерова обавеза је да поступа као савестан уредан привредник, односно као уредан стручњак и онда када обавља споредне делатности (на пример када чува робу, контролише квантитет и квалитет робе, робу сам превози итд.). У нашем праву изричито је предвиђено да је шпедитер дужан да упозори комитента на недостатке у његовом налогу и то ако ти недостаци. могу довести до штете и повећања трошкова комитента[3].

Све до извршења уговора о шпедицији шпедитер има обавезу да се придржава комитентових налога. Потребно је разликовати да ли се ради о императивним, индикативним или факултативним налозима. У националним општим условима пословања шпедитера предвиђа се да шпедитер не сноси одговорност за накнаду штете која настаје услед комитентових непридржавања шпедитерових упутстава, а исти став је заступљен у нашој судској пракси.

6.2.3. Обавезе шпедитера

Шпедитерова обавеза пријема ствари

Шпедитер најчешће мора имати државину ствари да би касније ствари могао предати транспортеру ради превоза. Потребно је разликовати да ли шпедитер прима ствари од комитента или трећег лица, у ком случају шпедитер мора обезбедити сва права комитента према трећем лицу.

У нашем праву шпедитер је дужан да без одлагања обавести комитента о оштећењу ствари, као и о свим другим догађајима који су од значаја за комитента и да предузме све потребне мере обезбеђења комитентових права према трећим лицима.

Шпедитер има обавезу да преда ствари транспортеру у истом стању у којем их је примио. Уколико је амбалажа неуредна, недовољна или није одговарајућа, шпедитер има обавезу да о томе упозори комитента, а уколико околности случаја не трпе одлагање,

шпедитер има обавезу да стање паковања поправи. Шпедитер може имати обавезу паковања ствари једино, ако је то изричито уговорено.

Правило у погледу вагања робе је да уколико не постоји изричит комитентов налог, шпедитер треба да спроведе вагање само када је очигледно да се у конкретном случају ради о мањку ствари. Шпедитер има обавезу утврђивања квалитета робе и вађења узорака само када је то уговорено и тада одговара као уредан стручњак[3].

Комитент може да захтева од шпедитера да му овај одмах после пријема ствари изда тзв. шпедитерску потврду којом шпедитер потврђује пријем ствари ради организовања отпреме до одређеног места одређења.

У међународном саобраћају шпедитер има обавезу, на основу прећутног комитентовог налога, да спроведе царинење робе на основу докумената и података које је добио од комитента и које шпедитер нема обавезу да контролише. Шпедитер има једино обавезу да обезбеди комитентова права према трећим лицима, али нема обавезу да остварује права, тј. да поднесе тужбу и да води спор против трећих лица за рачун комитента. Овлашћен је и да води спор за комитента, међутим нема обавезу да упозорава комитента да ће његови захтеви против трећих лица застарети.

На основу комитентове диспозиције шпедитер приликом пријема ствари од трећег лица може имати обавезу да исплати разне врсте поузећа само уколико је дат изричит налог[3].

Шпедитерова обавеза чувања ствари

После пријема ствари, а пре предаје транспортеру, шпедитер има обавезу да ствари чува. По правилу ово не траје дужи период. На основу уговора о шпедицији шпедитер има овлашћења да ускладишти ствари увек када сматра да то одговара најбољој заштити комитентових интереса. Шпедитер нема ово овлашћење када му комитент изричито забрани да ствари ускладишти.

С друге стране, шпедитер има обавезу да ускладишти ствари када то од њега захтева комитент, као и обавезу да стручном пажњом изабере одговарајући складишни простор и начин чувања робе. Није битно да шпедитер лично чува робу, већ чување робе може поверити складишном предузећу. Такође има обавезу да одмах по ускладиштењу робе о томе обавести свог комитента (да би могао да располаже робом ако то жели), да врши надзор над ускладиштеном робом и да је осигура ако постоји изричит комитентов налог у коме је одређен обим и врста осигурања[3].

Када дође до оштећења или губитка робе која се налази на чувању, шпедитер мора без одлагања обезбедити права комитента према трећим лицима и о томе обавестити комитента.

Шпедитерова обавеза избора трећих лица

Шпедитер у своје име, а за рачун комитента има обавезу да ступи у уговорне односе са трећим лицима која треба да изврше одређене услуге у вези превоза робе. Приликом избора лица са којима треба да закључи потребне уговоре шпедитер мора да води рачуна о интересима комитента. Трећа лица шпедитер треба да изабере пажњом уредног привредника, водећи при томе рачуна о комитентовим интересима.

Шпедитер се не може ослободити обавезе избора специјализованих организација које треба да изврше одређене услуге, због непознавања стања на појединим транспортним тржиштима. Шпедитер треба да изабере најповољније треће лице према постојећим могућностима, водећи рачуна о интересима комитента[3].

Шпедитерова обавеза избора превозног пута и врсте транспорта

Када комитент не одреди превозни пут и врсту транспорта, шпедитер има обавезу да овај избор изврши пажљом уредног привредника. Када шпедитеров комитент у свом налогу није одредио ни правац пута, ни средство, ни начин превоза, шпедитер је овлашћен да сам одлучи о свим овим питањима у складу са интересима комитента, водећи при томе рачуна о свим познатим околностима у конкретном случају. Ако је шпедитеров комитент у своме налогу одредио правац пута, средство превоза и начин превоза, шпедитер има обавезу да се строго придржава комитентовог напога.

Шпедитер треба да избегава претоваре ствари, да предвиди и чување у случају прекида у транспорту, које шпедитер планира. У међународном саобраћају шпедитер мора да води рачуна о висини царине, о санитарним, ветеринарским, лучким и другим трошковима, као и о јавним дажбинама[3].

Често је случај у пракси да комитент одреди само поједине елементе превозног пута и врсте транспорта. Тада шпедитер има обавезу да се придржава овог непотпуног комитентовог налога и да према постојећим изабере и друге потребне елементе које комитент није одредио.

Шпедитерова обавеза закључења потребних уговора

Шпедитер има обавезу да закључи потребне уговоре у своје име, а за рачун комитента, али не одговара за тачност података у документима које је добио од комитента.

Шпедитерова обавеза да осигура стварн

Опште је правило да шпедитер нема обавезу да спроведе осигурање ствари. У нашем праву предвиђено је правило да шпедитер има обавезу да осигура пошилику једино ако је то изричито уговорено. Шпедитер је дужан да осигура ствари од уобичајених ризика, ако уговором о шпедицији није одређено које ризике треба да покрива осигурање. У вези са осигурањем ствари од посебног значаја су опасне ствари и драгоцености. Комитент је дужан да шпедитера обавести о особинама ствари које могу угрожавати сигурност лица и других ствари или којима се може нанети штета другом лицу. У случајевима када се ради о опасним стварима и драгоценостима се не претпоставља овлашћење шпедитера да их самоиницијативно осигура, иако се ове ствари најчешће осигуравају, али увек на основу изричитог налога шпедитеровог комитента[3].

Треба разликовати и осигурање шпедиције, које представља за комитента осигурање од ризика који му ствара шпедитерова одговорност. Ово осигурање представља један облик ограничења и искључења уговорне одговорности шпедитера, а премију плаћа комитент, а само делом шпедитер.

Шпедитерова обавеза полагања рачуна

Према нашем праву шпедитер је обавезан да положи рачун комитенгу одмах после завршеног посла. Комитент такође може захтевати од шпедитера да му положи рачун и у току извршавања налога комитента и тада је шпедитер обавезан да то учини и пре него што је посао завршен. У том случају шпедитер ће положити рачун и после завршеног посла, без одлагања на документован и детаљан начин[3].

6.3. Права шпедитера из уговора о шпедицији

Права шпедитера на награду (провизију)

Шпедитер има право на награду (провизију) и када то није уговорено. То право стиче када испуни и последњу обавезу из уговора о шпедицији. Ово схватање је прихваћено и у нашем праву у коме је предвиђено да шпедитер може да захтева провизију (награду) у тренутку када изврши своје обавезе из уговора о шпедицији.

Када комитент прихвати делимично извршење шпедитер има право на сразмеран део провизије, уколико постоји такав пословни обичај.

Шпедитер има право на награду (провизију) и онда када овлашћено извршење посла повери другом шпедитеру пошто се са другим шпедитером у правном односу налази само шпедитер, а не комитент. Шпедитерова награда (провизија) треба да буде исплаћена у оним новчаним средствима у којима је уговорена. Ако није уговорено, онда у вапути земље у којој комитент има своје пословно седиште. Висина шпедитерове награде одређује се уговором, тарифом, или помоћу месног обичаја седишта шпедитера[3].

У нашем позитивном праву предвиђено је правило да шпедитер има право на провизију како је то уговорено, а ако уговором није одређена висина провизије, онда се провизија одређује према тарифама или према неком другом општем акту шпедитера, а у недостатку тарифе и општах аката шпедитера, висину провизије шпедитера на основу уговора о шпедицији одређује суд.

Право шпедитера на накнаду трошкова

Шпедитер има право да захтева од комитента капару за очекиване будуће трошкове за рачун комитента. Комитент има обавезу да на захтев шпедитера исплати шпедитеру захтеване капаре за трошкове који се нормално могу очекивати приликом извршења комитентовог налога. У нашем праву постоји обавеза комитента да накнади шпедитеру све потребне трошкове учињене ради извршења комитентовог налога, тј. уговора о шпедицији. Шпедитер има право да захтева накнаду ових трошкова од комитента од тренутка када их је учинио, али се у пословној пракси ови трошкови најчешће надокнађују шпедитеру у тренутку када уговор о шпедицији истекне и тада се од комитента заједно наплаћује шпедитерова провизија и накнада трошкова[3].

Шпедитер нема право на накнаду режијских трошкова, јер се претпоставља да су они саставни део шпедитерове провизије.

Шпедитерова права на средства обезбеђења уговорних захтева

Шпедитер има законско заложно право, на роби и право ретенције ради обезбеђења својих уговорних захтева. Законско заложно право шпедитера је изричито предвиђено у нашем праву. Наглашена је ограниченост употребе овог законског права ради обезбеђења само оних потраживања из уговора о шпедицији на основу кога је шпедитер дошао до државине комитентових ствари. У нашем позитивном праву је приоритетно право законске залог каснијег шпедитера у односу на раније ангажованог шпедитера из истог уговора о шпедицији. Каснији шпедитер у оваквим ситуацијама има право претходног подмирења, али и дужност да се брине о организацији законског заложног права претходног шпедитера [3].

Одговорност шпедитера из уговора о шпедицији

У нашој правној теорији и судској пракси јединствено је прихваћено савременије немачко схватање да шпедитер одговара само за стручан избор транспортера, а не и за његов рад. То схватање се све чешће појављује и у француској правној теорији. У нашем позитивном праву је прихваћено ово савременије схватање да шпедитер одговара једино за избор превозиоца и других лица са којима је у извршењу комитентовог налога закључио потребне уговоре[3].

Ограничења и искључења одговорности шпедитера

У националним општим условима пословања шпедитера, законска одговорност шпедитера из уговора о шпедицији се на разне начине ограничава и искључује. Најчешће се терет доказивања шпедитерове кривице пребацује. Док по законским прописима шпедитер треба да докаже да је поступао пажњом уредног привредника да би се ослободио од одговорности, по националним општим условима шпедитер одговара само када комитент докаже да је шпедитер крив.

Законски случајеви искључења одговорности шпедитера су детаљно разрађени у националним општим условима пословања шпедитера. На основу закона, шпедитер се ослобађа одговорности за штету када је штета резултат више силе, природе самих ствари и кривице комитента.

По Општим условима пословања међународних шпедитера Југославије из 1970. године, сматра се да је шпедитер уредно извршио своју обавезу ако пошиљку даље отпреми у истом стању у којем је примљена. Шпедитер треба да одговара за рад трећих ангажованих лица само ако их није савесно изабрао[3].

У националним општим условима пословања шпедитера често се претпоставља да је комитент крив и да се самим тим, ако не докаже да није крив, шпедитер ослобађа одговорности. Такође се ограничава максимална висина шпедитерове одговорности. Ове одредбе о ограничењу одговорности шпедитера до одређене висине штете треба примењивати само када шпедитер није проузроковао штету намерном и грубом непажњом. Једино тада ограничење одговорности шпедитера није у супротности са добрим обичајима и принципом поштења и савесности.

6.4. Посебне врсте уговора о шпедицији

Самостално иступање шпедитера постоји када шпедитер, поред организовања отпреме ствари, самостално извршава одређене послове које су требала да обаве трећа лица. То је најчешће када шпедитер, делимично или у потпуности сам и превози ствари комитента. У том случају шпедитер поред права и дужности шпедитера, има и права и дужности транспортера. Уколико се шпедитерово самостално иступање састоји на пример у чувању ствари шпедитер има права и дужности складиштара.

Шпедитерово самостално иступање не сме бити у супротности са комитентовим интересима. Шпедитер не сме самостално да иступа ни када је комитент то изричито или прећутно забранио. У нашем праву конституисано је самостално иступање шпедитера на бази претпостављеног овлашћења шпедитера, тј. шпедитер може самостално да иступа увек када није стриктно уговорено[3].

Ако је шпедитер сам у потпуности или делимично обавио превоз или обавио неку другу привредну услугу за чије се остварење најчешће ангажује нека друга специјализована организација (на пример: складиштар, контролна организација) онда шпедитер поред права и обавеза шпедитера има и права и обавезе превозиоца, складиштара, контролора, стивадора итд., у зависности коју је услугу сам обавио у конкретном случају.

Међушпедитер и подшпедитер

Када шпедитер није у могућности да сам изврши обавезе из уговора о шпедицији, може делимично да повери организовање отпреме ствари другом шпедитеру, само онда када супротно не произлази из конкретног случаја, тј. ако комитент нема посебан интерес да све обавезе из уговора о шпедицији изврши шпедитер лично.

Чест је случај у пракси да главни шпедитер ангажује међушпедитера на удаљеним транспортним центрима, у складу са најбољом заштитом комитентових интереса. Спорно је у правној теорији у којој мери главни шпедитер треба да одговара за међушпедитера. Најисправније је схватање да главни шпедитер треба да одговара само за савестан и стручан избор и дате инструкције, а не и за рад међушпедитера[3].

Од међушпедитера треба разликовати тзв. подшпедитера који је помоћник извршења главног шпедитера и који није ангажован у циљу заштите комитентових интереса, него ради тога да помогне главном шпедитеру. За подшпедитера главни шпедитер треба да одговара не само за избор и инструкције, него и за његову делатност. У пракси се много чешће појављују међушпедитери.

6.5. Престанак уговора о шпедицији

Уговор о шпедицији престаје иступањем, немогућношћу испуњења, стечајем комитента или шпедитера, опозивом налога од стране комитента као и отказом налога или од стране шпедитера.

Предвиђено је да шпедитеров комитент може увек одустати од уговора о шпедицији, али је тада дужан да надокнади шпедитеру све трошкове које је шпедитер

имао и да му исплати сразмерни део провизије у оном обиму у коме је шпедитер већ испунио комитентов налог.

Уколико шпедитер опозове налог да би посао поверио другом шпедитеру, шпедитеру припада, поред накнаде учињених нужних и корисних трошкова и право на део награде (провизије) с обзиром у којој мери је комитентов налог већ испуњен[3].

Када шпедитер откаже налог комитенту одговоран је за накнаду штете. У случају делимичне немогућности испуњења посла шпедиције шпедитеру припада сразмеран део награде (провизије), ако постоји такав пословни обичај.

6.6. Правно регулисање шпедиције у свету

Према садржини правног регулисања шпедиције разликују се немачки, француски и англосаксонски систем. По немачком систему шпедиција се регулише као самостални посао трговинског права. Француски систем третира шпедицију као посебну врсту комисионог посла, а по англосаксонском систему шпедиција је посебна врста агенције[3].

Могуће су две поделе по форми: једна полази од чињенице да ли је шпедиција посебно регулисана у закону појединих држава тј. да ли је у позитивном праву уговор о шпедицији именовани или неименовани уговор. Друга форма полази од врсте закона који се на шпедицију примсњује, тј. да ли шпедицију регулише трговачки или грађански законик или неки посебан закон.

Унутрашња и међународна шпедиција

У нашем правном систему постоји дуалитет приликом дефинисања шпедиције. Међутим, разликовање унутрашње од међународне шпедиције није битно за одређивање правног појма шпедиције.

Међународну шпедицију треба разликовати од унутрашње шпедиције једино зато, што се у посебном правном положају налазе привредне организације које обављају спољнотрговинске послове, а међународна шпедиција спада у спољнотрговинске послове. У нашем праву уговор о унутрашњој и међународној шпедицији је неформалан[3].

Национални општи услови пословање шпедитера

Први национални општи услови пословања шпедитера појављују се после првог светског рата. Обично их доноси и јавно објављују националне шпедитерске стручне организације или трговинске коморе. У пракси имају велики значај, јер детаљно регулишу шпедицију, и брзо се прилагођавају новим појавама у шпедицији.

Општи услови пословања шпедитера имају велики практичан значај, многе одредбе општих услова пословања су постале обичаји или обичајно право. У том обиму је неоспорно да су општи услови пословања шпедитера постали извори права. Национални општи услови пословања шпедитера данас постоје у Немачкој, Енглеској, Француској, Швајцарској, Холандији, Белгији, скандинавским земљама (Шведска, Финска, Данска), Аустрији и код нас[3].

Уговори о унутрашњој и међународној шпедицији се у пословној пракси углавном регулишу националним општим условима пословања шпедитера, који се примењују већ приликом закључења уговора о шпедицији.

За примену националних општих услова пословања шпедитера неопходно је да су били јавно објављени, на начин који омогућује да се сва заинтересована лица могу упознати са њиховом садржином. Основ за примену општих националних услова пословања шпедитера је сагласност уговорних страна да се ови општи услови примене на њихове уговорне односе. У случају дужих пословних односа између одређених лица, примсна националних општих услова пословања шпедитера може постати уобичајена.

У међународној шпедицији постоји могућност сукоба националних општих услова пословања шпедитера две земље. Ако су ови општи услови пословања тј. поједине њихове одредбе, постали пословни обичаји, онда су општи услови пословања шпедитера места закључења уговора о шпедицији. Када је основ примене општих услова пословања шпедитера споразум странака о њиховој примени, сукоб треба решавати тумачењем уговора[3].

Национални општи услови пословања шпедитера су унапред утврђени интереси шпедитера и ако је друга уговорна страна пристала на њихову примену, то ствара основ да опште услове пословања треба тумачити на најповољнији начин за комитента.

7. Интергрални транспорт

Интегрални транспортни системи, са становишта јединствене целине, деле се на три основна система[31]:

- **интегрални транспорт** је начин транспортне манипулације при чему се роба не товари непосредно на транспортно средство него се слаже на палете или на контејнере, тако да они заједно са робом постају терет који ефикасно и рационално могу преузети средства свих облика транспорта. То значи да је интегрални транспорт таква технологија којом се уметањем помоћних средстава између терета и транспортног средства терет укрупњава и омогућује коришћење механизације тако да се без контакта са робом она транспортује "од врата до врата".
- **мултимодални транспорт** је технологија којом се у превозу робе истовремено користе два са времена и одговарајућа транспортна средства, при чему прво транспортно средство заједно са теретом постаје терет за друго транспортно средство, уз услов да се транспортни процес одвија између две државе.
- **комбиновани транспорт** је начин превоза робе којим се у једном транспортном ланцу од места производње до места потрошње, комбиновано, користе најмање две врсте превозних средстава.

Товарне јединице интегралног транспорта су[31]:

- палете;

- мали контејнери;
- средњи контејнери;
- велики контејнери (трансконтејнери);
- комплетна возила друмска и железничка возила или барже речног теретног саобраћаја или само поједини делови возила (седласте приколице) и измењиви транспортни судови.

Основни циљ интегралног транспорта није само уштеда у времену и трошковима превоза, већ, пре свега, рационализација целокупног система дистрибуције робе. Посебан циљ интегралног транспорта јесте реализација транспортног ланца од произвођача до потрошача.

Под појмом **транспортни ланац** подразумева се низ узастопних техничких, технолошких, организационих и других међусобно повезаних и синхронизованих поступака, у оквиру којих се врши премештање материјалних добара од извора до циља (понора), применом одговарајућих товарних јединица.

Често се користи и дефиниција: Под транспортним ланцем се подразумева целокупност свих унутрашњих и спољних операција којима се морају подвргнути сировине, полупроизводи и готови производи при доношењу, преради и монтажи, паковању и транспорту до места продаје и потражње ако се при том користе товарне јединице истих, односно стандардизованих димензија и носивости[31].

Транспортни ланац се остварује на конкретним релацијама и за конкретну робу:

- формирањем (састављањем) товарних јединица;
- механизованим претоваром товарних јединица са једног транспортног средства на друго;
- интегрисањем товарних јединица спољњег транспорта у проток материјала индустријског транспорта и складиштења, и обратно;
- применом организационих мера, као и система информисања и управљања, у циљу међусобног повезивања и оптимизације појединих процеса операција и поступака на читавом путу кретања робе.

Под појмом **товарна јединица** подразумева се обједињавање робе која се преноси помоћу преносног односно транспортног средства код којег се од већег броја мање коадне робе, заједно са помоћним преносним односно транспортним средством образује јединствена товарна јединица.

Интегрални транспорт реализује следеће технолошке функције:

- сакупља робу и формира различите товарне јединице;
- обезбедује механизован. односно аутоматизован претовар робе у складишту, између складишта и транспортних средстава, као и између транспортних средстава;

- реализује непрекидне транспортне ланце од пошиљаоца до примаоца без икакве диференцијације између индустријског и спољног транспорта;
- за сваку деоницу превоза обезбедује одговарајућа транспортна средства.

Све већа потреба за сировинама и енергијом, као и концентрација производње условљавају увођење и примену економичнијих транспортних метода и система.

Последњих деценија развијају се нови транспортни системи великих капацитета и различитих технологија, који у односу на класична транспортна средства уносе у транспортну технику и технологију значајне структуралне измене. Нове транспортне системе у све већој мери и све више карактерише техника и технологија непрекидног транспорта, која се остварује у виду комбинованог интегралног транспорта, којим се управља помоћу електронских рачунара за обраду података (ЕОП) [31].

Напори за изналажење алтернативе за класична транспортна средства и технологије усмерени су на изналажење таквог транспортног средства које ће, због неопходности повезивања са постојећим линијским транспортним системима за опслуживање површина, морати да испуни ове основне захтеве:

- реализација интегралног - комбинованог транспорта и евентуалну поделу великих транспортних јединица на мање;
- реализацију кратких времена за отпрему, доставу и претовар;
- реализацију аутоматског формирања товарних јединица и аутоматског управљања товарним јединицама;
- реализацију различитих могућности за превоз робе како у чврстом, текућем и гасовитом стању, тако и за превоз коадне робе, робе у расутом стању, палета и контејнера;
- реализацију што потпунијег технолошког повезивања и испреплитања спољних транспортних система са системима индустријског транспорта.

Све веће технолошко повезивање токова робе различитих транспортних система спољног и индустријског транспорта, као и токова поморског, ваздушног, железничког, друмског и речног транспорта, нужно захтева изградњу и примену новог, надређеног транспортног система, који ће обухватити како постојеће тако и будуће економичне транспортне системе. Према томе, један овакав нови транспортни систем мора обезбеђивати неопходне предуслове за неометано повезивање са постојећим транспортним системима као што су железнички, речни и друмски теретни транспортни систем, као и повезивање у транспортни ланац. Ово подразумева да се технологије интегралних система транспорта редовно развијају и реализују паралелно са класичним технологијама транспорта[31].

Транспорт робе ће се убудуће све више концентрисати на одређеним деоницама токова робе и тиме условити битне измене у систему складиштења, претовар, транспорт робе и информатику.

Поред система транспорта палета и транспорта конテナ, превоз возила једног вида транспорта возилима другог вида транспорта представља значајан облик интегралног транспорта.

Основни циљ ових система је, слично као и код других система интегралног транспорта, комбиновање транспортних средстава различитих видова транспорта у циљу остварења јединственог процеса транспорта, чиме се постижу уштеде у трошковима транспорта и већи квалитет транспортних услуга.

Код реализације комбинованог друмско-железничког транспорта комбинују се предности брзог, јефтиног и безбедног железничког превоза великих количина робе на дугим релацијама између железничких чворова са предностима брзог и еластичног опслуживања ужих гравитационих подручја транспортним средствима друмског теретног саобраћаја, па се на тај начин остварује јединствена сврсисходна и рационална подела рада унутар транспортног ланца[31].

Транспорт приколица и полуприколица друмског теретног саобраћаја на железничким теретним колима-носачима познат је као хуцке-пацк систем транспорта.

Под појмом **huckepack** систем подразумева се комбинован друмско-железнички превоз, где се друмска возила (камиони, ауто-возови, седласти ауто-возови) или делови возила (приколице, седласте приколице, изменљиви транспортни судови) на једном делу пута превозе транспортним средствима железничког саобраћаја.

Примена huckepack саобраћаја представља рационалну везу између железнице и друмског саобраћаја и обезбедује реализацију транспорта од врата до врата.

Највећи део превоза huckepack системом на дугим релацијама обезбедује железнички транспорт, који омогућава следеће предности:

- масован превоз робе;
- снижење трошкова транспорта и тиме снижење цене транспорта;
- растерећење главних путних саобраћајница од тешких возила друмског теретног саобраћаја;
- повећање степена безбедности у друмском саобраћају;
- снижење трошкова за изградњу и одржавање путева;
- побољшање услова заштите животне средине.

Друмски транспорт врши мањи, али зато не и мање значајан део обима huckepack саобраћаја на дугим релацијама превоза. У оквиру овог саобраћаја он обавља пре свега следеће операције:

- накупљање и дистрибуцију робе;
- индивидуално и веома квалитетно опслуживање корисника транспорта;
- упознавање корисника транспортних услуга, њихових потреба и захтева;

- успостављање што чвршћих пословних веза и односа са корисницима транспортних услуга.

Дакле, код *huckepack* саобраћаја друмски транспорт обавља функцију накупљања и дистрибуције робе која се превози, односно функцију допремно-отпремне службе, док железнички има функцију превоза те исте робе на дугим релацијама. Тако се железници пружа могућност да поврати »изгубљену« робу или макар задржи постојећи обим теретног саобраћаја. Друмском транспорту омогућено је повећање продуктивности рада, смањење учешћа трошкова превоза, као и смањење ризика превоза[31].

У највећем броју европских земаља су мишљења да се превоз *huckepack* товарних јединица железничким транспортом исплати тек на релацијама превоза дужим од 300 km. при чему морају бити испуњени следећи услови:

1. да је обезбедена довољна количина роба за приближно равномеран превоз транспортним средствима *huckepack* саобраћаја у оба правца.
2. на оба краја релације железничког превоза учесници у овој технологији морају обезбедити обављање терминалних операција (пре свега, претовара и допремно-отпремног транспорта).

За пред узећа друмског транспорта основне предности *huckepack* транспорта су следеће

- уштеда на часовима вожње, односно у часовима рада возача;
- уштеде у накнадама за вожњу и одмор возача;
- уштеде погонског горива, и др.

Један од значајних недостатака *huckepack* технологије представља продужење релације (растојања) превоза у односу на директан превоз транспортним средствима друмског саобраћаја. Претоварна места (терминали) се углавном не налазе на директним релацијама превоза, што условљава допунске вожње до и од терминала.

Ефекти интегралног транспорта

Општи и парцијални ефекти транспорта робе савременим интегралним технологијама у поређењу са класичним транспортом су[31]:

транспортни трошкови у транспортном ланцу смањују се 40%

- у друмском транспорту 35%
- у железничком транспорту 50%
- у ваздушном транспорту 20%
- у пољопривреди 40%
- у грађевинарству 80%

Треба истаћи да примена интегралних транспортних система претпоставља да је неопходно реализовати све потребне техничко-технолошке и организацијске услове, као што су:

- савремене инфраструктурне путеве
- лучке, железничке и друмске терминале
- аквизицију, организацију и усмеравање робе

На тај начин се корисницима транспортних услуга пружа потпуна превозна услуга, ефикасан и рационалан превоз робе на путу од произвођача до потрошача.

7.1. Терет

Терет у саобраћају представљају све пошиљке које се транспортно-манипулативним средствима премештају са једног места (локације отпреме пошиљаоца) на друго место (дестинацију примаоца). У физичком смислу, терет је маса која оптерећује возило у статичком и динамичком стању. Постоје различите врсте терета и његови појавни облици из чега произилазе и различите класификације[32].

Основна класификација је према агрегатном стању терета, при чему се деле на: чврсте (коадне и расуте), течне и гасовите. Са аспекта транспорта коадни терети се могу поделити на: појединачне коаде, упаковане или делимично упаковане, палетизоване, контејнеризоване и др. Такође, по величини се могу делити на терете: мале масе (до 50 kg), средње масе (50-100 kg), велике масе (до 1000 kg) и врло велике масе (до 10000 kg). Коадне пошиљке представљају најелементарније јединице терета у саобраћају.

Класификација терета према технолошким захтевима у односу на: транспортна возила, механизацију, технологије комбинованог и класичног транспорта, поједине подсистеме логистичких центара.

Груписање терета према захтевима за коришћење одређених типова транспортних возила обухвата основне карактеристике терета и њихов појавни облик: агрегатно стање (чврсти, течни и гасовити), појавни облик (расути, коадни, палете, контејнери и остале теретне јединице), степен заштите (од топлоте, хладноће, удара и вибрација, атмосферских услова), опасни терети, терети великих маса и габарита и други специјални технолошки захтеви у транспорту.

Упоредивањем с познатим врстама и типовима транспортних возила и њиховим техничко-експлоатационим карактеристикама (отворени, сандучари, фургони, цистерне и други) утврђује се потребна структура транспортних возила за одређене врсте терета и њихове појавне облике.

Груписање терета према захтевима транспортне механизације, односно типичним технологијама манипулисања, обухвата груписање у хомогене групе, са аспекта технологија руковања и упоређивањем с типом и врстом типа механизације и њеним захватним органима. Овом класификацијом могу се прецизно утврдити збирни захтеви и за њих дефинисати потребне технологије руковања и капацитети механизације. Ово је значајно за планирање развоја механизације и њихов избор у одређеним технологијама.

Код пројектовања транспортних технологија, груписање терета у функцији појединих технолошких операција (транспорт, утовар-претовар-истовар, складиштење

односно ТПС процес) може се извести парцијално за сваку операцију, при чему би се добиле посебне класификације.

Груписање терета према погодностима за класичне и комбиноване технологије полази од теретне јединице (палете, контејнера, транспортног возила или делова друмских возила који се превозе другим видовима транспорта, и обрнуто) и указује на оцену погодности терета, његовог укрупњавања и формирања теретних јединица. Овакво груписање не узима у обзир разматрање у погледу реализације транспортним и логистичким ланцима, већ само оне карактеристике терета које га опредељују или не за одређени степен укрупњавања.

Тако се у процесу контеренизације класификација може обавити у четири основне групе: А - терети непогодни за транспорт контејнерима, В - терети условно погодни за транспорт контејнерима, С - терети за транспорт у специјалним контејнерима, D - терети који су врло погодни за транспорт контејнерима. Анализа обухвата посебне класификације у функцији различитих група контејнера (мали, средњи, велики). Утврђивањем појединих захтева за поједине технологије по одређеним правцима и релацијама стварају се предуслови за груписање одређених токова терета и њихове припадности одређеној савременој технологији, чиме се сагледавају варијантна решења реализације транспортних ланаца за конкретне транспортне захтеве[32].

Класификација терета са аспекта погодности у појединим подсистемима логистичких центара полази од врсте терминала и структуре његових технолошких елемената. Прво се оцењује погодност и припадност појединих врста терета и токова за манипулацију у терминалу, а затим се групишу токови терета на подсистеме терминала, при чему се може десити да иста врста терета мења свој појавни облик, пролази кроз два или више терминала и добија додатне захтеве.

Тиме се стварају услови да се од већег броја врста терета и његових карактеристика поступком укрупњавања и стандардизације теретних јединица и њиховог свођења на што мањи број смање и захтеви за типичним технологијама. Такође, техничко-технолошким решењима, путем усавршавања и развијања нових технологија, тежи се оптималном броју транспортно-манипулативних средстава која ће својим карактеристикама одговарати што већем броју терета.

У пракси, користи се **класификација терета на обичне и специфичне**, где се под специфичним подразумевају: вангабаритни терети (велике турбине, трансформатори, генератори и сл.), терети велике масе, терети са потенцијално опасном емисијом и експанзијом (опасне материје), и лако кварљиви терети. Код специфичних вангабаритних терета основна је карактеристика да им димензије премашују дозвољене лимите (дефинисане преко највећих допуштених висина и ширина утовареног возила за више од једне трећине дужине возила). Границе товарења су лимитиране товарним и слободним профилем на железници односно саобраћајним и слободним профилем у друмском саобраћају. Основне карактеристике терета велике масе су да утоварени на возило премашују највећу дозвољену укупну масу или осовинско оптерећење ма које осовине на возилу. Границе осовинског оптерећења или оптерећења по дужном метру возила лимитиране су категоријом саобраћајнице (пруге или коловоза)[32].

У класу терета с **потенцијално опасним емисијама и експанзијама** спадају сви терети који захтевају спровођење одређених мера за време транспорта и складиштења јер

могу проузроковати разне повреде, тровање људи, оштећење или уништење возила, путева и путних објеката. Ови терети могу бити са различитим степеном опасности по околину, а то су терети: са малим степеном опасности; лакозапаљиве материје (течна горива и др.), прашинасти и загрејани топли терети (цемент, креч, мазут, битумен и др.), нагризајуће и отровне материје (киселине и алкалије), сабијени и запаљиви гасови, материје знатне експанзивности и емисије (експлозивни, радиоактивне материје, испарљиве отровне материје и др.).

У процесу превоза ових терета треба се строго придржавати Закона о превозу опасних материја. Поред наведеног, свако правно лице у процесу превоза мора спровести одређене мере, као што су: обука особља, означавање и опремање возила, избор одговарајућег возила, редуковање брзине кретања возила, као и смањење количине корисног терета и др[32].

У класу **лакокварљивих терета** спадају терети који у процесу складиштења и превоза захтевају брз и добро организован превоз, уз примену специјалних возила с могућношћу регулисања температурног режима у товарном простору (грејање или хлађење у зависности од захтева), а то су: прехранбени артикли; животне намирнице и сл. који се превозе уз спровођење одређених санитарних мера. Сваки терет из ове категорије по правилу се и етикетира у виду одређених својства, упутстава за руковање и слично, а и возила која превозе ове терете носе одређене ознаке на дефинисаним местима возила.

7.1.1. Модул систем и теретне јединице

Укупњавање терета подразумева формирање различитих теретних јединица слободно сложеног терета, терета сложеног на палете, смештеност у контејнере или смештеност у транспортна средства. Примерено је да се под појмом **теретна јединица** подразумева обједињавање количина робе која се транспортује или са којом се манипулише применом механизације[32]. Она је конкретно елемент технологије који омогућава превазилажење многих тешкоћа у организацији транспорта. Сам термин теретна јединица има опште значење које подразумева: палетизовану или контејнеризовану јединицу терета, комплетну теретну јединицу друмског, железничког или водног саобраћаја, изменљиве и товарне сандуке и др.

Модул систем представља први корак у оптималном формирању теретних јединица. Модул систем, заснива се на модул-фактору 95, што значи да утврђене димензије могу имати толеранцију $\pm 5\%$ ради изједначавања различитих дебљина зидова амбалаже као и толеранција услед могућег непрецизног слагања. Модул фактор предвиђа 12 основних унутрашњих димензија за дужину и ширину основице паковања, са минималним и максималним унутрашњим димензијама од 1140 mm до 190 mm. Ових 12 димензија дају могућност више варијација слагања јединица паковања на палете 800 x 1.200 mm; 1.000 x 1.200 mm (ЕПАЛ Систем), а то су:

- За стандардну EUR палету 800 x 1.200 mm – 23 варијације.
- За палету 1.000 x 1.200 mm – 32 варијације.

Стандардом ISO Z.MO.001 је утврђена модулarna мера основе амбалаже која мора износити: 600 x 400 mm, док висина није нормирана. Остале мере су изведене мере и добијају се множењем или дељењем модулarne мере целим бројем.

Основне предности примене модулarnих мера јесу[32]:

- смањење цене коштања манипулације и транспорта а тиме и робе,
- свођење броја разноврсних димензија транспортне и комерцијалне амбалаже у рационалне оквире и стална производња амбалаже истих димензија помоћу високо производних машина, чиме се постиже снижење цена амбалаже и робе,
- могућност увођења и рационалног коришћења аутоматских и економичних машина за паковање и пуњење великих серија амбалаже,
- коришћење економичније и јефтиније амбалаже, јер се груписањем једнаких транспортних јединица у једну теретну јединицу, формирану на палети, лакше и сигурније манипулише робом него што је то случај са комадним (јединичним) или денчаним попиљкама,
- боље искоришћење складишта, транспортних и претоварних средстава,
- смањење залиха амбалаже и амбалажног материјала, односно смањење потреба за великим и скупим складишним простором - односно смањивање инвестиција,
- свођење на минимум сталних крађа при манипулацији и транспорту,
- максимално искоришћење регала у складиштима,
- смањење продајних цена у корист потрошача,
- брзо и безбедно слагање робе на теретне јединице (палете, контенере, возила или делове возила),
- брзо манипулисање,
- бржи обрт теретних јединица,
- смањење потребе у простору за паковање робе,
- смањење трошкова за радну снагу и за потребан простор.

Основни технолошки захтеви којима мора одговарати један усклађен систем теретних јединица јесу[32]:

- димензије теретне јединице, у основи, морају бити усклађене са карактеристикама различитих транспортних средстава кроз такозвану димензиону координацију,
- најмањи товарни профил транспортног средства који мора бити основа за формирање теретне јединице,
- рационално спровођење функционалних измена јединица терета, неопходних за усклађивање теретне јединице и делова који је сачињавају, и то тако да између

нивоа груписања постоји могућност димензионог усклађивања кроз тзв. хоризонталну координацију,

- оптимална и идеална теретна јединица јесте она, ако је испуњена једнакост: **јединица паковања = јединица превоза = јединица складиштења = јединица манипулисања = јединица продаје = логистичка јединица.**

7.2. Роба

Критеријуми класификације, односно формирања хомогених група робе могу се односити на физичке карактеристике (течности, гасови, чврсте материје), могу описивати хемијски састав (органске, неорганске) и сл. У логистици, међутим, роба се по правилу разврстава у односу на обележја која су од значаја за реализацију складиштења, претовара и транспорта, при чему је доминантан критеријум разврставања појавни облик робе[31].

При томе, појавни облик представља комплексно обележје са скупом карактеристика које опредељују технологију реализације процеса руковања робом (захватања, одлагања, чувања и си.). Имајући речено у виду, роба се разврстава у следеће категорије[31]:

- комадна роба.
- расута роба.
- течна роба,
- гасовита роба.

Комадна роба

Под комадном робом подразумева се роба која се појављује у јединици која се може бројати. При овоме, постоје изворно комадне робе (као што су кошуља, панталоне, пар ципела, електрични шпорет, телевизор и слично) и робе које у свом изворном стању могу бити течне, гасовите, расуте (праскасте, зрнасте и си.) а које се паковањем у одговарајућу амбалажу доводе у комадни облик.

Асортиман комадне робе која се може појавити је изузетно широк. Такоде, и појавни облици робе по својим релевантним карактеристикама могу бити до те мере различити, да је практично немогуће одредити узак број репрезентаната који ће је покривати у целости. Те разлике се односе на[31]:

- тежину (од неколико грама до више тона),
- облик (шипка, призма, ваљак, лопта, неправилан итд.),
- хемијски састав (врло разнолика, са аспекта складиштења хомогена и нехомогена),
- габаритне димензије,
- отпорност на спољашње утицаје (отпорна, делимично отпорна, неотпорна).

Расута роба

Под расутом подразумева се роба која се појављује као растресит материјал, са главном карактеристиком да се може грабити или сипати. Расута роба по правилу се појављује као масовна, дакле присутна у великим количинама, а по структури може бити крупније или ситније гранулације.

Расути материјали, у односу на комадне, течне и гасовите, поседују низ специфичности које, отуда, подразумевају примену специјализованих технологија за манипулацију, транспорт и складиштење. Наиме, појавни облик чврстих комадних материјала, обезбеђује релативно лаку манипулацију и коришћење широког спектра опреме у процесу складиштења, са циљем да се складиште што боље искористи[31].

Течна роба

Течна роба када се посматра као појавни облик терета у процесима складиштења, претовара и транспорта, означава различите врсте материја у течном агрегатном стању које се чувају у складишним резервоарима, претоварају системима цевног транспорта и транспортују у цистернама.

Дакле, појам течних роба не односи се на амбалажиране течности које се, према појавном облику, сврставају у неку од комадних роба. Течне терете који се као такви, што значи у свом природном стању појављују као захтев за реализацију складишно-претоварно-транспортних операција, обично карактерише масовност, односно присуство великих количина. Технологија реализације како складишних, тако и процеса транспорта и претовара специфична је и подразумева примену специјализованих система и опреме намењене раду са флуидима.

Гасовита роба

Робе у гасовитом агрегатном стању - гасови, с обзиром на малу густину, у процесима складиштења, претовара и транспорта појављују се увек у неком од следећих облика: компримовани, утечњени или смрзнути гасови, са циљем да се тиме повећа количина гаса у јединици запремине, а тиме омогући рационалније коришћење ових материја. Слично течним робама, с обзиром даје и код овог појавног облика реч о флуидима, технологија реализације како складишних, тако и процеса транспорта и претовара је специфична и подразумева примену специјализованих система и опреме[31].

7.2.1. Паковање роба

Развој амбалаже и технологије паковања условљен је и узајамно повезан са развојем система дистрибуције добара. Дистрибуција производа почиње и завршава се паковањем и распакивањем. У принципу, у процесима дистрибуције срећу се три врсте амбалаже[31]:

- потрошачка амбалажа,
- комерцијална амбалажа,
- транспортна амбалажа.

Потрошачка амбалажа има функцију да уобличи јединицу производа на начин да она одговара жељи купца по количини коју купује, по изгледу и да му буде погодна за преношење и чување до коначне потрошње. Дизајн ове амбалаже мора бити такав да

купац уочи робу, добије жељу за куповином и да му при томе амбалажа обезбеди за њега све релевантне информације.

Комерцијална амбалажа првенствено има за циљ да формира и уобличи јединицу погодну за излагање у продаји уз изузетно наглашен маркетиншки приступ њеном обликовању. Врло често се потрошачка и комерцијална амбалажа међусобно не разликују. Увек је тако ако је упакована јединица производа довољно велика да се као таква може и изложити у продају.

Супротно потрошачкој и комерцијалној амбалажи, **транспортна амбалажа** има за циљ остварење јединице паковања, при чему су наглашене заштитна и информациона функција које су од највећег значаја за операције којима ће јединица паковања бити изложена у процесу дистрибуције. Строго одређена граница између ова три типа амбалаже и не постоји. Постоје производи код којих нема разлике између потрошачке, комерцијалне и транспортне амбалаже. Такав је случај са врећама за вештачко ђубриво, цемент, већим кутијама за боју и слично[31].

Типични облици амбалаже могу бити: сандуци, бале, бурад, вреће, кесе, боце, стакленке (тегле), конзерве, аеросол. тубе. фолије и др.

За израду амбалаже користе се различити материјали: папир, метал, дрво, стакло, текстил, пластика, алу-фолија, пластична фолија и др. Такође, амбалажа може бити од комбинације различитих материјала (комплексна амбалажа). При амбалажирању појединих врста робе користе се и неки други помоћни материјали (као траке и си.) чијом применом се добијају бунтови или бале.

8. Организација транспорта терета

Под организацијом се подразумева систем правила која координирају средства у сврху остваривања одређеног резултата. Термин организација се често користи и за означавање организације уопште или привредне организације. Организација има своју стратегију и тактику која функционише на основу одређених принципа, што омогућава рационално пословање привредних и других организација. С обзиром да се организацијом извршавају одређене људске активности у смислу организовања, организација проучава човека и његове односе у процесу рада[33].

Овде треба разликовати појмове организација и организовање. Организација значи само делатност усклађивања и усмеравање средстава за остварење циља. У пракси се у истом или приближно истом значењу израз организација односи на привредну организацију и организовање.

Као научна дисциплина организација се бави рационалним усклађивањем свих фактора производње и представља динамички процес који се непрекидно развија, усавршава и прилагођава условима функционисања. Када се посматра организација предузећа и организација рада, може се рећи да је организација предузећа шири појам, јер се односи на целокупно пословање предузећа које поред организације производње обухватају и друге функције (истраживање, развој, маркетинг и др.).

За саобраћајну делатност, па према томе и делатност друског саобраћаја, карактеристична је организација у динамици. Због тога је потребно континуирано и динамичко усклађивање, као и динамичко успостављање складних односа између свих чинилаца производње. Предмет изучавања организације друског саобраћаја обухвата оснивање предузећа, унутрашњу организацију, организацију функције саобраћаја као и управљање и руковођење саобраћајем.

Из овог произилази да би се организација друског саобраћаја могла поделити на два подручја:

1. организација предузећа и
2. пословна и развојна организованост.

Први део обухвата моделе организовања предузећа за превоз путника и превоз терета, формирање и функционисање пословних јединица. Други део организације односи се на организацију опслуживања корисника и рационализацију коришћења транспортних и других средстава. Основни циљ другог подручја је у функцији задовољења транспортне потражње[33].

У основне факторе организације друског саобраћаја спадају:

1. материјални фактори и
2. људски ресурси.

Материјални фактори представљени су техничким средствима за обављање превоза. У вези са **људским ресурсима** из структуре треба издвојити оне који су неопходни за технолошки процес друског саобраћаја. Ту је у првом реду важно и друго особље (диспечери, безбедност) које сачињава извршну службу друског саобраћаја.

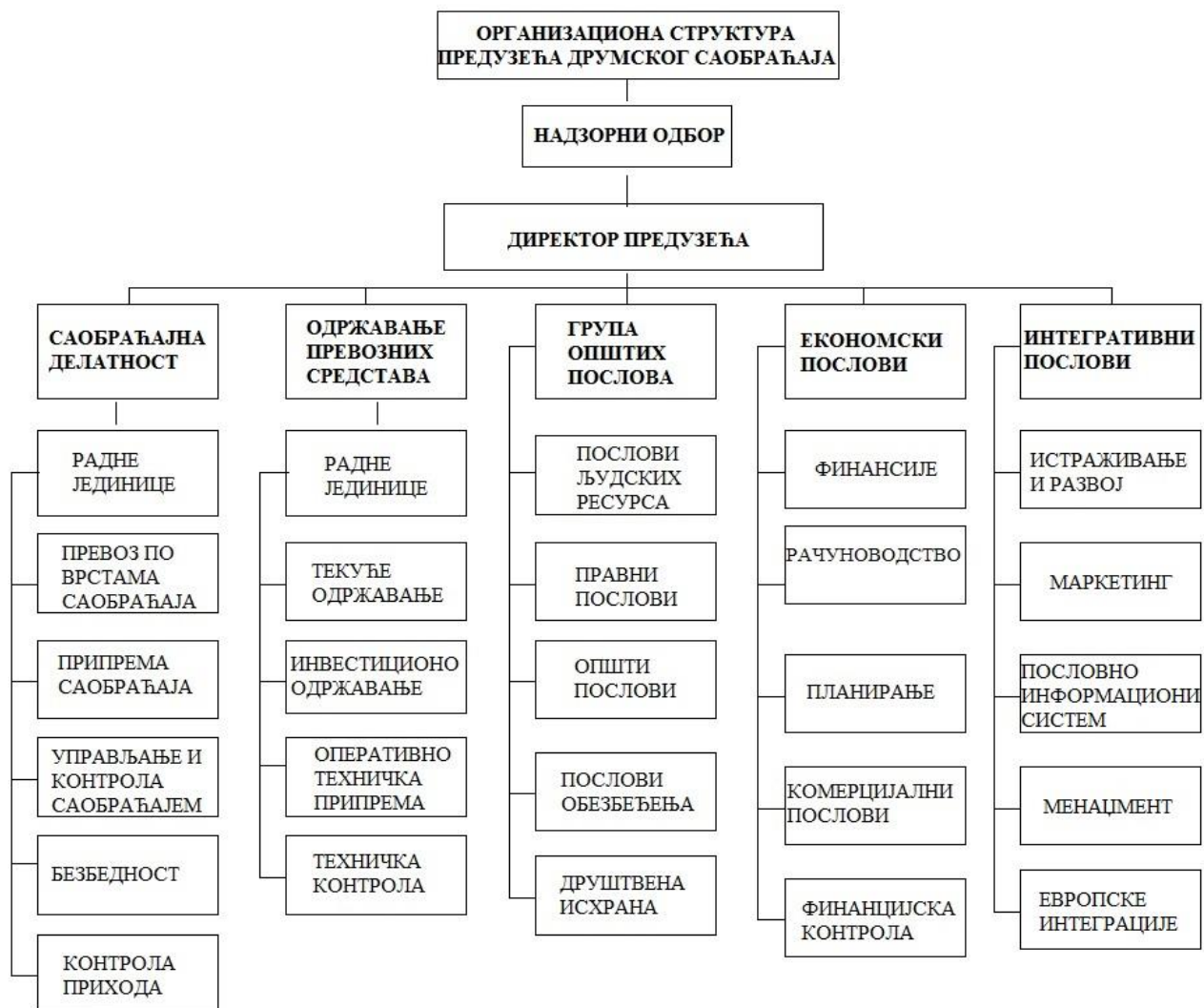
Подразумева се да организација треба да успостави такве односе између средстава и рада како би се превозна услуга (путника, робе) обавили на рационалан, сигуран, економичан и удобан начин. Гледајући организацију у ширем смислу, ту спадају и корисници услуга друског саобраћаја, јер се кроз превоз путника или робе долази до производње транспортних услуга.

Кораци у организацији укључују и формулисање циљева, политике и планова како би се постигли ти циљеви, установљавање и квалификацију активности, груписање тих активности, делегирање овлашћења и информацијске односе.

Од савремених типова организационе и структуре, може се рећи да **функционална организација** представља најједноставнији и највише примењени модел организационе структуре у друском саобраћају. То је централизована организациона структура и заснива се на функционалном груписању послова, односно јединица. Функција у предузећу се организује у оптималном броју делова, делатности, сектора и служби.

Функционална подела је груписање активности према функцијама предузећа. Будући да предузећа друског транспорта настоје стварати нешто корисно што корисници желе, темељне су функције предузећа превоз путника и робе, проналажење купца по одређеној цени уз одређени трошак и финансирање активности предузећа. Због тога је логично груписати ове активности у делове предузећа као што су саобраћај, одржавање, продаја или маркетинг и финансије.

Функционална подела је најшире коришћен темељ организовања активности и присутан је у готово сваком предузећу друмског саобраћаја на неком нивоу организационе структуре. [33]



Слика 6. Функционална организација предузећа[33]

При овој организационој структури постоји пет кључних носилаца пословних активности, а то су:

- саобраћај,
- одржавање превозних средстава,
- група општих послова,
- економски послови,
- интегративни послови
- управљање потпуним квалитетом.

8.1. Организациона структура друмског транспорта

Основна делатност друмског транспорта је превоз путника и робе који обављају аутотранспортна предузећа која су регистрована за вршење саобраћаја као основне делатности.

Поред ових предузећа код нас и у свету постоје предузећа која обављају транспортну делатност за сопствене потребе као споредну делатност. Овакву делатност могу обављати и појединци за личне потребе. Превоз као споредну делатност обављају само производна или трговинска предузећа сопственим камионима када је у питању набавка сировина и материјала за своју производњу, као и одвожење својих производа до потрошача, односно трговинског предузећа[33].

Структура друмског саобраћаја може се посматрати са становишта:

1. врсте саобраћајне услуге;
2. величине предузећа по капацитетима и
3. територијалног деловања предузећа.

Са становишта врсте саобраћајне услуге предузећа се могу груписати за:

1. превоз путника,
2. превоз терета,
3. паркинг-простор,
4. аутобуске станице,
5. утовар, претовар, ускладиштење робе, ремонтна предузећа и сл.

Са становишта величине предузећа по капацитетима, предузећа се могу поделити на мала, средња и велика. Величина ових предузећа се може постављати по разним критеријима: према броју и карактеристикама возила (тежина, носивост), према годишњем обиму рада (тона или превезених путника), или према оствареним приходима.

Сва предузећа у друмском саобраћају, изузев предузећа која се баве превозом путника у градовима налазе се у приватном власништву или као деоничарска предузећа. Мала предузећа су већином у приватном власништву, док су средња и велика предузећа приватизована деоничка или акционарска друштва.

Делатност друмског превоза у унутрашњем и међународном друмском саобраћају може обављати друмски превозник који је регистрован за обављање делатности друмског превоза на основу општих прописа о оснивању предузећа и ако испуњава услове прописане Законом о друмском превозу.

За обављање делатности друмског превоза превозник мора испуњавати услове[33]:

1. да поседује лиценцу превозника,
2. да поседује лиценцу за сва возила којима обавља превоз,
3. да има у власништву одговарајући број возила према Закону,

4. да има у власништву одговарајући простор за одржавање возила и за седиште фирме.

Предузећа су у међусобним односима слободна и самостална, немају никакву технолошку повезаност и условљеност, тако да њихови међусобни економски односи и пословне везе подлежу општим прописима који регулишу организационо правни положај предузећа у привреди.

8.2. Организација предузећа друмског транспорта

Унутрашња организација предузећа у погледу структуре организације функција у предузећу није ограничена нити условљена ни вертикалним ни хоризонталним повезивањем у процесу превоза. Предузећа су потпуно самостална у спровођењу своје унутрашње организације по вертикалној линији – до појединог радног места, и по хоризонталној линији – у расподели функција по секторима и службама. У основној шеми, организација функција по секторима је заснивана на истим принципима с тим што је највише условљава величина предузећа. У већим предузећима организациона структура је шира, а у мањим ужа[33].

Величина предузећа у друмском саобраћају представља у суштини један од услова рационалне организације саобраћаја. Поред утицаја на организацију саобраћаја величина предузећа је снажан фактор економије транспорта. Свако предузеће има своју организациону шему која је прилагођена степену развоја организације, кадровској структури, те се у пракси тешко може поставити типска шема која би била универзално примењена.

У добро организованим превозничким предузећим, више од половине запослених је возачко особље.

8.2.1. Организациона структура предузећа друмског транспорта

Задатак сваког предузећа друмског транспорта је вршење услуга транспорта, уз што је могуће ниже трошкове. Најнижи транспортни трошкови - по јединици транспортног рада остварују се при максималној производњи транспортних средстава и максималној економичности пословања. Ниво производности транспортних средстава у великој мери је зависан од организације транспортног процеса и степена запослености возила и минималног утрошка људских ресурса, предмета рада и средстава за рад.

Из наведеног произилазе специфичне функције организације деловања аутотранспортног предузећа које се састоји у следећем[33]:

- изналажење и извршавање транспортног задатка,
- оптимална организација транспортног процеса,
- ефикасно и економично одржавање возила,
- правовремено и квалитетно извршавање свих пратећих, помоћних и општих послова.

У саобраћајним предузећима функције се могу организовати у четири сектора:

1. експлоатациони,
2. технички,

3. група општих послова,
4. економски послови.

Значај и степен развијености појединих функција није исти, те су код мањих предузећа поједине функције обједињене. У пракси су се најчешће појавила два облика организовања и то:

- са обједињеним, односно
- одвојеним функцијама одржавања и поправки од функција експлоатације.

У случају када је функција одржавања и оправки одвојена од функције експлоатације, јавља се проблем усклађивања ове две функције. У случају обједињавања функције експлоатације и функције одржавања стварају се услови за ефикасније и економичније одржавања и оправку возног парка и ови послови су тада у директној зависности од експлоатационих захтева.

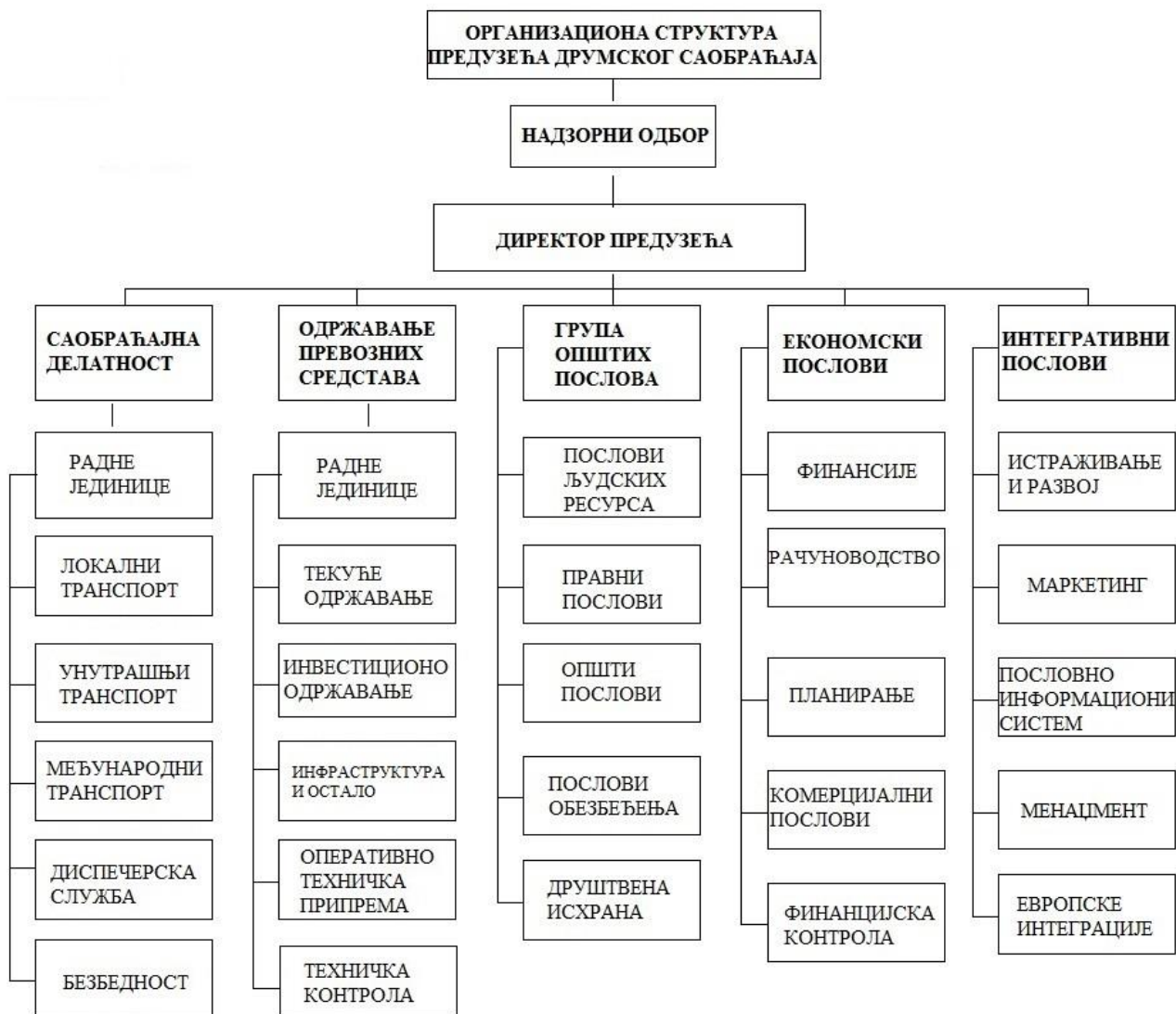
Било која организациона структура у принципу има пет кључних организационих целина. Те целине су[33]:

- стратешки ниво,
- средњи дио,
- оперативно језгро,
- техно–структура,
- део за подршку.

Стратешки ниво чине субјекти (Надзорни одбор, Управни одбор, директор). Представљени субјекти су носиоци процеса стратешког одлучивања и истовремено доносиоци стратешких пословних одлука.

Средњи део предузећа обезбеђује спону између стратешког нивоа и оперативног језгра у смислу провођења донесених пословних одлука. **Оперативно језгро** представљају сектори као носиоци пословних активности предузећа. Суштина овог организационог дела јесте физичка реализација пословних одлука, у смислу реализације превозних услуга.

Техно–структура има за циљ стварање услова за несметано одвијање активности унутар оперативног језгра предузећа. **Део за подршку** пружа подршку предузећу која није директно везана за процесе оперативног језгра предузећа.



Слика 7. Шема аутотранспортног предузећа за теретни саобраћај[33]

8.3. Функција и задаци служби у предузећу друмског транспорта

За остваривање функције експлоатације возног парка организују се три основне службе и то[33]:

- транспортна служба,
- одржавање возног парка,
- стручне службе.

Транспортна служба

Основни задатак предузећа у друмском саобраћају је да обавља превоз путника или робе одређеног квалитета уз минималне трошкове. За остварење овог циља у предузећима се организују транспортне службе према врсти услуге које обавља.

Због такве улоге транспортна служба треба да сарађује са свим осталим службама. Задатак транспортне службе је организовање транспортног процеса и свих других радњи с циљем редовног и квалитетног извршавања преузетих обавеза, односно задовољавање корисника транспортне услуге.

Она зависи од величине предузећа, сложености пословања, техничко–технолошког нивоа производних капацитета, квалификационе структуре кадрова и сл. У склопу саобраћајне делатности организују се припрема саобраћаја, управљање и контрола саобраћајем, безбедност и контрола прихода код путничког саобраћаја[33].

Рад припреме саобраћаја обухвата:

- вођење оперативне евиденције возила са прегледом исправних и неисправних возила,
- вођење оперативних евиденција возача, распоред возача по возилима и задацима,
- провере способности радника,
- снабдевање возила потребном опремом и погонским материјалом,
- регистрацију возила, обављање техничког прегледа и других радњи с циљем обезбеђења,
- потпуне спремности возила за извршење транспортног задатка,
- технолошки процес рада, управљање радом за извршавање послова,
- израда реда вожње.

Управљање и контрола саобраћајем обухвата:

- организацију процеса транспорта,
- регулисање саобраћаја,
- координацију и усклађивање рада извршних јединица, возила,
- оперативне послове извршења реда вожње, техничког плана рада предузећа којим се обезбеђује извршење задатака превоза,
- руковођење процесом транспорта и организација припреме и кориштења транспортних капацитета.

Под организацијом процеса саобраћаја подразумевају се оперативни послови којима се обезбеђује извршење задатака. Ту спадају:

- организација оперативе саобраћајне службе,
- организација самог извршења процеса транспорта,
- кориштење капацитета у производњи саобраћајне услуге,

- одређивање структуре превоза – путника или робе на основу обима и структуре саобраћајних услова, токова путника и робе, транспортни капацитети и њихове карактеристике,
- израда реда вожње за путнички саобраћај и за теретни саобраћај према потреби,
- план превоза путника и робе за линијски и слободни превоз.

Организација саобраћајног транспортног процеса обухвата:

- почетне операције технолошког процеса у транспорту, пријем робе на превоз,
- организацију пријема путника, продају возних капацитета, припрему транспортних средстава, утовар,
- превоз,
- завршне операције (истовар, складиштење и предаја робе корисницима, завршетак путовања путника и наставак путовања другим средствима).

Сви ови послови обављају се на месту отпреме путника и робе. У оквиру припреме транспорта значајно место заузима диспечерска служба. Диспечерска служба је организатор извршења транспортног задатка.

Рад ове службе обухвата[33]:

- избор возила и распоред на транспортне задатке,
- припрему документације за извршење превоза,
- избор превозног пута и његово уношење у путнички налог,
- оперативно праћење кретања возила, нарочито у транспорту на дужим релацијама,
- пријем и обрада документације о извршеном задатку (контрола и електронска обрада рада возила),
- контактирање са представништвом и транспортним бироима,
- израду извештаја о раду возног парка.

Служба одржавања возила

Организација одржавања транспортних средстава представља једну од значајних група оперативне функције у предузећу због већег броја транспортних средстава. Значај организације службе одржавања је вешеструк, јер се утицај организације ових процеса одражава на организацију процеса транспорта, на безбедност саобраћаја и његову економичност. Ови утицаји могу бити кроз динамику поправки (мора бити усклађена са редом вожње и техничким планом рада да не ремети нормалан процес саобраћаја, квалитет поправки и кроз цене поправке)[33].

Код свих транспортних средстава разликују се две врсте одржавања и то:

1. текуће одржавање,
2. инвестиционо одржавање.

Служба текућег одржавања

Текуће одржавање транспортних средстава обухвата редовно одржавање и повремене поправки које непредвиђено настају на транспортним средствима.

Текуће одржавање може бити организовано:

- у процесу саобраћаја, тј. без искључивања возила из саобраћаја,
- и изван процеса саобраћаја, тј. са искључивањем возила из процеса саобраћаја.

Инвестиционо одржавање

Инвестиционо одржавање обухвата редовне поправке возила према техничким карактеристикама средстава. Сврха инвестиционог одржавања је да одржи транспортна средства за употребу у предвиђеном веку трајања:

- мале инвестиционе поправке,
- средње инвестиционе поправке,
- велике инвестиционе поправке.

Транспортна средства имају прописане циклусе поправки на основу броја пређених километара. Ове поправке могу се планирати по обиму и структури, динамици и врстама средстава, јер се врше у одређеном временском размаку.

Група општих послова

Група општих послова обухвата све административне, кадровске, правне, обезбеђење средстава и сличне послове који се обављају јединствено за цело предузеће[33].

Најважнији задаци ове групе послова су:

- правни и судски послови,
- кадровски и административни послови, архива,
- социјално и здравствено старање,
- припрема материјала за органе управљања и њихова тела,
- израда плана кадрова и обезбеђење кадрова, образовање кадрова,
- избор кадрова, вредновање рада и др.,
- обезбеђење средстава предузећа од пожара, крађе, поплава, уништења и сл.,
- хигијенско–техничка заштита,
- народна одбрана,
- друштвена исхрана,

Ови послови могу бити организовани као сектор, а поједини послови као што су правни, кадровски и административни као службе унутар сектора.

Економски послови

У предузећима друмског саобраћаја садржајно по пословима постоје четири основне групе послова које се организационо издвајају у посебне службе зависно од величине предузећа. То су:

- група послова које обухватају финансијске и рачуноводствене захтеве,

- планско–аналитички сектор за планирање, евалуацију, статистику и анализу целокупног пословања предузећа,
- комерцијални послови,
- послови финансијске контроле.

Значај финансијске функције се огледа у обезбеђењу средстава за реализацију процеса превоза путника и одржавања возила, одржавање ликвидности предузећа, омогућавање економске стране пословања. Ова служба врши и одговарајуће финансијске анализе у спровођењу плана и указује на карактеристична одступања на основу чега се предузимају одговарајуће мере.

Најважнији задаци финансијске функције су:

- планирање финансијских токова транспорта,
- обезбеђење потребних финансијских средстава за нормално одвијање процеса транспорта у складу са пословном политиком предузећа. Ту спада реализација транспортних прихода, организација и вођење девизног пословања, сва плаћања за набавке, евиденција обрачуна услуга, одржавање транспортних средстава.
- финансирање инвестиција,
- организација евиденције и обрачуна,
- обезбеђење и реализација кредита,
- израда финансијских извештаја, завршног рачуна, анализа и др., у складу са законским нормама и прописима,
- евиденција, обрачун и исплата плата према важећим колективним уговорима.

Пословни информационог система

У условима тржишног пословања у коме владају неизвесност и ризик предузећа друмског саобраћаја не могу опстати без одговарајућег информационог система. Из тога произилази да је задатак информационог система прикупљање, селекција и обрада, стварање базе података и кориштење информација. Информациони систем предузећа назива се пословни информациони систем[33].

У суштини информациони систем састоји се од следећих подсистема:

- менаџмент информациони систем,
- рачуноводствени информациони систем,
- маркетиншки информациони систем,
- кадровски информациони систем.

Информациони систем који укључује рачунар састоји се од пет компоненти: људи, процедура, података, рачунара и програма. Рачунар може да презентира информације, табеле, извештаје, графикон разних форматизованих извештаја.

Примена рачунара је могућа код свих функција аутотранспортне организације. Тако на пример, код диспечерске службе, ако се возним парком опслужује велики број

прималаца малоколичинских пошиљки на територији неког града, оптимизација избора превозног пута возила могућа је само путем рачунара.

Менаџмент

Према дефиницији, менаџмент представља процес обликовања и одржавања у окружењу у којем појединци радећи заједно у групама ефикасно остварују одобрене циљеве. То потврђује да је основна сврха управљања да се путем менаџментских функција планирања, организовања, кадровског управљања, руковођења и контрола створи вишак и повећа продуктивност, делотворност и ефикасност.

Основна преокупација менаџмента је да се пажња менаџера усмери на решавање кључних проблема, а да се ослободе мање важних. Када се посматра аутотранспортно предузеће, онда је основни задатак менаџмента да обезбеди ефикасно пословање предузећа. При доношењу одговарајућих одлука менаџери морају да знају да делују у сложеном окружењу. То захтева од менаџмента да познаје спољашње економско окружење. У друмском саобраћају то су конкуренција, тржишно пословање, транзицијски процеси, фискална и пореска политика, а посебно потребе корисника превоза[33].

Да би то остварио, менаџмент треба да обезбеди ефикасно контролисање целокупног пословања, а оно се остварује помоћу разних мера као што су:

- финансијске,
- техничке и
- контрола менаџмента.

9. Пример транспортног предузећа - СТ Превоз д.о.о.

Према правилнику о организацији и систематизацији послова, хијерархија и расподела послова у предузећу је следећа:

Табела 1. Хијерархија и расподела послова предузећа

	Назив посла
I	Директор друштва
II	Заменик директора
III	Комерцијални сектор
	Менаџер транспорта
	Самостални референт у комерцијалном сектору
	Референт у комерцијалном сектору
	Комерцијалиста сарадник
IV	Општи и заједнички послови
	Главни књиговођа
	Књиговођа
V	Послови транспорта
	Возач теретног возила
	Возач – почетник
VI	Служба одржавања техничке исправности возила
	Аутомеханичар
	Електричар

VII	Служба за чување и одржавање пословног простора
	Хигијеничар
	Обезбеђење

Директор Друштва

Организује и води пословање Друштва, заступа и представља Друштво, закључује уговоре и врши друге послове у односима са трећим лицима, припрема програме развоја делатности и стара се о извршавању тих програма, припрема планове рада и стара се о извршењу тих планова, спровођењу пословне политике и предузимању других мера за успешно остваривање те политике, припрема и доноси општа акта, обавља послове наредбодавца за материјално-финансијско пословање.

Заменик директора

Обезбеђује пуну дневну запосленост радника, стара се о рационалном коришћењу радног времена и средстава рада, обавља послове унапређења и заштите животне и радне средине, одлучује о појединачним правима и обавезама запослених из области радних односа и обавља друге послове предвиђене прописима.

Менаџер транспорта

Обавља организационо-административне послове везане за организовање и остварење транспорта, испитује тржиште и обавља комерцијално-техничке послове по налогу директора.

Менаџер транспорта прати царинске законе укључујући и међународне уговоре и брине о пословању друштва у складу са законима као и о правилности поступака који су везани за транспорт робе у складу са државним законима.

Самостални референт у комерцијалном сектору

Обавља послове у вези са пласманом робе на тржишту, посебно активности на проширењу тржишта, испитује тржиште и обавља комерцијално-техничке послове у вези са продајом и набавком и друге комерцијалне послове по налогу директора

Референт за административне послове

Обавља административне послове: пријем, контролу и тачност података, разврставање документације према одређеним обележјима, спровођење пословних промена у пословним књигама, наплата потраживања, уредно и ажурно вођење деловодне књиге, израда излазних фактура и контрола улазних, комерцијално-техничке послове у вези са набавком и продајом и друге послове по налогу директора и транспорт менаџера. Обавља све кадровске и опште послове и води све потребне кадровске и друге евиденције.

Комерцијални сарадник

Обавља административне послове и све кадровске и опште послове и заједно са осталим референтима у комерцијалном сектору води кадровске и друге евиденције.

Главни књиговођа

Организује и води целокупно књиговодство Друштва врши обрачун, састављање и достављање финансијских извештаја, пореских пријава и других прописаних евиденција и обрачуна.

Књиговођа

Обавља послове благајне, административне послове, обрачун зарада и накнада и све остале финансијско-рачуноводствене послове по налогу директора предузећа.

Послови транспорта (Возач теретног возила и возач почетник)

Запослени је задужен за превоз робе у друмском саобраћају, како у земљи, тако и у иностранству. Транспорт робе се најчешће врши од произвођача до потрошача или veleprodajног објекта. Возач осим транспорта робе дужан је да припреми возило, да га одржава и води рачуна о сервисирању, документацији возила, документацији у самом току транспорта, задужен је за осигурање терета и заштиту током транспорта, у обавези је да одржава контакт са комерцијалним сектором и извештава надређене о току транспорта.

Служба одржавања техничке исправности возила (Аутомеханичар)

Задужен за контролу техничке исправности возила, дијагностику, замену флуида на возилима, поправку примећених кварова и недостатака на возилу. Брине о исправности свих уређаја и инсталација а по потреби наручује потребне резервне делове и одговоран је за лагер робе и пријем исте по фактурама. За веће поправке упућује возило у за то овлашћене сервисе. Одржава хигијену простора и средстава за рад.

Електричар

Одржавање електричних инсталација на целокупном возном парку предузећа.

УСЛОВИ: III степен стручне спреме, возачка дозвола за Б, Ц, Е категорију најмање годину дана искуства на истим или сличним пословима.

Хигијеничар

Одржава општу хигијену и чистоћу, испред сам унутар пословног простора, у канцеларијама, санитарним и помоћним просторијама.

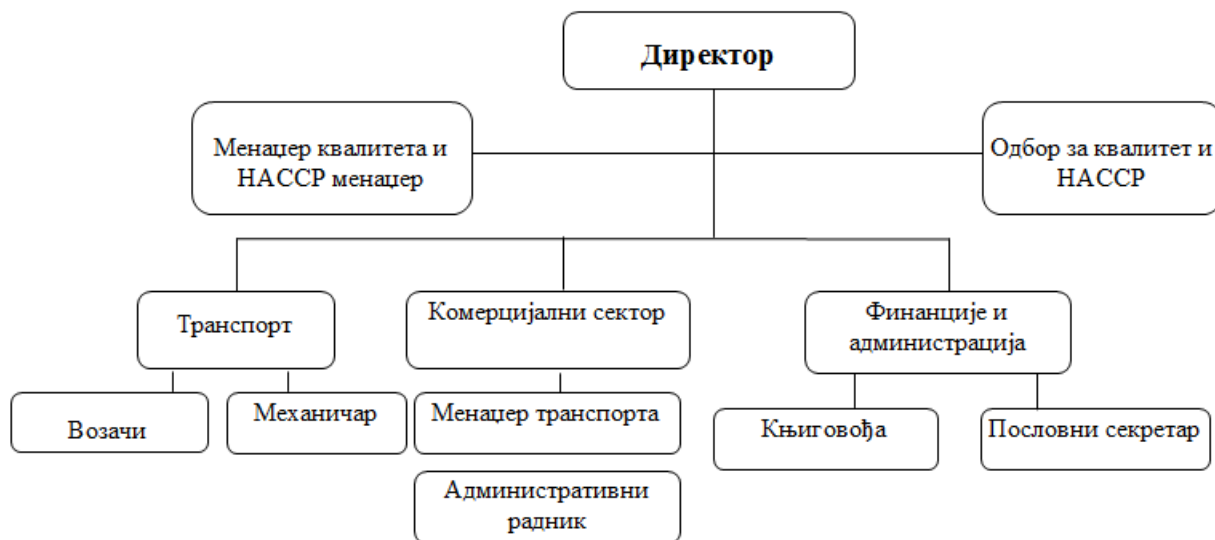
У оквиру својих редовних послова запослена одржава чистоћу инвентара, уређаја и опреме у радним просторијама, пере стаклене површине, отвара прозоре ради проветравања просторија и износи смеће. На крају радног времена хигијеничар такође затвара прозоре у радним просторијама и канцеларијама, проверава да ли су документација и средства рада сређени и остављени у стању у каквом су затечени.

Води рачуна о снабдевености санитарних просторија потрошним материјалом. По потреби сипа кафу и друге топле напитке запосленима

Обезбеђење

У оквиру својих редовних послова дужан је да све време обилази пословне просторије и паркинг на којем се налазе возила и камиони предузећа и гарантује за безбедност имовине и возила после радног времена.

Предузеће СТ Превоз састоји се из организационих целина чија су улога, положај у организационој структури, начин функционисања и међусобне везе приказани на шеми слике .



Слика 8. Организациона шема

Предузећем СТ Превоз руководи директор као највиши орган управљања. Све организационе целине подлежу његовом надзору.

9.1. Политика квалитета и безбедности

СТ Превоз успоставља, одржава и побољшава систем менаџмента квалитетом (QMS) као средство за остварење утврђене политике и циљева квалитета према захтевима ISO 9001. СТ Превоз такође успоставља, одржава и побољшава НАССР систем (Hazard Analysis and Critical Control Points) на основу захтева CODEX ALIMENTARIUS који се примењују у свим секторима предузећа који утичу посредно или непосредно на квалитет и безбедност производа и задовољење купаца.



Слика 9. Грб СТ Превоза[34]

Предузеће СТ Превоз примењује QMS и HACCP систем у области пружања услуге транспорта. У циљу сталног побољшавања перформанси пословног система, руководство СТ Превоза користи следеће принципе менаџмента квалитетом:

- a) Усмерење на кориснике,
- b) Лидерство,
- c) Укључивање особља,
- d) Процесни приступ,
- e) Системски приступ менаџменту,
- f) Стална побољшавања,
- g) Одлучивање на основу чињеница,
- h) Узајамно корисни односи са испоручиоцима.

9.2. Пословна пракса

Реализација сваког спољнотрговинског поступка се састоји из следећих фаза:

- **Прва фаза:** Пословни контакти, припремне радње и уговарање посла,
- **Друга фаза:** Реализација уговореног посла и
- **Трећа фаза:** Ликвидација увозног посла.

Пример

Предузеће из Србије оствари контакт са добављачем из Немачке и успоставе сарадњу. Основни подаци о компанији, палети производа, врсти и типу производа за извоз, могући интервал цена поставе се на берзи послова, у овом случају то је интернет страница ТитоСом-а. Транспортно предузеће СТ Превоз, утврди да ли испуњавају услове носивости, врсте приколице (цирада, фриго и др.) и затим ступа у контакт са налогодавцем да би се договорили око цене. Затим долази до склапања коначног уговора и наставак сарадње.

Овим уговором је закључено следеће: дефиниција (значења рећи и израза), именовање превозника, услови уговора, посебне обавезе превозника, увозни документи,

порези, царина, извештавање, услови набавке и плаћања, услови продаје, осигурање, надокнада, виша сила, поверљивост, делегирање и именовање, извештај и право на ревизију, раскид уговора, обавештења, одрицање права, целокупни уговор, језик, надлежно законодавство и јурисдикција, законске адресе, банковни подаци и потписи страна. Након потписивања уговора завршена је прва фаза овог поступка.

Након закључења основног уговора, дужник закључује уговор о издавању банкарске гаранције са одређеном банком. Банкарску гаранцију издаје банка која је раније договорена и одобрена о стране иностраног партнера. Банкарска гаранција је неопозива и безусловна, што значи да се исплата гаранцијског износа обавља на први захтев корисника.

Код активирања банкарске гаранције, банци је неопходно доставити фактуру која је потписана од стране купца и добављача, као и документ превозника - CMR (товарни лист). Међународни товарни лист за друмски превоз је уговор којим се превозник обавезује да ће превести робу на одредиште уз наплату договорене возарине користећи се при томе друмским транспортним средствима (камионима, камионима-тегљачима и сл.). Израдила га је Унија за међународни друмски саобраћај (IRU) на основу Конвенције за међународни транспорт робе друмским превозом.

Према уговору продавац испоручује робу превознику СТ Превозу, али продавац још мора да плати и трошкове превоза потребне за допрему робе на уговорено место. Све ризике и додатне трошкове који настану после такве испоруке робе сноси купац. Међутим, према термину CIP, продавац такође мора да обезбеди осигурање против ризика купца од губитка или оштећења робе за време превоза, тако да продавац уговара осигурање и плаћа премију осигурања. Према термину CIP продавац мора да обезбеди само минималну покривеност осигурањем. Превозник је било које лице које се уговором о превозу обавезало да обави превоз или обезбеди обављање превоза железницом, друмом, ваздушним путем, морем, реком или у комбинацији ових врста превоза.

На обрасцима товарног листа за међународни друмски транспорт утиснута су слова CMR, што визуелно упозорава имаоца товарног листа да се на превоз робе за који је издат товарни лист примењују одредбе међународне конвенције CMR. Товарни лист за друмски превоз испуњава пошљалац у три примерка уносећи своје податке, податке о превознику, одредишту и примаоцу, врсти робе, месту и датуму утовара, а у току превоза се уносе одредбе о возарини, царинењу робе и евентуалним манипулацијама с робом.

По извршеној реализацији посла увоза стичу се услови за обрачун са добављачем. Време, динамика и начин плаћања су дефинисани уговором. У неким случајевима, рок за плаћање је авансна уплата. Најчешће се даје кредитни лимит дистрибутеру на период од 60 дана након испоруке, који је услован након банкарске гаранције која се издаје дистрибутеру за износ кредитног лимита који су договориле стране.

9.3. Правила за возаче

Возачи СТ Превоза су у обавези да поступе према следећим правилима током рада у предузећу или на путу.

Припрема возила и провера документације

Обавезна провера спољашности и унутрашњости задуженог камиона, сертификата тегљача и приколице, алата, исправности резервних гума, места на којем се ставља царинска пломба, ПП апарата, прве помоћи, обавезне опреме камиона, зимске опреме и уочавање недостатака и евентуалне неисправности возила.

Провера потребних сертификата: саобраћајне дозволе од камиона и приколице, 6-месечни технички преглед, беле потврде, Л пакет, ЦЕМТ сертификат, зелени картон, уверење о исправности хронотактографа, картице за ПП апарате, картице за плаћање путарина и сипање горива - *SHELL, NIS, FREJUS, KNEZ, TOLL COLLECT, YES MONEY*.

Резервоар за Ад Блу, обавезно мора бити пун пре поласка а камион + хладњача крећу са паркинга на пут чисти и са пуним резервоарима и свако сипање горива се уписује у путни налог као и км пуњења, односно сатником ТК за хладњачу.

Пре почетка и након завршетка вожње возач је и у обавези да:

- Изврши преглед расхладне течности у систему за хлађење
- Изврши преглед количине уља у кућишту мотора
- Изврши преглед сигурносних и контролних уређаја
- Визуелни преглед гума

Возач не сме да крене на пут без исправно попуњеног путног налога. У њему возач уписује све податке о возилу и пређеној километражи. На унутрашњој страни уписује се место и почетна километража, место утовара и километража, сви гранични прелази са временом преласка (небитно да ли пролази кроз ЕУ) километража, место истовара и километража, паузе и времена од кад до кад је прављена пауза.

Бланко путни налози налазе се у диспонтентској служби и издаје их одговорно лице након извршене контроле исправности возила. Мора се уписати за који се камион односи као и сви подаци на првој страни путног налога за теретна возила и обавезно је потписати путни налог

Тахо траке (ако их камион поседује) морају бити читко и правилно попуњене, попуњава се и место поласка и доласка као и километраже поласка и доласка. Обавезно је поштовање свих саобраћајних прописа, закона о Саобраћају Републике Србије, закона ЕУ везано за прописе и безбедност у саобраћају и стриктно поштовање времена управљања камиона.



Слика 10. Изглед камиона СТ Превоза[35]

Обавезна је предаја свих тахо-трака. Возачу је најстрожије забрањено бацање тахо-трака, све траке морају да донесе на увид и оне морају да буду у скалду са прописима, законима и да потпуно прате путни налог. Возач их доноси у одељење транспорта, где ће му касније, после провере исправности и пред полазак на пут бити враћене (последњих 30 трака ће му бити враћено).

Возач је дужан да по доношењу раздужења донесе и да потпише сваки рачун који је донео на раздужење. За дигитални тахограф, возаћи се обавезно морају придржавати упутства (Упутство за употребу – дигитални тахограф) у којем је детаљно објашњено како се употребљава дигитални тахограф.

За праћење и благовремено упућивање возила на све потребне годишње прегледе и продужење сертификата возила одговара возач и лице задужено за контролу техничке исправности возила. За све кварове, недостатке и оштећења на возилима возач је дужан да обавести истог тренутка диспонента или техничку службу.

У случају саобраћајне незгоде, возач је дужан да истог момента да осим диспонента обавести и најближу станицу саобраћајне полиције и поступити према упутствима добијених од истих, обележити место незгоде и по доласку саобраћајне полиције обавезно урадити алко-тест.

Спремање возача за пут

Возач код себе мора да има

1. Путни налог
2. Бланко CMR-ови, минимум 5 броја и печат у случају попуњавања иностраног CMR обрасца

3. Бланко тахо траке и последње 28 тахо траке - у случају дигиталног тахографа, обавезно је на сваких мах 21 дан донети картицу како бисмо скинули податке и такође обавезно је на мах 60 дана скинути податке са дигиталног тахографа у возилу.
4. Потврда о одмору-ако возач није радио ако је био на боловању или пак управљао возилом које није у области AETRa
5. Новац за пут
6. Оригинал лекарско уверење
7. Трошковник за уписивање трошкова, како у кешу тако и картицама
8. Вазеће и валидне сертификате тегљача и приколице, оригинал шестомесечне техничке прегледе и FRC
9. ЦЕМТ или дозволе које се морају исправно попунити и раздужити по доласку са туре

Документација на утовару и истовару

У одлазној тури из Србије возач је дужан да врати:

- 1.) Минимум 2 CMRa са одлазне туре оверена печатом на месту утовара, истовара као и печатом царине CMR обавезно да се овери у рубрикама 22 и 24, уколико на месту утовара/истовара нема печат обавезно звати одговарајућу особу из транспорта.
- 2.) Јединствени царински лист (JCI) оригинал се задржава и предаје у СТ Превоз д.о.о.
- 3.) T1/T2/T2L/TC11/TC32 (транзитни документи) отварају се на улазу у ЕУ, оверава царина, затварају се на месту расцарињења у ЕУ или на месту изласка из ЕУ, оверава царина.
- 4.) Отпремнице, пакинг листу, вагараски лист, фактуре, лифершајне

Обавезно се проверава да ли постоје сви потребни печати и да ли су враћени исправни папири са исправним бројевима камиона и приколице.

У долазној тури за Србију:

- 1) Минимум 2 CMRa са долазне туре оверена печатом на месту утовара, истовара као и печат царине;
- 2) EX (Експортни документ) отвара се на месту утовара у ЕУ, и затвара на изласку из ЕУ оверава царина, обавезно се задржава и предаје транспорту,
- 3) EUP 1 обазац

- 4) Обавезна достава 3/8 обрасца приликом утовара у трећој земљи (Босни, Македонији)

Возач је дужан је да сву документацију прегледа на утовару, после истовара дужан је да сву назначену документацију врати у СТ Превоз д.о.о. што пре, јер је она потребна за наплату те туре.

Мобилни телефони и GPS

Возачи задужују телефонске картице фирме СТ Превоз и дужни су да их користе искључиво за потребе фирме, за комуникацију са диспонентима се користи првенствено GPS систем слања порука који имате уграђен у возилу.

Сва возила су опремљена GPS комуникатором. Возач је дужан да при уласку у возило укуца своју шифру у комуникатор. Возачи могу слати поруке преко комуникатора диспонентима 24h дневно уз напомену да током ноћи, у хитним ситуацијама уколико не добију одмах одговор, позову или пошаљу СМС.

Гориво

Гориво се пуни у Србији искључиво на пумпи СТ Превоза а у ЕУ на пумпама које примају Shell картице. У Крагујевцу је обавезно сипање до врха као и прање возила, сервис и допуна Ад-Блу адитива.

У иностранству гориво се сипа само у земљама где постоји повраћај пореза: Аустрија, Холандија, Белгија, Француска, Лухембург и позове се за количине пре сипања у Словенији, Немацкој, Шведској, Норвешкој и Италији.

Радно време

- Дозвољено највише 4,5 сати непрекидне вожње, следи 45 мин паузе коју је могуће разделити на 15+30 мин али не на 30 + 15мин.
- Дозвољено највише 9 сати вожње дневно, могуће је два пута недељно повећати на 10h
- Дозвољено највише 56 сати вожње недељно
- Дозвољено највише 90 сати вожње у две недеље
- Дозвољено највише 48 сати вожње недељно, гледано у просеку у четворомесечном периоду
- У дуплој посади сваки возач може возити по 10 сати
- Дневно радно време једног возача је 13 сати
- Дневно радно време у двојној посади је 21 сат

Времена прописаних одмора

- Обавезан дневни одмор од 11 сати унутар 24h, а код дупле посаде обавезан дневни одмор од 9 сати унутар 30 сати
- Дневни одмор могуће је разделити на 3 + 9 сати (а не 9 + 3h)
- Због дељења дневног одмора, он се повећава са 11 на 12h.
- Могуће је три пута недељно дневни одмор скратити на 9 сати, без потребе надокнађивања одмора (остало мора бити 11 сати)
- Обавезан је недељно одмор од 45h унутар две радне недеље, или једном од 24h уз обавезу надокнаде одмора на једну од пауза (на паузу од 9h, 11h, 45h - Надоканађује се 21h и мора се надокнадити пре истека треће паузе од 45h)
- Током одмора не дозвољавају се послови утовара и истовара

Возач је дужан водити рачуна о исправном коришћењу дигиталног тахографа и о правовременом скидању података са дигиталне картице (мах. сваки 21 дан)

Приликом рада у дуплој посади картица возача који у том тренутку управља возилом налази се на месту 1 у дигиталном тахографу, док други возач региструје приправност. Возач је дужан да од диспонента тражи потврде о активностима у случају ако је картица била дуже од 45h ван дигиталног тахографа те у случају:

- Годишњег одмора возача
- Боловања
- Слободних дана или одмора
- У случају управљања возилом на које се претходно наведени прописи не односе
- У случају да је возач обављао остале послове који нису вожња
- У случају да је возач био на располагању

10. Закључак

Циљ овог рада је био да се сумирају постојећа сазнања и правна регулатива у области међународног транспорта терета. У оквиру овог рада је обухваћена и систематизација и опис докумената која превознику из Србије омогућавају учешће у међународном друмском превозу. Као што је у раду и приказано, поред докумената којима превозник приступа делатности међународног друмског превоза, ту су и документа за приступ међународном тржишту, документа за возило и возача, као и царинска документа.

У овом раду су обрађена документа која су неопходна сваком превознику за обављање међународног друмског превоза, начин организације као и документа потребна за превоз опасних материја. Ове врсте превоза захтевају од превозника да, поред овде поменутих и обрађених, поседује и нека додатна документа - ADR сертификат за возача (који му омогућава да може да се обавља међународни превоз опасних материја), разне потврде да возилом могу да се превозе опасне материје.

Пре свега, превозник мора испунити услове и комплетирати документацију неопходну за приступ делатности међународног друмског превоза. Затим од министарства, уколико задовољава одређене уставе и поднесе потребну документацију добија одређени број билатералних или ЦЕМТ дозвола. Такође и возила и возач морају испуњавати одређене услове и поседовати прописана документа. Након склапања уговора о превозу, превозник преузима на себе превоз и тада мора комплетирати и документацију потребну за обављање царинских формалности. На примеру једног предузећа (СТ Превоз) приказана је и процедура организације једног транспортног предузећа.

Треба напоменути да су сва документа потребна за обављање међународног друмског превоза углавном унифицирана. Веће разлике између домаћег и европског законодавства у овој области постоје само код Уверења о оспособљености за обављање међународног превоза у друмском саобраћају и возачке дозволе. Оно што превознике из Србије ставља у неравноправан положај у односу на превознике из ЕУ су отежани преласци граница. То веома утиче на повећање цене и времена, а на смањење квалитета превоза.

11. Литература

- [1] Brčić, D., Ševrović, M., Logistika prijevoza putnika, Fakultet prometnih znanosti Zagreb, 2012;
- [2] Шиповац, Р., Чавић, А., Шиповац, В., Документација и обележавање возила у друмском саобраћају, Нови Сад 2015;
- [3] Пантелић Вујанић, С., Томић, Н., Саобраћајно транспортно право, Саобраћајни факултет Универзитета у Београду, 2007;
- [4] European Commission, Road Transport - A change of gear, Publications Office of the European Union, Luxembourg 2012;
- [5] Kunaka, C., Tanase, V., Latrille, P., Krausz, P., Quantitative Analysis of Road Transport Agreements – QuARTA, The World Bank, Washington D. C. 2013;
- [6] http://www.tka.rs/slicice/CEMT_dozvola.pdf, приступљено 10.08.2016;
- [7] http://images.slideplayer.it/3/951554/slides/slide_26.jpg приступљено 10.08.2016;
- [8] <http://www.pks.rs/Usluge.aspx?tipUslugeID=8> приступљено 10.08.2016;
- [9] http://www.aquaairerprises.com/images/Customs_Brokerage/image111.jpeg приступљено 11.06.2016;
- [10] [http://www.upravacarina.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rid=167900&rType=2&file=Carinska%20konvencija%20TIR%20\(1975\).pdf](http://www.upravacarina.gov.me/ResourceManager/FileDownload.aspx?rid=167900&rType=2&file=Carinska%20konvencija%20TIR%20(1975).pdf) приступљено 08.08.2016;
- [11] http://www.paragraf.rs/propisi/t07_0038_s006.gif приступљено 09.08.2016;
- [12] Давидовић, Б., Међународни транспорт и шпедиција, Крагујевац 2013;
- [13] <http://www.dogroupage.eu/149eng.html> приступљено 10.08.2016;
- [14] Закон о међународном превозу у друмском саобраћају ("Сл. лист СРЈ", бр. 60/98, 5/99 - испр., 44/99, 74/99 и 4/2000 - испр. и "Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 101/2005 – др. закон, 18/2010 и 68/2015 – др. закони);
- [15] Закон о уговорима о превозу у друмском саобраћају ("Сл. лист СРЈ", бр. 26/95 и "Сл. лист СЦГ", бр. 1/2003 - Уставна повеља);
- [16] Закон о превозу у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 46/95, 66/2001, 61/2005, 91/2005, 62/2006, 31/2011 и 68/2015 - др. закони);
- [17] Закон о безбедности саобраћаја на путевима ("Сл. гласник РС", бр. 41/2009, 53/2010, 101/2011, 32/2013 - одлука УС, 55/2014, 96/2015 - др. закон и 9/2016 - одлука УС);
- [18] Закон о транспорту опасног терета ("Сл. гласник РС", бр. 88/2010);
- [19] Закон о јавним путевима ("Сл. гласник РС", бр. 101/2005, 123/2007, 101/2011, 93/2012 и 104/2013);
- [20] Правилник о техничким и техничко-експлоатационим условима које морају испуњавати теретна возила и аутобуси којима се обавља међународни јавни превоз у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 73/2013)

- [21] Правилник о заштити на раду при утовару терета у теретна моторна возила и истовару терета из таквих возила ("Сл. лист СФРЈ", бр. 17/66)
- [22] Закон о превоз терета у друмском саобраћају ("Сл. гласник РС", бр. 68/2015)
- [23] Закону о радном времену посаде возила у друмском превозу и тахографима ("Сл. гласник РС", бр. 96/2015)
- [24] Божићар. В. Крстић, Драган М. Млађан, Безбедност коришћења возила за превоз опасних материја у друмском саобраћају, Машински факултет Крагујевац, 2007;
- [25] Закон о превозу опасних материја, "Службени лист Р. Србије": "Службени лист СФРЈ", бр. 27/90, 45/90, "Службени лист СРЈ", бр. 24/94, 28/96, 21/99, 44/99, 68/2002;
- [26] Упутство о испитивању возила за превоз опасних материја (предлог), "Службени лист Р. Србије";
- [27] ADR 2013 – Том I и Том II;
- [28] Унковић, М., Станковић, Б., Спољнотрговинско и девизно пословање, Пословни факултет Београд 2011;
- [30]<http://plutonlogistics.com/drumski-transport/usvojen-zakon-o-prevozu-tereta-u-drumskom-saobracaju-kako-do-licence/> приступљено 10.09.2016;
- [31]<https://www.scribd.com/doc/21148561/Skripta-Integralni-Transport>,приступљено 10.09.2016;
- [32]<https://www.scribd.com/doc/96045575/VAŽNOUvod-u-saobraćaj-i-transport-SKRIPTA> приступљено 21.09.2016;
- [33] Јусуфранић, И., Основе друмског саобраћаја, Саобраћајни факултет у Травнику, 2007;
- [34]<http://www.stprevoz.rs>, приступљено 10.09.2016;
- [35]https://farm1.staticflickr.com/757/21131386822_b512d5b026_b.jpg,приступљено 10.09.2016;