

Velibor Peulić  
PROFESIONALNE KOMPETENCIJE VOZAČA

Velibor Peulić  
PROFESIONALNE KOMPETENCIJE VOZAČA

Izdavač:  
GRAFID D.OO

Za izdavača:  
Branislav Ivanković

Recenzent:  
Prof. dr Pavle Gladović  
Doc. dr Milanko Damjanović  
Doc. dr Sanel Jakupović  
Doc. dr Demir Hadžić  
Mr sc Ivan Ševo

Jezik:  
Srpski

Štampa:  
Grafid d.o.o. Banja Luka

Za štampariju:  
Srđan Ivanković

Godina izdavanja:  
2014.

Tiraž:  
2000 primjeraka

Velibor Peulić

PROFESIONALNE  
KOMPETENCIJE  
VOZAČA



Banja Luka 2014.



# SADRŽAJ

## PREDGOVOR

## OBUKA-TRENING-KONDICIRANJE VOZAČA PILOTI XXI VIJEKA. 9

### 1. ETIKA, KODEKS PONAŠANJA I OBAVEZE VOZAČA U MEĐUNARODNOM DRUMSKOM PREVOZU ..... 13

#### **1.1 OSNOVNA PRAVILA PONAŠANJA VOZAČA U PREVOZU .. 14**

### 2. MOTORNA VOZILA - SISTEM PRENOSA SNAGE, KOMPONENTE TOG SISTEMA I NJEGOVE KARAKTERISTIKE ..... 17

#### **2.1. Opšti deo ..... 17**

##### *2.1.1. Razvoj transportnih vozila i EURO norme ..... 19*

##### *2.1.2. Različite vrste goriva koje se koriste u motorima sa unutrašnjim sagorevanjem ..... 22*

##### *2.1.3. Dijelovi sistema za prenos snage od motora do točka (pogon vozila) ..... 22*

#### **4.4. Motor..... 23**

### 3. KONVENCIJA O UGOVORU ZA MEĐUNARODNI DRUMSKI PREVOZ ROBE..... 25

#### **3.1. Značenje CMR-a ..... 25**

#### **3.2. Osnovni uslovi CMR konvencije..... 27**

#### **3.3. CMR tovarni list ..... 28**

### 4. DOZVOLE U MEĐUNARODNOM PREVOZU ..... 33

#### **4.1. Multilateralne dozvole (CEMT) ..... 33**

##### *4.1.1. Definicije..... 33*

##### *4.1.2. Izdavanje i ograničenja CEMT dozvola ..... 35*

##### *4.1.3. Produženje i ograničenja važenja dozvola ..... 38*

##### *4.1.4. Upotreba CEMT dozvola ..... 39*

##### *4.1.5. Dnevnik putovanja..... 40*

4.1.6. Međusobna pomoć .....	42
<b>4.2. Bilateralne dozvole .....</b>	<b>43</b>
4.2.1. Način korištenja dozvola .....	45
<b>5. TIR KARNET I PROCEDURE .....</b>	<b>57</b>
<b>5.1. Ciljevi i principi TIR sistema .....</b>	<b>57</b>
5.1.1. Ciljevi TIR sistema .....	58
<b>5.2. Učesnici TIR konvencije .....</b>	<b>59</b>
5.2.1. Procedura TIR operacije .....	59
5.3. Kako praktično popuniti TIR karnet .....	62
5.4. Safetir .....	75
<b>6. ATA KONVENCIJA O PRIVREMENOM UVOZU/IZVOZU.....</b>	<b>79</b>
<b>ISTAMBULSKA KONVENCIJA .....</b>	<b>79</b>
6.1. ATA karnet .....	80
6.2. Roba pod ATA karnetom .....	81
6.3. Izgled ATA karneta .....	83
6.4. Zemlje u kojima se primjenjuje ATA sistem.....	85
6.5. Carinski dokument "CARNETS DE PASSAGE EN DOUAN" ..	86
6.5.1. Priprema vozila za utovar .....	87
6.6. Tehničko-tehnološke karakteristike integralnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju .....	91
25.4.4. Vangabaritni tereti.....	94
25.5. Izbor vozila .....	96
<b>7. SPECIJALNI ARANŽMAN ATP SPORAZUMA.....</b>	<b>103</b>
<b>7.1. Specijalni aranžman ATP sporazuma.....</b>	<b>103</b>
7.1.1. Analize opasnosti i kritična tačka kontrole .....	104
7.1.2. Dnevnik – evidencija.....	105
7.1.3. Higijena .....	105
7.1.4. Kvarenje.....	106
7.1.5. ATP .....	106
7.1.5.1. Prevoz i distribucija.....	107
7.1.5.1.1. Uslovni prevoz.....	107
7.1.5.1.2. Utovar i istovar .....	108
7.1.5.1.3. Rashladni kapaciteti.....	109
7.1.5.1.4. Slaganje proizvoda.....	109
7.1.5.2. Mješoviti tereti.....	109
7.1.5.3. Fluktuacija temperature (promjena temperature) .....	110
7.1.6. Odgovornost tokom prevoza .....	110
7.1.7. Specifikacija za kamion .....	111
7.1.7.1. Obnavljanje certifikata.....	112
<b>8. USLOVI I OPREMA ZA PREVOZ ŽIVIH ŽIVOTINJA U MEĐUNARODNOM DRUMSKOM SAOBRAĆAJU.....</b>	<b>115</b>

8.1. Uslovi za prevoz živih životinja.....	115
8.2. Postupci pri utovaru i istovaru životinja.....	117
8.3. Oprema vozila prilikom prevoza životinja.....	118
8.4. Zaštita životinja prilikom prevoza u Evropskoj uniji.....	120
8.5. Zbijenost životinja tokom prevoza .....	121
9. BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA, VOZAČKE DOZVOLE.....	123
9.1. Rizici u saobraćaju.....	124
5.3.3. <i>Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi</i> .....	125
10. EVROPSKI SPORAZUM O MEĐUNARODNOM DRUMSKOM PREVOZU OPASNE ROBE – ADR .....	127
10.1. Klase opasnih materija .....	128
10.2. ADR sporazum .....	129
10.2.1. <i>Prevoznička dokumentacija</i> .....	131
10.3. Označavanje i obilježavanje .....	134
10.3.1. <i>Kemler kod</i> .....	137
10.3.2. <i>Tabele</i> .....	138
10.4. Oprema vozila.....	139
10.4.1. <i>Protupožarni aparati</i> .....	140
10.4.2. <i>Ostala oprema vozila i pravila rukovanja vozilom</i> .....	141
10.5. Dužnosti vozača u sprječavanju nastanka nezgode i mjere koje treba preduzeti u slučaju nezgode.....	142
10.6. Postupak i mjere koje treba preduzeti vozač (posada) u slučaju nezgode.....	144
10.7. Način obilježavanja mjesta nezgode.....	148
10.7.1. <i>Utvrđivanje zone opasnosti kod izlivanja ili rasipanja             opasnih materija</i> .....	149
11. TEHNIČKI STANDARDI .....	151
11.1. Dimenzije vozila.....	151
11.1.1. <i>Visina vozila</i> .....	151
11.1.2. <i>Širina vozila</i> .....	153
11.1.3. <i>Dužina vozila</i> .....	153
11.1.4. <i>Vangabaritni tereti</i> .....	153
11.2. Izbor vozila.....	154
12. KONVENCIJA O UGOVORU O MEĐUNARODNOM DRUMSKOM PREVOZU PUTNIKA I PRTLJAGA - CVR .....	157
12.1. Područje primjene CVR konvencije .....	157
12.2. Prevozni dokumenti .....	159
12.3. Prtljaga .....	159
12.4. Odgovornost prevoznika.....	160
12.4.1. <i>Šteta nanosena osobama</i> .....	160
12.4.2. <i>Oštećenje prtljage</i> .....	161

12.5. Prigovori i tužbe .....	163
12.6. Ništavnost obaveza iz ugovora koje su u suprotnosti s CVR konvencijom.....	165
13. PREVOZ PUTNIKA.....	167
13.1. Ugovor o međunarodnom povremenom prevozu običnim i putničkim autobusima (INTERBUS) .....	167
13.1.1. Područje primjene i definicije .....	168
13.1.1.1. Definicije.....	169
13.1.2. Uslovi za prevoz u drumskom prevozu putnika.....	171
13.1.3. Tehnički uslovi za vozila .....	171
13.1.4. Pristup tržištu .....	171
13.1.4.1. Liberalizovani povremeni prevoz.....	171
13.1.4.2. Neliberalizovani povremeni prevoz.....	172
13.1.5. Carinske i fiskalne odredbe.....	172
13.1.6. Kontrolni dokumenti za povremene vožnje.....	173
13.1.7. Dozvole za neliberalizovani povremeni prevoz .....	174
13.2. Javni prevoz putnika .....	174
13.3. Linijski prevoz putnika.....	176
13.3.1. Međunarodni linijski prevoz putnika .....	177
13.4. Izvanlinijski prevoz putnika.....	178
13.4.1. Domaći izvanlinijski prevoz putnika .....	178
13.5.2. Naizmjenični prevoz putnika .....	180
13.4.3. Praktično popunjavanje putnih listova za povremeni prevoz putnika .....	181
13.5. Auto-taxi prevoz.....	191
13.6. Prevoz za lične potrebe .....	191
14. LITERATURA .....	193
<b>EU PROPISI.....</b>	<b>196</b>
Internet adrese:.....	198
15. O AUTORU .....	199



## PREDGOVOR

### OBUKA-TRENING-KONDICIRANJE VOZAČA PILOTI XXI VIJEKA<sup>1</sup>

*„ Da, ekonomska globalna kriza je pogodila i transportnu industriju u sasvim očekivanim razmjerama, no to je momenat i prekretnica za istinsko ulaganje u trening, edukaciju i povećanje kvaliteta usluga transportnih kompanija. Baš sad, drumska transportna industrija ide naprijed sa kvalitetom, edukacijom i intelektualnim kapitalom. Transportne kompanije koje uhvate ovaj momenat u cilju jačanja svojih kapaciteta, podizanja nivoa edukacije i treninga resursa, izlaze spremnije, jače na tržištu jer globalno pregrupisavanje je uveliko počelo. Budite dio promjena i idemo zajedno naprijed.“*

*Bosna i Hercegovina, nije strateški pozicionirana zemlja na nekom nepromostivom i nezaobilaznom mjesto novog poretka u logistici. Istina je također, da nismo najmoćnija, kao što nismo najbrojnija asocijacija u evropskom, a još manje svjetskom aršinu. Svjetska tržišna utakmica nema mjesta za sentimentalnu raspravu, vodeći si pri tome, ko su nam manji, a ko veći prijatelji, naprosto istina je niko za nama neće plakati ako nas ne bude na evropskom transportnom tržištu. Vjerujte, da u raspravama nismo dobili nikakve naznake da se prijateljski i bratski treba pomoći bh prevoznicima. Znači red je da istini pogledamo u oči, red je da u opštoj ocjeni objektivno predstavimo kretanja na tržištu. Evropska Unije posredstvom svojih mehanizama, Direktiva, preporuka, mišljenja zaokru-*

---

<sup>1</sup> Velibor, P.: INFOKOM, br.26, str.41, 01/02/2010

žuje proces regulativa koje ograničavaju ili umanjuju mogućnost improvizacije na drumskom transportnom tržištu. U dokumentima, bilo da je riječ o EU direktivama 1071, 1072, 1073 ili 2003/59 želi se stvoriti okruženje u kome ozbiljne kompanije imaju mogućnost napretka i opstanka. U našem objektivu, često na pogrešan način tumačimo pojedina poglavlja i odredbe međunarodnih preporuka, naprosto one su plod kompromisa, nauke, ineteresa i težnje ka uređenju tržišta. Poznato je da sa vozilima EURO-5 na pojedinim evropskim saobraćajnicama i te kako imamo uštede u cijeni koštanja drumarine. Ali ne manje, bitna činjenica je da se kao obavezan dio praktčne obuke, kako osnovne, tako i periodične obuke vozača motornog vozila postavlja tematska cjelina ekononične vožnje „ECO-DRIVING SAFELY“.

Vrijeme, kada je za radno mjesto vozača motornog vozila bilo dovoljno da imate želju da budete vozač, savladate osnovna pravila saobraćaja i vještinu upravljanja u optimalnim uslovima je daleka prošlost. Vozač u 21 vijeku je pilot drumskog transportnog sredstva, stom razlikom što misiju uglavnom obavlja i realizuje sam. Jedina prednost koju naša transportna kompanije može ponuditi na transportnom tržištu je kompetentan i nadasve vrhunski profesionalac vozač- pilot.

Interes kompanije, da vozilo može povjeriti isključivo profesionalcu, lojalnom uposleniku, poznavaoocu vještine i ekonomike vožnje, a ne neukom i nestručnom licu. Transportne kompanije moraju mijenjati stav prema Ugovorenim obavezama, moraju se pomiriti sa činjenicom da biti samo jedna karika u logističkom lancu nije dovoljno za prosperitet i razvoj logistike, zato je potrebno raditi na jačanju sopstvenih kapaciteta, ljudskih resursa i intelektualnog kapitala. Prelazak sa klasičnog načina razmišljanja kod većine bh prevoznika je u odmakloj fazi, praćenje savremenih tokova su neophodne smjernice za opstanak na zahtjevnom iz dana u dan sve zahtjevnijem transportnom tržištu. Mi, nemamo alternativu jer smo vezani za logistički sistem Evrope, učestvujemo u karikama logističkih lanaca, za sad samo jedna ali želja nam je da ovladamao sa više karika lanca. U posljednje vrijeme filozofija „od vrata do vrata“ zamjenjuje se modelom od logističkog centra do logističkog centra, zato je krajnje vrijeme da relevantni faktori pokrenu formiranje Savjeta za logistiku, kako bi strateškim odrednicama utabali mjesto Bosne i Hercegovine u logističkom sistemu na mapi Evrope.

*Koristeći se jednostavnim rječnikom, Evropa je istakla kao krajnje vrijeme je da se uredi pristupi transportnom tržištu, te da zemlje koje se približavaju Uniji moraju to ispuniti. Ovo je bila glavna vodilja kreatora, posmatrali su tri glavna uslova kroz dobru reputaciju, finansijsku i tehničku opremljenost, a profesionalne kompetencije su bile nezaobilazne. Profesionalne kompetencije, vodeći se tržišnim nadmetanjima, definisale su kroz prizmu oblasti koje osoba zadužena za vođenje transportne kompanije mora imati kao minimum znanja, naravno to je sublimat različitih disciplina, osnovnih informacija iz različitih modula poslovanja jednog preduzeća. Otpor u zemljama realsocijalističkog sistema je iskazan kroz nespremnost pojedinaca experata da se podvrgnu tržišnom poslovanju, nije podobnost jedini preduslov za uspješno vođenje transportne kompanije nego prije svega kompetentnost. Iz ovih predrasuda, još uvijek je termin „privatni prevoznik” u mislima kreatora transportne politike i pojedinih kontrolnih organa, nešto strano, nešto što je protiv „socijalističkog samoupravljanja”. Ovakav pristup je zabluda!*

*Gospodo, svijet se mijenja, uspješan menadžer transportne kompanije se rodi, unapređuje svoje vještine i vrline, poštuje pravila igre i donosi profit kompaniji. Ne mogu svi biti uspješni menadžeri u transportu, kao što uspješan student nije garancija da će uspješno stvarati profit i donositi dobit svojoj kompaniji. Da, kompanijom može upravljati samo poduzetan i kompetentan menadžer. Uspjeh koji postiže predstavlja njegov domet, zadovoljstvo klijenata je njegova ocjena stručne osposobljenosti i rada.*

*Predstavnici komisija, raznih tijela i odjeljenja, komesari za određena pitanja su stalni gosti Bosne i Hercegovine, potom mješovite komisije, članovi komisija iz EU su u dvostrukim ulogama, sa jedne strane prate naš napredak ka EU, a sa druge pomažu nam da stasamo u samostalnu zajednicu koja odgovorno može da primjenjuje norme i standarde. Problem ali i najslabija karika u našem lancu je i ubjeđenost pojedinaca da se svijet završava baš u njihovoj avliji – ataru, a da van toga ne postoji ništa.*

*Knjiga „Profesionalne kompetencije vozača“ nastaje u periodu velike recesije i surovog tržišta, ali i u vrijeme stasavanja novog profila transportnih kompanija iz BiH, suočenih sa izuzetno zahtjevnim evropskim*

*tržištem. Knjiga se predstavlja sa jasnim ciljem da bude svjedok vremena, Vaš podsjetnik, savjetnik i najbolji prijatelj.*

*Knjiga nema čarobni štapić, ali namjeru da na jednom mjestu dobijete osnovne alate, oruđa, pomagala i podsjetnike za rad, to svakako nudi. Svojevrсни udžbenik, namijenjen je vozačima koji posjeduju profesionalne kompetencije, kao podsjetnik i savjetnik, budućim pilotima XXI vijeka kao izvor osnovnih algoritama i pravila upravljanja drumskim transportnim sredstvima, studentima i učenicima, kao priređena kompilacija na jednom mjestu muzike za ulazak u svijet profesionalnih kompetencija vozača – pilota drumskog prevoza.*

*Za Vas smo satkali jednostavnu, tehnički opremljenu i nadasve korisnu publikaciju. Knjigu smo napisali u ubjeđenju da sa vama podijelimo akumulirano iskustvo, znanje i vještinu, od Vas očekujemo da na uočene propuste ukažete i tako doprinesete kvalitetnijoj publikaciji u drugom izdanju.*

*Svijet se mijenja, a mi!*

*Autor*

# 1. ETIKA, KODEKS PONAŠANJA I OBAVEZE VOZAČA U MEĐUNARODNOM DRUMSKOM PREVOZU

## Šta je etika?

Do danas je toliko toga rečeno i napisano o etici, unutar poslovnih zajednica zemalja. Brojni članovi javnog i privatnog sektora već su upoznati s temom kroz rečnik (jezik) i različite poslovne procese.

## Etika se odnosi na:

- ▶ Dobro utemeljen standard dobrog i lošeg, propisan u pojmovima ljudskih prava;
- ▶ Obavezu da se uzdrži od silovanja, krađe, ubistva, napada, klevete, prevare;
- ▶ Vrline kao što su poštenje, saosećanje, odanost;
- ▶ Pravo na život, pravo izbegavanja ozleda, pravo na privatnost;
- ▶ Proučavanje i razvoj etičkog standarda kako bi se osigurala njegova prihvatljivost i utemeljenost;
- ▶ Stalne napore da se oceni naše moralno uverenje i moralno ponašanje;
- ▶ Nastojanje da se institucije koje koristimo oblikuju tako da imaju prihvatljive i stabilne osnove.

## Etika nije:

- ▶ Povezana s osećanjima. Ona često odstupaju od onoga što je etično.

- ▶ Isto što i religija. Religija može postaviti visoke etičke standarde i potaknuti njihovo provođenje, ali etika nije ograničena religijom.
- ▶ Sleđenje zakona. Zakon može odstupati od etičnog.
- ▶ Činjenje što god društvo prihvaća. Društvo može biti neetično.

Etika se bavi dobrim i lošim, te pravim i krivim.

Načelno nije lako odlučiti između pravog i krivog, niti ih je lako razlikovati. Poslovna delatnost često zahteva da biramo između mogućnosti koje su ili ispravne ili pogrešne, u celini (McNamara, 1999, str. 3.) Zato se može reći da je etika proučavanje moralnih pitanja i odluka, gde ispravno naspram pogrešnog, dobro naspram lošeg i mnogo nijanse sivog u crno-belim pitanjima, egzistira jedno uz drugo.

## 1.1 OSNOVNA PRAVILA PONAŠANJA VOZAČA U PREVOZU

Mi Vam zaista od srca želimo mirnu i sigurnu vožnju, te da budete dobar vozač, stoga Vam preporučujemo da usvojite osnovna pravila koja su odavno prihvaćena i primenljiva kod vozača saobraćajno razvijenih zemalja:

- ▶ Vozilo uvek treba održavati u dobrom tehničkom stanju, prije svega motor, kočioni sistem, upravljački mehanizam, svetlosne i signalne uređaje, te čiste prozore.
- ▶ Redovno provetravati vozilo pa čak i pri vrlo niskim temperaturama.
- ▶ Nikada ne voziti nakon konzumacije ili uživanja u alkoholu, isto tako ne uzimati lekove za umirenje. Dobro je poznato da obe ove komponente dovode do smanjenja refleksa, koncentracije i slično.
- ▶ Poštovati saobraćane propise, a posebno ograničenje brzine. Velikom brzinom ne voziti duže od 20-30 minuta.
- ▶ Ne zaboravite da je mnogo lepše stići 30 minuta kasnije nego zauvek otići 30 godina ranije
- ▶ Nikada ne voziti u stanju pospanosti i umora.
- ▶ Zna se da vožnja monotonim putem može dovesti do uspavanosti i biti uzrok mnogih nezgoda na putu.

- ▶ U vožnji pažljivo pratiti saobraćajnu situaciju, gledati put i paziti prepreke koje umanjuju preglednost.
- ▶ Biti pažljiv prema drugim vozačima i pešacima.
- ▶ Kontrolisati se i ne voziti u stanju emocionalne uzbuđenosti.
- ▶ Nijedan čovek ne može biti dobar vozač u takvom stanju jer je opasan za sebe i druge.
- ▶ Uvek pažljivo signalisati namere: zaustavljanje, skretanja, sporavanja i slično. Ne okretati se iznenada ni menjati saobraćajnu traku pre nego se uvjerite ličnim uvidom u situaciju i upozorenjem drugih o svojoj nameri.
- ▶ Voziti na takvoj udaljenosti od vozila ispred Vas, da uvek imate vremena za iznenadno zaustavljanje.
- ▶ Izbegavati riskatna preticanja i brza vraćanja u saobraćajnu traku nakon preticanja, ne zaboravite uvek morate na retrovizoru videti vozilo koje ste pretekli pre nego se vratite u desnu saobraćajnu traku.
- ▶ Izbegavati utrke i velike brzine na putu.
- ▶ Izbegavati suviše sporu vožnju na auto-putu i putu rezervisanom za saobraćaj motornih vozila, jer spora vožnja na takvim cestama gotovo je isto toliko opasna kao i pretjerana brza vožnja.

### **I za kraj važno pravilo**

- ▶ Ne dozvolite drugim vozačima da se koriste našim vozilom ako ne garantuje sprovođenje ovih pravila





## 2. MOTORNA VOZILA - SISTEM PRENOSA SNAGE, KOMPONENTE TOG SISTEMA I NJEGOVE KARAKTERISTIKE

### 2.1. Opšti deo

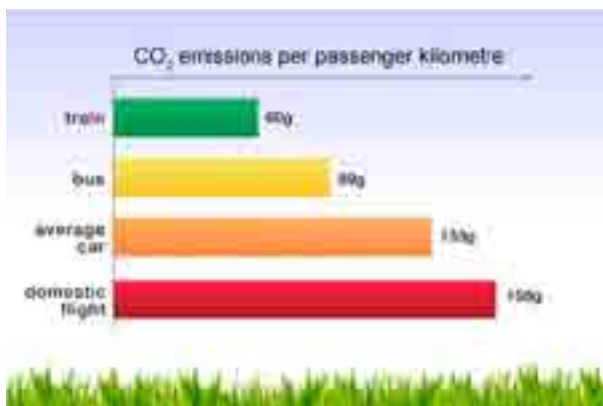
Motorna vozila se karakterišu brojnim zajedničkim osobinama. To se prvenstveno odnosi na konstrukciju i koncepciju izvođenja, na principe na kojima se ostvaruje kretanje vozila i uslove u kojima se vozila koriste. Kamioni i autobusi, koji su predmet našeg razmatranja, spadaju u grupu transportnih (komercijalnih) vozila kod kojih je dejstvo otpora (sile otpora) izazvano neposredno kretanjem, s obzirom da otpori kretanja u visokom stepenu zavise od brzine koja je značajan činilac transportnog rada.

Glavni zadatak u teoriji kretanja motornih vozila je utvrđivanje osnovnih performansi u ponašanju vozila u najširem smislu reči, odnosno zakonitosti koje obezbeđuju neophodne osnove za uspešan razvoj vozila sa stanovišta realnog i pravovremenog projektovanja preformansi koje vozilo može i mora da ostvari u određenim uslovima njegove primjene.

Savremeni prilaz ovoj problematici zasniva se na osnovnoj postavci da je vozilo deo jednog složenog sistema koji se, generalno rečeno, sastoji od: vozača, vozila i okoline.

Sve tri ove komponente su veoma tesno povezane direktno ili povratnim spregama. To znači da se performanse vozila koje ono ostvaruje u određenim uslovima eksploatacije ne mogu posmatrati nezavi-

sno od vozača i neposredne okoline u kojoj se vozilo kreće. U ovom sistemu vozač se uzima kao subjektivna kategorija, dok je veza sistema vozilo-okolina osnova od koje se polazi u izučavanju teorije kretanja vozila. Važna osobina komercijalnih vozila odnosi se na njihovo ponašanje na putu, posebno sa stanovišta stabilnosti i upravljivosti. Isto se ovo odnosi i na kočenje vozila kao jednu od važnih osobina vozila sa stanovništva bezbjednosti saobraćaja. Pored ove tri osnovne osobine, često se razmatraju kao uticajne karakteristike i druge performanse vozila kao što su ekonomična potrošnja goriva, uticaj izduvnih gasova na okolinu i slično.



*Poređenje između emisija CO<sub>2</sub> autobusa i drugih vidova putničkog transporta. Ali ovdje ima mjesta za napredak (Slika 1.)*

U savremenim uslovima koje karakteriše razvoj kompjuterske tehnologije i uopšte veoma brz tehnološki razvoj, koji je značajno doprineo zagađenju čovjekove okoline, neophodno je da shvatimo da se svaki deo gore navedenog sistema (vozač-vozilo-okolina) mora neprestano povezivati i prilagođavati međusobno.

- ▶ Okolina se mora čuvati radi trajne zaštite čovjekovog zdravlja.
- ▶ Vozilo se mora proizvoditi sa performansama koje pored radnih zadataka obezbeđuju zahtjeve radne okoline.
- ▶ Vozač se mora konstantno edukovati da upravlja vozilom na način kojim ono obezbeđuje radne zadatke i očuvanja radne okoline.



Emisija štetnih gasova po kutnik – kilometru (Slika 2.)

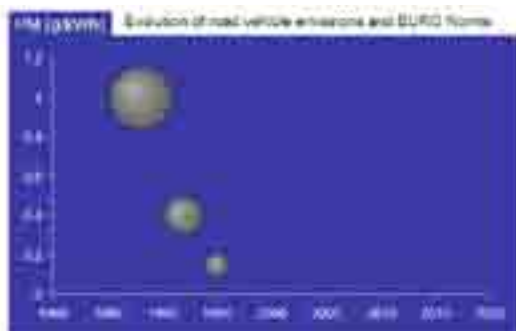
### 2.1.1. Razvoj transportnih vozila i EURO norme

Poslednjih dvadeset godina prošlog veka došlo je do veoma brzog razvoja motorne industrije, čemu je posebno doprinela upotreba kompjuterskih tehnologija. Praktično svake dve godine rađali su se novi modeli automobila sa novim performansama. U okviru razvoja motorne industrije došlo je i do brzog razvoja i usavršavanja teških teretnih vozila (kamiona i autobusa). Tako ubrzan razvoj naročito se ogleda u sledećem:

- ▶ Osnovni pogonski agregat – motor usavršen je po osnovu mehaničkih karakteristika (povećanje snage i obrtnog momenta), usavršavan je sa stanovišta potrošnje goriva (količine i vrste goriva) a posebno je usavršen sa stanovišta emisije izduvnih gasova i njihovog uticaja na čovjekovu okolinu.
- ▶ Mehaničke mjenjače u najvećem stepenu zamenjuju automatski mjenjači.

- ▶ Klasične kuplungne (spojnice) zamenile su lepezaste spojnice (kvačila sa lepezama); došlo je do veoma velikog napretka u kočionim sistemima vozila .
- ▶ Vozilo je samo po sebi postalo udobno mjesto kako za vožnju tako i za odmor, opremljeno veoma širokim spektrom uređaja za praćenje vremena vožnje i odmora (digitalni tahografi) kao i oprema za praćenje kretanja vozila zemaljskih i vasijskih satelita, prijem i slanje poruka od vozača do matične firme, obezbeđenje najkraćih puteva za određene destinacije i slično.

Svi ovi zahtjevi u razvoju sistema vozač-vozilo-okolina danas se uređuju normama i direktivama Evropske Unije, čemu se neminovno prilagođavaju i naši nacionalni propisi.

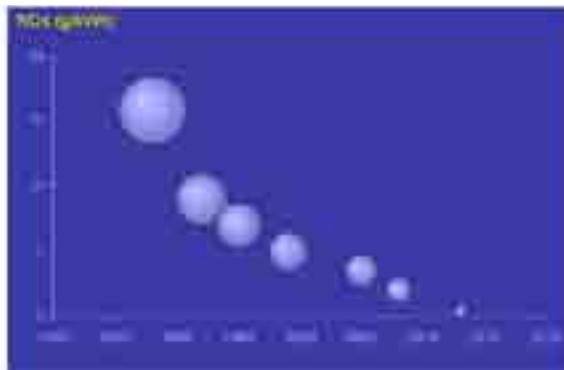


*Evolucija emisije izduvnih gasova transportnih vozila  
I EURO norme (Slika 3.)*

Na slikama 1 i 2, prikazane su emisije ugljen-dioksida I štetnih gasova kod autobuskih motora u poređenju sa motorima transportnih sredstava u drugim vidovima putničkog prevoza. Zahtjevi po direktivama Evropske Unije sve više zaoštavaju i traže smanjenje emisije CO<sub>2</sub>, CO i NO<sub>x</sub> u izduvnim gasovima kamiona i autobusa.

Sa druge strane propisuje se, takođe, direktivama Evropske Unije obavezna oprema u novo proizvedenim vozilima za drumski transport (digitalni tahografi, uređaj za prijem telematskih sistema (vozilo-vozač). Kao treći element sistema – vozač, obaveza je da se konstantno edukuje u cilju spremnosti da prati i rukuje savremenim tehničkim sred-

stvima u drumskom prevozu kao i da prati razvoj propisa u oblasti bezbjednosti saobraćaja i kvalitetnog izvršavanja usluga u transportu.



*Evolucija emisije izduvnih gasova transportnih vozila I EURO norme (Slika 4.)*

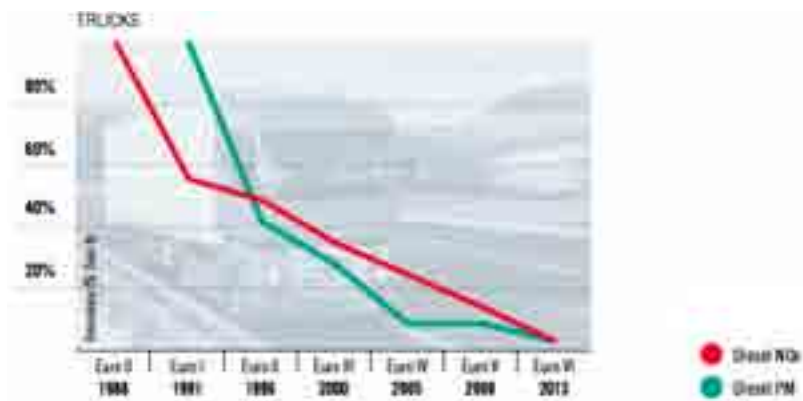
Na slici 3,4 prikazane su emisije čvrstih čestica (PM) u (g/kwh) kao i emisija NOx (g/kwh) od 1980. do 2010. sa procenama do 2020. godine.

U tabeli 1. prikazan je razvoj u oblasti motora od Euro (0) do Euro (6) sa sastavom izduvnih gasova i vremenima za koje se došlo do razvoja motora, odnosno smanjenja štetnih sastojaka u gorivu.

Norme	Date	CO (g/kWh)	NOx (g/kWh)	HC (g/kWh)	PM (g/kWh)
Euro 0	1980-1992	12.3	13.8	2.8	none
Euro I	1992-1995	4.9	9	1.23	0.4
Euro II	1995-1999	4	7	1.1	0.15
Euro III	1999-2005	2.1	5	0.46	0.1
Euro IV	2005-2009	1.9	3.5	0.46	0.02
Euro V	2009-2013	1.5	2	0.46	0.02
Euro VI	2013-2021	1.5	0.4	0.13	0.01
4 years	Euro I / Euro 0	60%	43%	54%	N/A
3 years	Euro II / Euro I	18%	22%	11%	63%
4 years	Euro III / Euro II	60%	21%	40%	63%
6 years	Euro IV / Euro III	29%	30%	30%	66%
17 years	Euro V / Euro 0	60%	71%	60%	90%
3 years	Euro VI / Euro IV	9%	43%	0%	9%
20 years	Euro VI / Euro 0	60%	67%	67%	90%
5 years	Euro VI / Euro V	9%	60%	72%	56%
25 years	Euro VI / Euro 0	60%	67%	90%	96%

*Tabela 1.*

Na dijagramu (1.) dat je prikaz emisije izduvnih gasova u relativnim odnosima prema tipovima motora (od Euro (0) do Euro (6))



Dijagram 1. Oblast optimalne upotrebe brojača obrtaja

### 2.1.2. Različite vrste goriva koje se koriste u motorima sa unutrašnjim sagorevanjem

Osnovne vrste alternativnih goriva koje se danas pojavljuju ili rabe propisuju u upotrebi za motornu instalaciju, a posebno u komercijalnim vozilima su:

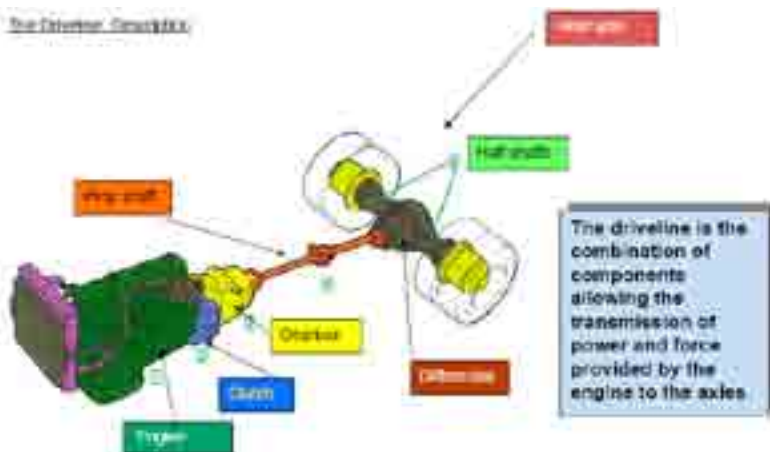
- ▶ Biodizel
- ▶ Proizvodni tečni gas za autobuse
- ▶ Kompresovani (sabijeni) tečni gas
- ▶ Električna energija
- ▶ Vodonik

### 2.1.3. Dijelovi sistema za prenos snage od motora do točka (pogon vozila)

Sistem prenosa snage u vozilu prikazan je na slici (5) i sastoji se od:

- ▶ motora
- ▶ spojnice (kvačila)
- ▶ mjenjača
- ▶ kardanskog vatića
- ▶ diferencijala

- zadnjeg mosta
- poluosovina
- točkova



*Dijelovi sistema za prenos snage*

#### 4.4. Motor

Motor je mašina (pogonski agregat) u kojoj se toplotna energija iz goriva pretvara u mehaničku energiju. Motori sa stanovišta korištenja vrste goriva mogu biti: dizel i benzinski motori. U kamionima i autobusima se isključivo koriste dizel motori koji kao gorivo troše dizel gorivo.

U svim savremenim motorima su ventili smešteni u glavi, u visećem položaju. Takve motore nazivamo i motorima s gornjim razvođenjem. U glavi motora je za svaki cilindar po jedna komora za sagorevanje, i obično po dva otvora ventila i po dva ventila, a sve češće se upotrebljavaju i četiri ventila. Motor usisava smesu goriva i vazduha kroz usisne ventile i potiskuje izgorjele gasove van kroz ispušne ventile. Na gornjoj strani glave motora je smešten razvodni mehanizam. Blok motora i kućište koljenastog vratila su obično združeni u jednom odlivku u kojem su cilindri i ležajevi koljenastog vratila. Klipnjače povezuju koljenasto vratilo i klipove. U bloku može biti smešteno i bregasto

vratilo koje upravlja ventilima. Inače, motor može biti i tako građen da bregasto vratilo bude u glavi. Takav motor zovemo motor s bregastim vratilom u glavi.



*Motor-pogonski agregat*



## 3. KONVENCIJA O UGOVORU ZA MEĐUNARODNI DRUMSKI PREVOZ ROBE

### 3.1. Značenje CMR-a

CMR - “Convention relative au Contrat du Transport International de Marchandises par Route”, u prevodu, “Konvencija o ugovoru o međunarodnom drumskom prometu robe” (CMR je standardni naziv). CMR ili međunarodni tovarni list dokazuje da je roba napustila skladište dobavljača, bila preuzeta od strane prevoznika i isporučena kupcu.

Konvencija CMR postoji od 19. maja 1956., a stupila je na snagu 2. jula 1961. godine. Potpisale su je skoro sve zemlje u Evropi. U bliskoj prošlosti potpisale su je i neke zemlje izvan Evrope, kao što su Maroko i Kazahstan.

Konvencija definiše obaveze prevoznika i dokumente koji se moraju nositi u vozilu koje obavlja međunarodni prevoz robe između dvije zemlje od kojih je barem jedna ugovorna strana CMR konvencije. Pored toga, konvencija definiše određene odgovornosti pošiljaoca i primalaca roba.

Osnovni pojmovi definisani u konvenciji su:

## **Pošiljalac**

“Pošiljalac” se odnosi na pravnu ili fizičku osobu koja šalje pošiljku i koja je nosilac svih prava i obaveza iz ugovora, do propisnog uručjenja pošiljke.

## **Prevoznik**

Prevoznik je osoba koja prevozi robu od ishodišta do odredišta (od početne tačke A, do krajnje tačke B).

## **Odgovornost prevoznika**

Ukoliko se radi o međunarodnom prevozu robe drumom koji rezultira štetom na robi (gubitak ili oštećenje čitave ili dijela pošiljke, te zakašnjenje u isporuci robe), prevoznik će odgovarati strogo, na osnovu odgovornosti bez krivnje (objektivna, kauzalna odgovornost). Prevoznik odgovara ograničeno; u skladu sa CMR konvenciji – 8,33 SDR-a po kg bruto težine izgubljene ili oštećene robe. Specijalno pravo naknade definisano je od Međunarodnog monetarnog fonda (IMF) kao jedinica za konverziju vrijednosti valuta

## **Primalac**

Primalac je osoba koja se navodi u CMR tovarnom listu kao osoba koja prima robu.

CMR konvencija ima i druge specifične izuzetke. Propisi konvencije ne primjenjuju se na:

- ▶ Operacijama za lični račun koje uključuju međunarodna putovanja;
- ▶ Selidbi i premještanju namještaja;
- ▶ Prevoz pogrebnih preduzeća kada se umrle osobe prevoze u inostranstvo;
- ▶ Prevoz koji podliježe međunarodnoj poštanskoj konvenciji;
- ▶ Kabotažu putovanja (tj. unutrašnja putovanja u okviru zemlje koja vrši drumski prevoznik iz druge zemlje).

### 3.2. Osnovni uslovi CMR konvencije

Konvencija se primjenjuje na svaki ugovor o prevozu robe, ako se u cijelosti odvija drumom ili djelomično drumom, a djelomično željeznicom, morem ili kopnenim putovima sve dok roba ostaje u originalnom vozilu, na putovanjima iz jedne zemlje u drugu i da je jedna od tih zemalja ugovorna strana konvencije. Izuzeci CMR konvencije se primjenjuju na prevoz pod međunarodnom poštanskom konvencijom, pogrebne pošiljke i selidbu namještaja.

Ukoliko se roba prevozi u okviru jednog ugovora na različitim vozilima ili je podijeljena zbog različitih prirodnih osobina, prevoznik ili pošiljalac može zahtijevati da se u takvim situacijama može napraviti izdvojeni CMR tovarni list za svako vozilo ili za svaku vrstu robe.

CMR tovarni list mora sadržavati određene specifične detalje kao što su: oznake i brojevi, broj i vrsta paketa, opis roba, ukupnu težinu, obujam; takođe, može sadržavati dodatne informacije koje mogu koristiti stranama ugovora; u njemu se mora navesti da je prevoz predmet CMR-a.

Pošiljalac robe odgovoran je za sve troškove, gubitke ili oštećenja koje je pretrpio prevoznik kao rezultat netačnosti popunjavanja CMR tovarnog lista, vezano za informacije koje pošiljalac treba osigurati.

Prilikom primanja roba, prevoznik mora provjeriti tačnost detalja prikazanih u CMR tovarnom listu, posebno informacije o broju paketa, očevidne uslove u kojima se roba nalazi, ambalažu i kako je označena; svaka proturječnost ili komentar o drugim relevantnim pitanjima kao što su uslovi robe ili paketa moraju biti navedeni u dijelu CMR tovarnog lista koji se zove „primjedba”.

Pošiljalac je odgovoran prevozniku za oštećenja ili troškove nastale zbog neispravnog pakiranja robe, osim ako te nepravilnosti nisu bile poznate prevozniku kada je preuzimao robu i ako ih je naveo u „primjedbama” u teretnom listu; nepostojanje takvih primjedbi znači da je prevoznik, ako je bio svjestan oštećenja, prihvatio mogući rizik potraživanja nastalih zbog toga.

Pošiljalac mora uz tovarni list priložiti, ili napraviti dostupnim prevozniku potrebne dokumente za izvršavanje carinskih formalnosti;

pošiljalac je odgovoran prevozniku za sva oštećenja prouzrokovana nepostojanjem, neadekvatnošću ili netočnošću takvih dokumenata.

Pošiljalac ima pravo raspolaganja robom i može zaustaviti njen tranzit ili promijeniti adresu isporuke do vremena utvrđenog za isporuku primalacu, osim ako nije naveo u CMR teretnom listu da primalac robe ima ovo pravo; po isporuci robe na adresu navedenu u teretnom listu, primalac preuzima pravo raspolaganja robom.

Ako prevoznik ne može slijediti smjernice iz CMR teretnog lista iz bilo kojeg razloga, mora pitati pošiljaoca ili primalaca za daljnje smjernice, u zavisnosti o tome tko ima pravo raspolaganja robom.

Prevoznik je odgovoran za ukupni ili djelomični gubitak robe i za svako oštećenje nastalo između vremena kada je preuzeo robu i vremena isporuke robe, osim ako je gubitak, oštećenje ili kašnjenje nastalo zbog pogrešnih radnji ili nemara tražitelja potraživanja; obaveza dokazivanja u ovom slučaju leži na prevozniku. Neisporučivanje robe u roku od 30 dana od utvrđene vremenske granice isporuke, ili unutar 60 dana od vremena kada je prvi prevoznik preuzeo robu ako nije navedeno vremensko ograničenje isporuke, zaključuje time da se roba smatra izgubljenom.

Kada se prevozi roba opasne prirode, prevoznik mora biti informisan o prirodi opasnosti i mjerama opreza koje se moraju preduzeti. Kada se prevozi roba opasne prirode, prevoznik mora biti informisan o prirodi opasnosti i mjerama opreza koje se moraju preduzeti.

### **3.3. CMR tovarni list**

Ovaj dokument izdaje prevoznik i predstavlja dokument koji služi kao dokaz da je roba primljena na prevoz. U ovom dokumentu prevoznik se obavezuje da će prevesti robu i uredno je predati primalacu. CMR se izdaje u tri istovjetna primjerka od kojih jedan ide pošiljalacu, drugi prati robu do primalaca, a treći zadržava prevoznik, i uglavnom četvrta kopija pravi se za prevoznika. Kada prevoznik preuzima robu, pošiljalac i prevoznik potpisuju crvenu, plavu i zelenu kopiju. Pošiljalac zadržava crvenu kopiju. Tovarni list sadrži informacije o: preduzeću pošiljalacu, preduzeću primalacu, detaljan opis robe, oznaci vozila,

troškovima prevoza i carina, a takođe i spisak dokumenata koji prate tovarni list.

The image shows a blank CMR (Carriage of Goods by Road) bill of lading form. At the top left is the **TRANSKOP** logo with the website [www.transkop.rs](http://www.transkop.rs). At the top right, it says **TRANSKOP DOO** sa gl. ured. and provides contact details for Belgrade. The form has a header section with **NEODNARODNI TOVARNI LIST** and **CMR** in large letters. Below this is a large section with a red oval containing the text **CMR**. The form is divided into several sections for entering details like sender and receiver information, goods description, and transport conditions.

*CMR tovarni list*

Sledeći detalji moraju biti uneseni u CMR tovarni list:

Pošiljalac (ime, adresa i zemlja), Carinska referenca/status, referenca pošiljaoca/agenta, Primalac (ime, adresa i zemlja), Prevoznik (ime, adresa i zemlja), Mjesto i datum preuzimanja robe, Sukcesivni prevoznici, Mjesto naznačeno za isporuku robe, Oznake i brojevi; broj i vrste paketa; opis roba, Ukupna težina, Volumen (m<sup>3</sup>), Cijena prevoza, Upute pošiljaoca za carinu, Primjedba, Priloženi dokumenti, Specijalni sporazumi, Primljena roba, Potpis, prevoznika, Preduzeće koje popunjava list, mjesto, datum, potpis, Kopije za: Pošiljaoca, Primaoca, Prevoznika

CMR tovarni list treba sadržavati i izjavu da je prevoz predmet CMR konvencije, ne u zavisnosti od drugih klauzula.

Tovarni list, takođe, mora sadržavati sledeće pojedinosti, gdje je to primjenjivo:

- ▶ Izjavu da je prenos i pretovar robe u drugo vozilo dopušteno;
- ▶ Troškove koje je pošiljalac preuzeo platiti;
- ▶ Iznos gotovine za troškove isporuke;
- ▶ Deklaraciju o vrijednosti robe;
- ▶ Smjernice pošiljaoca za prevoznika u pogledu osiguranja robe;
- ▶ Dogovoreno vremensko ograničenje u kojem se prevoz treba obaviti;
- ▶ Lista dokumenata koja je dana prevozniku;
- ▶ Strane mogu uključiti u konsignacijski list bilo koju drugu pojedinost koju smatraju potrebnom.

### **Oslobađanje od odgovornosti**

Prevoznik je oslobođen odgovornosti ako je gubitak, oštećenje ili kašnjenje prouzrokovano pogrešnim radnjama ili greškom tražitelja potraživanja, naputcima danim od tražitelja potraživanja, a ne zbog pogrešnih radnji i nemara prevoznika, promjenjivih osobina i nedostataka na robi ili zbog okolnosti koje prevoznik nije mogao izbjeći i posljedica koje nije mogao spriječiti.

Prevoznik ne snosi nikakvu odgovornost za plaćanje ako je gubitak prouzrokovao zbog:

- ▶ Pogrešnog djelovanja ili nemara osobe koja zahtijeva potraživanja;

- Uputa danih od potražitelja, a ne pogrešnog djelovanja prevoznika;
- Okolnosti koje prevoznik ne može izbjeći i okolnosti od kojih se prevoznik nije mogao zaštititi;
- Inherentnih osobina roba;
- Korištenja otvorenog vozila bez cerade, ukoliko je njihovo korištenje izričito dogovoreno (izuzev u slučajevima posebno opremljenih vozila);
- Slabih ili neispravnih uslova pakiranja i ambalaže roba;
- Rukovanja utovara, skladištenja ili istovara robe od strane pošiljaoca ili primalaca roba;
- Prirode određenih vrsta roba koje su podložne totalnom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju;
- Nedovoljnog ili neadekvatnog markiranja ili numerisanja roba.





## 4. DOZVOLE U MEĐUNARODNOM PREVOZU

### 4.1. Multilateralne dozvole (CEMT)

#### 4.1.1. Definicije

Evropska konferencija ministara prevoza (CEMT/CEMT) od svog osnivanja 1953. godine, nastoji olakšati međunarodni drumski prevoz i integrirati dotična tržišta. Multilateralna kvota prevozničkih dozvola uvedena je 1. januara 1974. i Vijeće ministara je smatralo da su učinili dobar korak prema postupnoj liberalizaciji drumskog prevoza tereta. Spomenuto dostignuće se moglo ostvariti samo zajedničkim snagama Zemalja članica i nastojanjima da se usklade uslovi konkurencije drumskih prevoznika iz različitih zemalja i način prevoza.

Uvođenjem normi s obzirom na emisiju buke i hemijskih sastojaka izduvnih gasova za “zelene” kamione, a potom i strože norme sigurnosnu opremu za “zeleniji i sigurni” kamion, kao i za “EURO3 sigurni” i “EURO5 sigurni” kamion, multilateralna kvota se takođe zalaže za ekološka i sigurna vozila.

Multilateralno obilježje dozvola služi takođe racionalizaciji korištenja vozila smanjivanjem broja praznih vožnji.

#### **Definicije termina:**

**Zemlja članica:** Zemlja koja sudjeluje u CEMT kvota sistemu.

**Treća zemlja:** Zemlja koja nije članica CEMT kvota sistema.

**Zemlja registracije:** Zemlja u kojoj je vozilo registrovano.

**Dozvola:** Dozvola koja vrijedi za određeni broj putovanja.

**Multilateralni karakter:** Mogućnost korištenja dozvole za vožnje između zemalja članica, osim zemalja registracije prevoznog preduzeća.

**Dnevnik vožnje:** Zapisnik koji je sastavni dio dozvole i sadrži informacije o prevoznim operacijama izvršenim po važećoj dozvoli u kronološkom redoslijedu, uključujući putovanja s tovarom i bez njega.

**Međunarodni prevoz:** Putovanje vozilom s tovarom ili bez tovara čije su tačke polaska i dolaska u dvije različite zemlje članice, s ili bez tranzita kroz jednu ili više zemalja članica ili zemalja koje nisu članice; u drugom slučaju, dozvola očigledno ne vrijedi na teritoriju zemlje koja nije članica.

**Prevoz za najam ili nagradu:** Prevoznačka operacija izvršena od strane prevoznog preduzeća za naknadu.

**Prevoz za vlastite potrebe:** Prevoz koji nije za najam ili nagradu, a dokazuje se odgovarajućim dokumentima na vozilu.

**Kabotaža:** Operacija drumskog prevoza gdje je roba natovarena i istovarena na dvije različite tačke unutar jedne zemlje vozilom koje je registrovano u drugoj zemlji.

**Povratni prevoz:** Prevoz isključivo između zemlje registracije i druge zemlje članice (dvije države članice) izvan zemlje registracije vozila.

**Prevozno preduzeće:** Svako fizičko ili pravno lice koje se profesionalno bavi međunarodnim drumskim prevozom robe i koje ima važeću licencu za obavljanje međunarodnog prevoza izdanu od strane nadležnog organa u zemlji zasnivanja.

**Tranzit:** Putovanje preko teritorija zemlje u kojoj roba nije ni utovarena ni istovarena.

**Vozilo:** Motorno vozilo registrovano u zemlji članici ili kombinacija vozila s prikolicom u kojoj je bar motorno vozilo registrovano u zemlji članici i isključivo namijenjeno za prevoz robe. Vozilo može biti vlasništvo preduzeća ili može biti stavljeno na raspolaganje putem ugovora o iznajmljivanju ili lizing ugovora.

**Unajmljeno vozilo:** Svako vozilo koje preduzeće uzima uz naknadu i dano vrijeme, koje se angažira za prevoz roba drumom za najam ili nagradu, ili za svoje vlastite potrebe putem ugovora o najmu ili lizingu s preduzećem koje je vlasnik vozila.

**Osnovna kvota:** Kvota koja je dodijeljena zemlji članici.

**Kvota:** Broj dozvola koji se svake godine stavlja na raspolaganje CEMT zemlji članici. Principi za izračunavanje ove kvote utvrđuju se na sastanku Radne grupe CEMT – a i odobravaju se od strane Vijeća ministara CEMT – a.

**Sekretarijat:** Sekretarijat Međunarodnog Prevozničkog foruma.

**Država (zemlja) zasnivanja:** Država članica, gdje je preduzeće osnovano u skladu s zakonom.

Sledeće Zemlje članice sudjeluju u kvota sistemu dana 1. januara 2005. Albanija, Armenija, Austrija, Azerbajdžan, Bjelorusija, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Republika Češka, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Makedonija, Gruzija, Njemačka, Grčka, Mađarska, Irska, Italija, Latvija, Lihtenštajn, Litva, Luksemburg, Malta, Moldavija, Holandija, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunjska, Ruska Federacija, Srbija, Crna Gora, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švedska, Švicarska, Turska, Ukrajina i Ujedinjeno Kraljevstvo.

#### ***4.1.2. Izdavanje i ograničenja CEMT dozvola***

CEMT dozvole su multilateralne dozvole za međunarodni prevoz robe drumskim saobraćajem, koji vrši prevozničko preduzeće Zemlje članice CEMT –a, na osnovu kvota sistema, a prevoz se obavlja:

- ▶ Među zemljama članicama CEMT – a;
- ▶ U tranzitu kroz područje jedne ili više CEMT Zemlje članice, i to vozilima registrovanim u Zemlji članici CEMT – a.

Dozvole ne vrijede za prevoz između Zemlje članice i treće države. Na primjer, vozilo koje vrši prevoz između Norveške (CEMT Zemlje članice, uključene u kvota sistem) i Irana kao krajnje destinacije (zemlje koja nije članica CEMT-a, ali graniči sa Zemljom članicom CEMT-a), CEMT dozvola ne vrijedi.

CEMT dozvole vrijede ako je u pitanju tranzit kroz treću državu (na primjer, utovar u Norveškoj, a istovar u Rusiji, tranzit kroz Iran).



*EURO 3 CEMT dozvola, koja važi za Italiju, a ne važi za Austriju i Grčku (prednja strana)*



*EURO 3 CEMT dozvola, koja važi za Italiju, a ne važi za Austriju i Grčku (zadnja strana)*

### 4.1.3. Produženje i ograničenja važenja dozvola

CEMT zemlje članice priznaju kao važeće dozvole izdane od strane druge zemlje članice i koje su korištene u skladu s gore navedenim odredbama i svim dolje navedenim ograničenjima.

Postoje godišnje dozvole, zelene boje, koje vrijede za kalendarsku godinu (1. januara–31. decembra) i kratkoročne dozvole koje važe 30 dana, žute boje, i sadrže pečat „kratkoročna dozvola“.

Ako se vožnja obavlja skupom vozila, dozvolu izdaje nadležni organ u državi u kojoj je registrovano vučno vozilo. Ova dozvola vrijedi za skup vozila s prikolicom, čak ako prikolica ili poluprikolica nije registrovana na ime vlasnika dozvole ili je registrovana u drugoj zemlji članici.

Neke dozvole se ne mogu koristiti na teritoriju nekih zemalja članica i iz tog razloga su označene crvenim pečatom. Na primjer, dozvole označene crvenim pečatom s državnom oznakom Austrije, Italije ili Mađarske ne vrijede na teritoriju te države članice.

Kratkoročne dozvole ne vrijede na teritoriju Austrije.



Oznake nevažećih CEMT dozvola za pojedine države

Neke dozvole se mogu koristiti isključivo s ovdje navedenim vozilima:

„EURO III sigurno“ vozilo - u tom slučaju na CEMT dozvoli otisnut je zeleni pečat s brojem „III“ u sredini;



EURO III sigurno vozilo

„EURO IV sigurno“ vozilo - u tom slučaju na CEMT dozvoli otisnut je zeleni pečat s brojem „IV“ u sredini;



*EURO IV sigurno vozilo*

„EURO V sigurno“ vozilo - u tom slučaju na CEMT dozvoli otisnut je zeleni pečat s brojem „V“ u sredini.



*EURO V sigurno vozilo*

#### **4.1.4. Upotreba CEMT dozvola**

Dozvolu u određeno vrijeme može koristiti samo jedno vozilo. Ona mora biti u vozilu od mjesta utovara do mjesta istovara, tokom vožnje s punim vozilom, koja prethodi ili prati vožnju s teretom.

Zemlja utovara vozila se može razlikovati od zemlje podrijetla robe koja se utovara.

CEMT dozvolom ne odobrava se kabotaža.

CEMT dozvola ne oslobađa prevoznika od zahtjeva vezanih za bilo koju drugu dozvolu za prevoz tereta u smislu veličine ili težine ili za posebne kategorije robe.

CEMT dozvola može se koristiti za vozila u zakupu ili na leasing, bez vozača, od strane prevoznog preduzeća kojem je izdana. Vozilo mora biti isključivo na raspolaganju preduzeću koje ga koristi kada je iznajmljeno i mora ga voziti osoblje tog preduzeća.

U vozilu se mora nalaziti ugovor o zakupu ili leasing-u, ili ovjeren izvod iz tog ugovora u kojem je navedeno ime najmodavca, ime zakupca, datum i trajanje ugovora i identifikacijski broj vozila.

Kada vozač nije osoba koja je iznajmila vozilo, ugovor o radu vozača ili ovjereni izvod iz tog ugovora u kojem je navedeno ime uposlenog, ime poslodavca, datum i trajanje angažmana ili posljednja platna lista.

Preduzeće ne može prenositi CEMT dozvole na treće lice.

Budući da na prvoj strani dozvole treba biti naveden naziv preduzeća, neophodno je da taj naziv odgovara nazivu prevoznika koji obavlja prevoznju operaciju.

U slučajevima kada vožnja počinje s jednom godišnjom ili kratkoročnom dozvolom i nastavlja se s drugom, izdanom za sledeće period, obje dozvole trebaju biti u vozilu tokom cijele vožnje.

CEMT dozvole, dnevnicu vožnje i pripadajuće potvrde, ne smiju biti obloženi folijom ili sličnim zaštitnim filmom.

#### **4.1.5. Dnevnik putovanja**

Vlasnik CEMT dozvole treba posjedovati i Dnevnik vožnje.

Svaka zemlja članica na svom jeziku mora štampati određeni broj dnevnika vožnje, namijenjenih za godišnje i kratkoročne dozvole.

Dnevnicu, koji sadrže pet stranica, obično se nalaze uz mjesečne dozvole. Preporučuje se štampanje 52 samokopirajuće i brojčano označene stranice za godišnje dnevnicu, koji odgovaraju periodu od 52 sedmice u godini. Dnevnik vožnje treba glasiti na ime prevoznika i ne smije biti prenosiv. Dnevnicu trebaju imati isti broj kao i dozvole na koje se odnose, s podbrojevima ako je potrebno, budući da se novi Dnevnik može izdati samo ako i kada je prvi popunjen. U slučaju da se ovo ne poštuje, sama dozvola može se smatrati nevažećom.

Dnevnik vožnje se mora ispuniti prije početka bilo koje vožnje s teretom između svakoga mjesta utovara i istovara, te za svaku vožnju praznim vozilom.

U slučajevima kada se tokom jednog putovanja roba utovara ili istovara na različitim mjestima, pojedine etape se moraju prikazati u kolonama 1, 2, 3, 5, 6, označavajući ih s „+“, npr. kolona 2a: mjesto utovara: Ventspils + Riga + Bauska; kolona 5: ukupna težina 12 + 5 + 5.



Sve ispravke moraju biti napravljene tako da originalan natpis ili brojke ostanu čitljive.

U slučajevima kada vožnja počinje s jednom godišnjom ili kratko-ročnom dozvolom i nastavlja se s drugim, izdanom za sledeće period. Dnevnik vožnje za dozvolu s kojom je vožnja obavljena treba sadržavati informaciju o cijelom putovanju i u rubrici „Posebne napomene“ treba unijeti broj dozvole pod kojom je putovanje započeto.

Dozvola, Dnevnik vožnje i certifikati za „EURO III sigurni“ kamion ili „EURO IV sigurni“, „EURO V sigurni“ kamion se drže u vozilu i na zahtjev se moraju dati nadležnim kontrolnim organima na uvid. Nakon toga, ovi kontrolni organi mogu stavljati pečat u Dnevnik vožnje.

Popunjeni listovi zapisnika čuvaju se u Dnevniku vožnje do isteka roka važenja naznačenog u dozvoli.

Kopije listova zapisnika se odvajaju i dostavljaju nadležnom organu ili službi u roku od dva sedmice nakon isteka svakog kalendarskog meseca, ako se radi o godišnjoj dozvoli.

Dozvole se neće smatrati važećim ukoliko slijedeći obavezni podaci nisu uneseni u njih:

- Naziv ili puna adresa prevoznog preduzeća;
- Potpis i pečat tijela koje je izdalo dozvolu;
- Datumi početka i isteka vrijednosti dozvole;
- Datum izdavanja dozvole.

Tabela: Dnevnik vožnje

Broj vozila	Broj dozvole	Broj vozila	Broj dozvole	Broj vozila	Broj dozvole	Broj vozila	Broj dozvole
1	1	1	1	1	1	1	1
2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3
4	4	4	4	4	4	4	4
5	5	5	5	5	5	5	5
6	6	6	6	6	6	6	6
7	7	7	7	7	7	7	7
8	8	8	8	8	8	8	8
9	9	9	9	9	9	9	9
10	10	10	10	10	10	10	10

*Tabela: Dnevnik vožnje (popunjena)*

Dozvola koja je izgubljena pa zamijenjena, ali kasnije nađena, više ne vrijedi. Upotreba takve dozvole, paralelno s zamjenskom dozvolom kažnjava se oduzimanjem tih dozvola od strane nadležnih organa.

Vozila više kategorije (kao što je „EURO V sigurni“), mogu koristiti dozvole niže kategorije (kao što je „EURO III sigurni“), što nije moguće u obrnutom slučaju.

Samo u slučajevima korištenja izgubljene ili ukradene dozvole, ili ako je koristi prevoznik kojem dozvola nije izdana ili ako je dozvola krivotvorena ili istekla, kao i u slučaju isteklog uvjerenja, dozvola ili uvjerenje automatski se oduzima kao dokaz provedbe nacionalnih procedura. Kopija, ili ukoliko nije potrebna za nacionalne procedure – originalna dozvola ili originalno uvjerenje s potrebnim podacima se dostavljaju bez daljnjeg odlaganja (u roku od 30 dana) nadležnom organu u zemlji zasnivanja prevoznika.

#### **4.1.6. Međusobna pomoć**

CEMT dozvole se mogu koristiti isključivo uz prateću dokumentaciju, kako slijedi:

- ▶ Dnevnik vožnje (na jednom od službenih jezika u BiH ako je domaći prevoznik);
- ▶ Certifikat o tehničkoj usklađenosti vučnog vozila u pogledu emisije ispušnih gasova, emisije buke i nivoa bezbjednosti za „EURO III sigurno“, EURO IV sigurno“ ili „EURO V sigurno“

vozilo na jednom od jezika u BiH, francuskom, engleskom ili njemačkom);

- ▶ Certifikat o tehničkoj usklađenosti priključnog vozila u pogledu emisije ispušnih gasova, emisije buke i nivoa bezbjednosti, na jednom od jezika u BiH, francuskom, engleskom ili njemačkom);
- ▶ Certifikat o tehničkoj ispravnosti za vučno i priključno vozilo, na jednom od četiri jezika (jednom od jezika u BiH, francuskom, engleskom ili njemačkom);
- ▶ CMR-a (međunarodnog tovarnog lista).

## **4.2. Bilateralne dozvole**

Bilateralna dozvola je dozvola na osnovu koje prevoznik ima pravo obavljati jednu vožnju u polasku i jednu vožnju u povratku, između dvije države koja se određuje bilateralnim sporazumom. Bilateralnim regulisanjem se potiču izvjesni uspjesi, odnosno omogućuje minimalno obavljanje međunarodnog drumskog prevoza. Ipak ovakvu orijentaciju treba shvatiti samo kao izlaz iz većih poteškoća. Ovakav način regulisanja ima i ozbiljnih nedostataka.

<b>BIH</b> <b>Bosna i Hercegovina</b>	BOSNA I HERCEGOVINA BOSNA I HERZEGOVINA BOSNIA AND HERZEGOVINA	www.gov.ba www.gov.ba www.gov.ba
	GODIŠNJA DOZVOLA ZA MEĐUNARODNE PROMETNE PROMETNE GODIŠNJA DOZVOLA ZA MEĐUNARODNE PROMETNE PROMETNE ANNUAL BILATERAL PERMIT FOR INTERNATIONAL TRADE	GODIŠNJA DOZVOLA ZA MEĐUNARODNE PROMETNE PROMETNE GODIŠNJA DOZVOLA ZA MEĐUNARODNE PROMETNE PROMETNE ANNUAL BILATERAL PERMIT FOR INTERNATIONAL TRADE
	GODIŠNJA DOZVOLA ZA MEĐUNARODNE PROMETNE PROMETNE GODIŠNJA DOZVOLA ZA MEĐUNARODNE PROMETNE PROMETNE ANNUAL BILATERAL PERMIT FOR INTERNATIONAL TRADE	GODIŠNJA DOZVOLA ZA MEĐUNARODNE PROMETNE PROMETNE GODIŠNJA DOZVOLA ZA MEĐUNARODNE PROMETNE PROMETNE ANNUAL BILATERAL PERMIT FOR INTERNATIONAL TRADE
Ime i prezime Name and surname		Broj dozvole Permit No.
DRŽAVNA TERITORIJA State	BOSNA I HERCEGOVINA BOSNA I HERZEGOVINA BOSNIA AND HERZEGOVINA	
MJEŠTOVIŠTE Municipality		
ADRESA Address		
Datum izdavanja Date of issue		
PREZENTACIJSKI PREZENTACIJSKI PREZENTACIJSKI	Podpis izdavalca Signature of issuer	POTPIŠI I PEČAT IZDAVA SIGNATURE AND SEAL OF THE ISSUING AUTHORITY
IZDAVA Issuer	Podpis izdavalca Signature of issuer	POTPIŠI I PEČAT IZDAVA SIGNATURE AND SEAL OF THE ISSUING AUTHORITY
Datum izdavanja Date of issue		
Podpis izdavalca Signature of issuer		






Godišnja bilateralna dozvola

### 4.2.1. Način korištenja dozvola

Prevoznik je obavezan dozvolu koristiti samo za prevoz vozilima koja se nalaze na spisku vozila popisanih za međunarodni prevoz i u skladu s Zakonom, Pravilnikom i drugim propisima.

Značenje skraćenica za jednokratne ino-dozvole za prevoz tereta

- **A/BT** austrijska bilateralna dozvola za obična (crna) vozila,
- **A/BG** austrijska bilateralna dozvola za eko vozila,
- **A/ UNT** austrijska univerzalna tranzitna dozvola za obična vozila,
- **A/UNG** austrijska univerzalna tranzitna dozvola za eko vozila,
- **I/UNT** talijanska univerzalna tranzitna dozvola,
- **SK** slovačka dozvola (koristi se kao bilateralna i kao tranzitna),
- **CZ** češka dozvola (koristi se kao bilateralna i kao tranzitna),
- **D** njemačka univerzalna tranzitna dozvola,
- **B** belgijska dozvola (koristi se kao bilateralna i kao tranzitna),
- **BY/BLT** bjeloruska bilateralno tranzitna dozvola,
- **DK/UNT** danska univerzalna dozvola,
- **DK/TD** danska dozvola za treće zemlje,
- **E/BT** španjolska bilateralna dozvola,
- **ES/UNT** estonska univerzalna tranzitna dozvola,
- **F/BT** francuska bilateralna dozvola,
- **F/TD** francuska dozvola za treće države,
- **GR/BLT** grčka bilateralno-tranzitna dozvola,
- **HR/TD** hrvatska dozvola za treće države,
- **L/BT** latvijska bilateralna dozvola,
- **L/UNT** latvijska univerzalna tranzitna dozvola,
- **NL** Holandija univerzalna dozvola,
- **M/TD** makedonska dozvola za treće države,
- **PL/TD** poljska dozvola za treće države,
- **PL/BT** poljska bilateralna dozvola,
- **R/UNG** rumunjska univerzalna tranzitna za eko vozila,
- **R/UNT** rumunjska univerzalna tranzitna za obična vozila,
- **R/BT** rumunjska bilateralna dozvola,
- **SLO/TD** slovenska dozvola za treće zemlje,
- **SRB/TD** srbijanska dozvola za treće zemlje
- **UK/BT** ukrajinska bilateralna dozvola i
- **UK/TD** ukrajinska dozvola za treće države.

<b>REPUBLIKA HRVATSKA</b> Ministarstvo gospodarstva i turizma / 1210		<b>REPUBLIC OF CROATIA</b> Ministry of economic affairs, tourism and communications		
<b>DOZVOLA ZA PRIJEVOZ TERETA                  U MEĐUNARODNOM CESTOVNOM PROMETU</b> Permit for the international transport of goods by road				
<b>HR 2003</b>	HRVATSKA CROATIA	BOSNA I HERCEGOVINA BOSNIA AND HERZEGOVINA		
<b>TREĆE ZEMLJE / THIRD COUNTRIES</b>				
Datum izdavanja / Date of issue: 21. 01. 2004. Mjesto izdavanja / Place of issue:  Podpis / Signature:	Ime / Name: Adresa / Address: Broj / No.:	Broj dozvole / Permit no.: Datum isteka / Expiry date: Broj vozila / Vehicle no.:	<b>Carinski bilj / Customs form</b> Mjesto / Place:	
Broj i vrsta robe / No. and kind of goods: <input type="checkbox"/> Uredno / Regular <input checked="" type="checkbox"/> Neuredno / Irregular		Broj i vrsta vozila / No. and kind of vehicle: <input type="checkbox"/> Kamion / Truck <input checked="" type="checkbox"/> Kamion s prikolicom / Truck with trailer <input type="checkbox"/> Plovidba / Ship		
Mjesto izdavanja / Place of issue: Datum izdavanja / Date of issue:	Broj i vrsta vozila / No. and kind of vehicle: Datum izdavanja / Date of issue:	Mjesto izdavanja / Place of issue: Datum izdavanja / Date of issue:		
Mjesto izdavanja / Place of issue: Datum izdavanja / Date of issue:	Broj i vrsta vozila / No. and kind of vehicle: Datum izdavanja / Date of issue:	Mjesto izdavanja / Place of issue: Datum izdavanja / Date of issue:		

Den, på hvilken denne tilladelse gælder:  
 Gælder for alle køretøjer af klasse M1, M2 og M3, der er registreret i Danmark og som er godkendt til international transport af passagerer.

<b>DK</b>	<b>FÆRDELSESTYRELSEN</b> <small>Postboks 10, 1200 København K</small>
-----------	--

**TILLADELSE TIL ET BESTEMT ANTAL TURE**  
(Denne tilladelse) = bestyrelsen for 2024 bestemte antal og datoer.

**Kun gyldig i 2024**  
**Only valid in 2024**  
**Nur gültig in 2024**

Antal tilladelsesturpersoner 1

Antal tilladelsesturpersoner  
 Antallet af tilladelsesturpersoner

**TILLADELSE NR. TR N/ 2071034**  
(Tilladelsestype) Ant. Tilladelsesturpersoner

**Tilladelse til international godstransport ad landevej**  
(Tilladelsestype) Ant. Tilladelsesturpersoner af klasse M1, M2 og M3, der er registreret i Danmark og som er godkendt til international transport af passagerer.

**1. Navn** \_\_\_\_\_ **FN** \_\_\_\_\_

**2. Adresser** \_\_\_\_\_

**3. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Tredjelandskørsel, kun gyldig til busstransport**

**4. Supplerende oplysninger om køretøjer**  
(Tilladelsestype) Ant. Tilladelsesturpersoner

**5. Dato** \_\_\_\_\_

**6. Tid** \_\_\_\_\_

**7. Ud** \_\_\_\_\_

**8. Tilbage** \_\_\_\_\_

**9. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**10. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**11. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**12. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**13. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**14. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**15. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**16. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**17. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**18. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**19. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_

**20. Godkendelsesdato** \_\_\_\_\_ **Antal** \_\_\_\_\_







**CESKA REPUBLIKA**  
VEŘEJNÉ ZDRAVÍ

**ROZLIŠENÍ** 054801

**31.01.2004**

1. Jméno a příjmení pacienta		2. Jméno lékaře	
3. Adresa pacienta		4. Adresa lékaře	
5. Místo vyšetření		6. Datum vyšetření	
7. Příčina onemocnění		8. Příčina úrazu	
9. Popis onemocnění		10. Popis úrazu	
11. Léčba		12. Léčba	
13. Prognóza		14. Prognóza	
15. Závěr		16. Závěr	
17. Podpis lékaře		18. Podpis lékaře	
19. Podpis pacienta		20. Podpis pacienta	



МІНІСТАРСТВА ТРАНСПОРТУ І КОМУНІКАЦІЙ РЕСПУБЛІКИ БЕЛАРУСЬ  
 MINISTRY OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS OF THE REPUBLIC OF BELARUS

**ДАЗВОЛ**  
 на міжнародну експлуатацію автомобіля / дозволение на выезде  
 AUTHORIZATION  
 for international transportation of motor-vehicle on road

П/№ **0098873**

**BY**

Кількість дозволених водіїв  
 Number of authorized drivers: **1**

Термін дії цього дозволу  
 Validity period: **2003**

Країна  
 Country: **Боснія і Герцеговіна**

Транзит  
 Transit: ~~Україна~~

Назва Республіки Боснії і Герцеговіни  
 Name of the Republic: **Боснія і Герцеговіна**

Назва перевізника і торгова марка  
 Name of the carrier and trade mark:

Автомобіль  
 Car:

Регістраційний номер автомобіля  
 Motor-vehicle registration number:

Місцевий зв'язувальний пункт  
 Local contact point:



Цей дозвіл є дійсним за умови наявності у водія відповідних кваліфікаційних документів.  
 This authorization is valid provided the driver has the necessary qualification documents.

 <b>РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА</b> РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА РЕСПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА		<b>ВАЖИ У:</b> ОБЛАСТ: КОД: КОД:	<b>2003</b>
<b>МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ПРСОД</b> МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ПРСОД МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ПРСОД МИНИСТЕРСТВО ЗА ТРАНСПОРТ И ПРСОД			
<b>ДОЗВОЛА</b>			
КАЗЕНА (ОПРЕДЕЛУВАНА) 41000247000			
<b>ЗА ПЕРЕВО НА СТОКА ВО МЕДИНАРОДНОТ ПАТЕН СОМРАЌАЈ</b> ЗА ПЕРЕВО НА СТОКА ВО МЕДИНАРОДНОТ ПАТЕН СОМРАЌАЈ ЗА ПЕРЕВО НА СТОКА ВО МЕДИНАРОДНОТ ПАТЕН СОМРАЌАЈ ЗА ПЕРЕВО НА СТОКА ВО МЕДИНАРОДНОТ ПАТЕН СОМРАЌАЈ			
<b>ИЗДАВАЧКА ИНСТИТУЦИЈА</b> ИЗДАВАЧКА ИНСТИТУЦИЈА ИЗДАВАЧКА ИНСТИТУЦИЈА ИЗДАВАЧКА ИНСТИТУЦИЈА	<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА	<b>ТД</b> <b>ТД</b>	<b>ПРЕДНА</b> <b>ПРЕДНА</b> <b>ПРЕДНА</b> <b>ПРЕДНА</b>
<b>ОПИС НА СТОКАТА</b> ОПИС НА СТОКАТА ОПИС НА СТОКАТА ОПИС НА СТОКАТА		<b>КОЛИЧЕСТВО</b> КОЛИЧЕСТВО КОЛИЧЕСТВО КОЛИЧЕСТВО	<b>1</b>
<b>ОПИС НА ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈАТА</b> ОПИС НА ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈАТА ОПИС НА ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈАТА ОПИС НА ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈАТА			
<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА	<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА	<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА	<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА
<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА	<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА	<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА	<b>КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА</b> КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА КАКО ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈА
<b>ОПИС НА СТОКАТА</b> ОПИС НА СТОКАТА ОПИС НА СТОКАТА ОПИС НА СТОКАТА			
<b>ОПИС НА ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈАТА</b> ОПИС НА ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈАТА ОПИС НА ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈАТА ОПИС НА ПЕРСОНАЛИЗАЦИЈАТА			
			

**GR**

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ & ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΟ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**№ 0033**

ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΟ ΜΑΡΚΑΡΙΣΜΟ  
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

**ΑΔΕΙΑ**

ΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΔΙΕΞΟΔΟΥ ΣΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΣΤΑΣΕΙΣ ΕΙΣΧΡΟΝΗΣ ΣΤΙΣ ΣΥΝΕΤΕΡΕΣ ΧΩΡΕΣ

**PERMIT**

This is a permit of limited validity for use in Greece and in certain neighbouring countries in the event of special circumstances

<p>1. Ονομασία Οχήματος</p> <p>Αριθμός Π.Δ. οχήματος</p>	
<p>2. Ημερομηνία: 0000</p>	
<p>3. Ονομασία Διακινητή Οχημάτων S.A.</p>	
<p>4. Αρμόδιος Οργανισμός</p> <p>Το Ελεγκτικό Πρωτόκολλο</p>	
<p>5. Σφραγίδα</p> 	<p>6. Σημειώσεις</p> <p>Αρμόδιος Οργανισμός</p>

Η παρούσα ΑΔΕΙΑ, η οποία είναι κτηματοεξαρτημένη από την άσκηση δικαιώσεων, όπως ορίζεται στο άρθρο 1019 του Αστικού Κώδικα, εκδίδεται με την προϋπόθεση ότι ο δικαιούχος της ΑΔΕΙΑΣ θα τη χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για τον σκοπό που προβλέπεται σε αυτήν. Ο δικαιούχος της ΑΔΕΙΑΣ υποχρεώνεται να τη χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για τον σκοπό που προβλέπεται σε αυτήν. Ο δικαιούχος της ΑΔΕΙΑΣ υποχρεώνεται να τη χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για τον σκοπό που προβλέπεται σε αυτήν. Ο δικαιούχος της ΑΔΕΙΑΣ υποχρεώνεται να τη χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για τον σκοπό που προβλέπεται σε αυτήν.

Η παρούσα ΑΔΕΙΑ, η οποία είναι κτηματοεξαρτημένη από την άσκηση δικαιώσεων, όπως ορίζεται στο άρθρο 1019 του Αστικού Κώδικα, εκδίδεται με την προϋπόθεση ότι ο δικαιούχος της ΑΔΕΙΑΣ θα τη χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για τον σκοπό που προβλέπεται σε αυτήν. Ο δικαιούχος της ΑΔΕΙΑΣ υποχρεώνεται να τη χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για τον σκοπό που προβλέπεται σε αυτήν. Ο δικαιούχος της ΑΔΕΙΑΣ υποχρεώνεται να τη χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για τον σκοπό που προβλέπεται σε αυτήν. Ο δικαιούχος της ΑΔΕΙΑΣ υποχρεώνεται να τη χρησιμοποιήσει αποκλειστικά για τον σκοπό που προβλέπεται σε αυτήν.

INSTITUCIJA ZA VEŠTAČENJE INSTITUTION FOR EXPERTISE		INSTITUCIJA ZA VEŠTAČENJE INSTITUTION FOR EXPERTISE	
INSTITUCIJA ZA VEŠTAČENJE INSTITUTION FOR EXPERTISE		INSTITUCIJA ZA VEŠTAČENJE INSTITUTION FOR EXPERTISE	
<b>DOVOLJENICA</b> ZA PRAVO VEŠTAČENJA I AKREDITOVANJE VEŠTAČIMA I VEŠTAČIMA		IIII - 070 2003 TD 1100888	1
VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE			
VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE	VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE		
	VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE		
VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE	VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE		
	VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE		
VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE	VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE		
	VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE		
VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE	TD 1100888	IIII - 070	VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE
VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE	TD 1100888	IIII - 070	VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE I VEŠTAČENJE

PROFESIONALNE KOMPETENCIJE VOZAČA

2003



EST - ESTIMATION SYSTEMS LTD. 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA  
 ESTIMATION SYSTEMS LTD. 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA

**ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST)**  
 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA

**ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST)**  
 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA

B

**ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST)**  
 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA

1

<b>Driver ID</b>	000000000000000000000000	ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST) 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA
<b>Driver's Current Job</b>	000000000000000000000000	ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST) 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA
<b>Driver's Current Job</b>	000000000000000000000000	ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST) 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA

**ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST)**  
 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA

**ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST)**  
 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA

**01.01.2003**

**31.01.2004**

**ESTIMATION SYSTEMS LTD. (EST)**  
 1000 UNIVERSITY AVENUE, SUITE 1000, WILLOWDALE, ONTARIO L4Y 1G8 CANADA









## 5. TIR KARNET I PROCEDURE

### 5.1. Ciljevi i principi TIR sistema

Od 1975. godine pod nadležnošću Ekonomske komisije za Evropu Ujedinjenih naroda (UN/ECE) usvojena je Carinska konvencija o međunarodnom prevozu roba pod okriljem TIR karneta. TIR konvencija ima 61 ugovornu stranu, uglavnom u Evropi, Bliskom Istoku i Centralnoj Aziji i primjenjuje se u 47 zemalja: Albanija, Austrija, Azerbejdžan, Bjelorusija, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Češka, Cipar, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Gruzija, Njemačka, Grčka, Mađarska, Iran, Irska, Izrael, Italija, Jordan, Kazahstan, Kirgistan, Kuvajt, Latvija, Litva, Luksemburg, Maroko, Holandija, Norveška, Poljska, Portugal, Republika Moldavija, Rumunjska, Ruska Federacija, Slovačka Republika, Slovenija, Srbija, Španjolska, Švedska, Švicarska, Makedonija, Tunis, Turska, Ukrajina, Velika Britanija, Uzbekistan, Crna Gora.



*Oznaka TIR table*

### 5.1.1. Ciljevi TIR sistema

Karnet TIR (franc. Transport International par la Rout) je carinski dokument kojim se pojednostavljaju carinske formalnosti u međunarodnom prevozu robe. Nadzor i postupak nad drumskim prevoznim sredstvima, kontejnerima i robom u režimu karneta TIR određuje se “Carinskom konvencijom o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR”. Sistem TIR je napravljen kako bi maksimalno olakšao međunarodno kretanje robe pod carinskim žigom. Sistem tranzitnim državama garantira pokrivanje carina i poreza u slučaju zloupotrebe (krijumčarenja).

Vozila i kontejneri moraju zadovoljavati određene uslove kako bi mogli prevoziti robu međunarodnom prevozu s oznakom TIR.

Vozilo mora biti građeno tako da:

- ▶ Roba ne može biti izvađena ili unesena u zatvoreni dio vozila bez ostavljanja vidnih tragova pokušaja ili bez povrede carinskih obilježja;
- ▶ Carinska obilježja se mogu lako i uspješno staviti;
- ▶ Ne sadrži skriveni prostor u kojem bi se roba mogla sakriti;
- ▶ Svi prostori u koje se može staviti roba su pristupačni za carinski pregled.

Kontejner mora biti:

- ▶ Potpuno ili djelomice zatvoren tako da tvori spremnik za robu;
- ▶ Trajne i dovoljno čvrste građe za višekratnu upotrebu;
- ▶ Posebno namijenjen olakšanju prevoza robe jednim ili različitim prevoznim sredstvima bez posebnog prekrcaja robe;
- ▶ Namijenjen lakom manipuliranju;
- ▶ Napravljen tako da se lako puni i prazni;
- ▶ Unutrašnje zapremine jedan ili više kubičnih metara.

Za vozilo ili kontejner koje ispunjava uslove izdaje se “Uvjerenje o odobrenju za prevoz robe pod carinskim obilježjem”, s rokom valjanosti od dvije godine. Na vozilo ili kontejner mora biti stavljena tabla TIR s prednje i zadnje strane. Tabla sadrži bijela slova na plavoj podlozi, a njene su dimenzije 400 × 250 mm.



## 5.2. Učesnici TIR konvencije

TIR konvencija definisa nekoliko učesnika:

- Carinske uprave;
- Nacionalne garatne asocijacije;
- Vlasnik TIR karneta: prevoznici operateri;
- Ujedinjeni narodi - ekonomska komisija Ujedinjenih naroda za Evropu (UN ECE) nadležna je za održavanje i reviziju TIR konvencije u skladu sa praktičnim potrebama, ali i za usvajanje izmjena radi preventivnog i adekvatnog odgovora na nove tehnike kriminala;

**IRU** - je administrator TIR konvencije i posjeduje nadležnosti i obaveze preduzimanja potrebnih koraka kako bi se osiguralo da asocijacije i operateri prevoznici koriste standardne i sukladne primjene TIR konvencije. IRU ima finansijsku odgovornost zaštite garantnih asocijacija. Ova odgovornost je podržana šemom osiguranja koja se zove TIR Garantni lanac IRU.

Tok poravnanja plaćanja potraživanja:

- IRU plati jamstvenoj asocijaciji;
- Jamstvena asocijacija plaća Carinskoj upravi;
- Međunarodni fond osiguranja (IPA) refundira IRU;
- Nacionalna osiguravajuća kompanija refundira IPA.

### 5.2.1. Procedura TIR operacije

Procedura za pristupanje TIR sistemu, obuhvata početnu prijavu koja se podnosi Spoljnotrgovinskoj komori Bosne i Hercegovine,

Udruženju međunarodnih drumskih prevoznika tereta -TIR odjeljenju (u daljem tekstu: TIR odjeljenje).

1. Podnosilac prijave je dužan dostaviti:

- Čitko popunjen i ovjeren Prijemni obrazac – Podaci o pravnom licu;
- Čitko popunjen i ovjeren obrazac Ovlaštenja za osobe koje će biti zadužene za TIR sistem;
- Izjava o vozilima za prevoz pod TIR karnetom;
- Izjava prevoznika da je osposobljen za pravilnu primjenu TIR Konvencije;
- Obrazac za bankarsku garanciju;
- Izvod iz sudskog registra sa svim priložima (ovjereni kopija);
- Bilance stanja i uspjeha u posljednje dvije godine (ovjereni kopija);
- Uvjerenje da se ne vodi prekršajni postupak iz oblasti carina i poreza;
- Uvjerenje da nije prekršajno kažnjavan iz oblasti carina i poreza;
- Uvjerenje o dugu (ukoliko postoje prekršaji iz oblasti carina i poreza, potrebno je tražiti Uvjerenje o dugu).

2. TIR odjeljenje će izvršiti provjeru podnosioca Prijave koji traži pristup TIR sistemu, ispunjava li sledeće uslove da je:

- Sposoban obavljati međunarodni drumski prevoz tereta;
- Solidnog finansijskog stanja;
- Osposobljen da pravilno primjenjuje TIR Konvenciju.

3. Ukoliko podnosilac Prijave zadovoljava tražene uslove tada će TIR odjeljenje popuniti MAF obrazac i dostaviti ga Upravi za indirektno oporezivanje BiH (u daljem tekstu: Uprava). TIR odjeljenje će podnosiocu prijave dodijeliti ID broj korisnika TIR karneta. ID broj ima slijedeću formu BIH/067/xxxx, a sastoji se od tri komponente koje su međusobno razdvojene kosom crtom („/“) i predstavljaju sledeće:

- BIH troslovnna skraćenica za zemlju u skladu sa klasifikacijskim sistemom Međunarodne organizacije za standardizaciju (ISO);
- 067 trocifreni kod Udruženja koje je ovlastilo korisnika TIR karneta u skladu s klasifikacijskim sistemom IRU-a;

- ▶ xxxx broj koji se sastoji od uzastopnog niza cifara, a identificira korisnika TIR karneta, u skladu sa Aneksom 9, II dijelom TIR Konvencije.

5. TIR odjeljenje popunjava MAF obrazac (Prilog 4) i dostavlja ga Upravi, zajedno s kopijom Uvjerenja o ne vođenju prekršajnog postupka iz oblasti carina i poreza i Uvjerenja o ne postojanju pravosnažne presude o prekršajima iz oblasti carina i poreza.

### 5.3. Kako praktično popuniti TIR karnet

The image shows a filled-out TIR Carnet form. At the top left is the IRU logo (International Road Transport Union) with the text "Union Internationale des Transporteurs Routiers". To the right is a large red circle. Below the logo, the text "CARNET TIR ★" is printed in large, bold letters. Underneath, "6 volets" is written in red, and "NK33000000" is printed in black. The form is divided into several sections. Section 1 contains the name and address of the TIR Training Association: "TIR TRAINING ASSOCIATION c/o 1, Address: 6, 3000 Bern, Switzerland". Section 2 contains the name and address of the TIR International Transport Company: "TIR International Transport Company, 12 Chemin de la Vierge, CH - 1011, Bellinzona, CH-301000". Section 3 contains a circular stamp of the TIR Training Association and the handwritten number "47". Section 4 contains the handwritten number "NK33000000". Section 5 contains the countries "SWITZERLAND (CHE)" and "SLOVENIA (SVN)". Section 6 contains the handwritten number "GE 765891". Section 7 contains the handwritten number "141500-027-119/1007". Section 8 contains a signature. The form is filled with handwritten and printed information, including a large red watermark "TIR" in the background.

**Ko:** udruženje & korisnik

**Kada:** prilikom izdavanja & prije početka prevoza

**Šta:** naslovna stranica TIR karneta - korica

**Odjeljci (polja) 1. do 4. ispunjava udruženje prilikom izdavanja**

Odjeljak 1: Datum, (datum)važnost TIR karneta (najviše 60 dana od datuma (datuma) izdavanja koji nije uključen). TIR karnet mora biti prihvaćen od strane polazne carinarnice prije ili najkasnije tog datuma, ali nikako nakon datuma (datuma) isteka važnosti.

Odjeljak 2: Podaci o udruženju

Odjeljak 3: Svi podaci o korisniku uključivo jedinstveni matični broj

Odjeljak 4: Pečat i potpis udruženja

**Odjeljke 6. do 12. ispunjava korisnik prije putovanja**

Odjeljak 6: Zemlja(e) polaska uključujući ISO alfa oznaku

Odjeljak 7: Zemlja(e) odredišta uključujući ISO alfa oznaku

Odjeljak 8: Registracijska oznaka vozila

Odjeljak 9: Broj uvjerenja o odobrenju vozila ili spremnika te datum isteka važnosti koji mora vrijediti cijelo vrijeme trajanja TIR transporta

Odjeljak 10: Ako se prevozi kontejner, upisati njegov broj

Odjeljak 11: Primjedbe (kao HVG ili roba velike težine i obujma)

Odjeljak 12: Potpis korisnika

**Osnovne napomene:**

Na TIR karnetu se ništa ne smije brisati niti dopisivati. Pogrešni podaci se precrtaju te upisuju ispravni (obvezno ovjerava carinarnica).

<b>VOUCHER N° 1 / N° 2</b> 200117		<b>TIR CARNET</b> <b>MXS1000000</b>  IRU International Road Transport Union 18 Chemin de la Vierge - Genève CH - 1217, Switzerland TEL: 0041 22 719 1100	
<b>GOODS MANIFEST</b>		CMR: 172494 Date: 04.07.2025 07:56	
1. Description of goods 2. Number of packages 3. Weight 4. Volume 5. Nature of goods 6. Nature of transport 7. Nature of vehicle 8. Nature of driver 9. Nature of trailer 10. Nature of container 11. Nature of equipment 12. Nature of other equipment 13. Nature of other equipment 14. Nature of other equipment 15. Nature of other equipment 16. Nature of other equipment 17. Nature of other equipment 18. Nature of other equipment 19. Nature of other equipment 20. Nature of other equipment	1. Name of consignor 2. Name of consignee 3. Name of carrier 4. Name of driver 5. Name of trailer 6. Name of container 7. Name of equipment 8. Name of other equipment 9. Name of other equipment 10. Name of other equipment 11. Name of other equipment 12. Name of other equipment 13. Name of other equipment 14. Name of other equipment 15. Name of other equipment 16. Name of other equipment 17. Name of other equipment 18. Name of other equipment 19. Name of other equipment 20. Name of other equipment	1. Name of consignor 2. Name of consignee 3. Name of carrier 4. Name of driver 5. Name of trailer 6. Name of container 7. Name of equipment 8. Name of other equipment 9. Name of other equipment 10. Name of other equipment 11. Name of other equipment 12. Name of other equipment 13. Name of other equipment 14. Name of other equipment 15. Name of other equipment 16. Name of other equipment 17. Name of other equipment 18. Name of other equipment 19. Name of other equipment 20. Name of other equipment	1. Name of consignor 2. Name of consignee 3. Name of carrier 4. Name of driver 5. Name of trailer 6. Name of container 7. Name of equipment 8. Name of other equipment 9. Name of other equipment 10. Name of other equipment 11. Name of other equipment 12. Name of other equipment 13. Name of other equipment 14. Name of other equipment 15. Name of other equipment 16. Name of other equipment 17. Name of other equipment 18. Name of other equipment 19. Name of other equipment 20. Name of other equipment
<b>COUNTERFOIL N° 1 / N° 2</b>		XXXXXXXX    X XXXXXXXX    X XXXXXXXX    X XXXXXXXX    X	

Form to be filled under Customs control by the Customs authorities

SAMPLE  
FEU - ET NON DOUANIERS  
NOT FOR CUSTOMS USE



**Ko:** korisnik

**Kada:** prije početka prevoza

**Šta:** žuti robni manifest (nije za carinsku upotrebu)

Žuti robni manifest (nije za carinsku upotrebu) mora ispuniti korisnik, a podatke upisati na svim listićima TIR karneta čak i ako svi listići neće biti upotrebljeni. Podaci o korisniku moraju se upisati i u odjeljak 5. protokola.

Odjeljak 2: Naziv(i) i lokacije carinarnice(a) polaska (najviše 4 carinarnice polaska i odredišta npr. 3 polazne i 1 odredišna; 2 polazne i dvije odredišnje; itd.

Svi polasci (utovari) se moraju obaviti prije prvog istovara. Roba uvijek mora prijeći barem jednu međunarodnu granicu.)

Odjeljak 4: Puni naziv korisnika uključujući jedinstveni matični broj

Odjeljak 5: Zemlja(e) polaska uključujući ISO alfa 3 oznaku

Odjeljak 6: Zemlja(e) odredišta uključujući ISO alfa 3 oznaku

Odjeljak 7: Registarske oznake vozila (tabele)

Odjeljak 8: Priložene isprava (CMR, lista pakovanja i slično)

Odjeljak 9: a) utovarni prostor(i) – podatke upisati za svaki prostor odvojeno

b) oznake pakovanja (raspoznavanje pojedinačnih pakovanja)

Odjeljak 10: Broj i vrsta pakovanja – opis robe

Odjeljak 11: Težina robe u kg

Odjeljak 12: Naziv(i) carinarnice(a) odredišta i broj pakovanja za svako odredište

Odjeljak 13, 14, 15: Potpis korisnika, datum (datum) i mjesto potpisivanja

<b>VOLET N° 1</b>		<b>CARNET TIR MX51000000</b>	
2. Nom de la ville de départ <b>GENEVA</b>		1. Nom de l'opérateur international <b>IRU</b> Union Internationale des Transports Routiers	
3. Pour usage officiel		4. Titulaire du carnet (nom, adresse, profession, pays, adresse en pays) <b>TIR International Transport Operator</b> <b>18 Chemin de la Voie Croise</b> <b>CH - 1211, Switzerland</b> <b>CH60914898</b>	
7. Numéro d'identification de l'objet affecté au transit <b>GE 765891</b>		5. Pays de départ <b>SWITZERLAND (CHE)</b>	
<b>MANIFESTE DE MARCHANDISES</b>		6. Pays de destination <b>SLOVENIA (SLO)</b>	
8. 41. Numéro de l'opération de transport et de l'expédition <b>89683700</b>		9. Numéro de transit <b>CMR: 172496</b> <b>Invoice: 4376-1005-016</b>	
10. Description des marchandises <b>8697431</b> <b>system for incineration</b> <b>- 58 packages</b> <b>Pipes and cables</b> <b>- 3 packages</b>		11. Poids net en kg <b>9610,0</b> <b>1970,0</b> <b>11580,0</b>	
12. Valeur en douane <b>67</b>		13. Date de l'opération de transport <b>Geneva, 17/09/2007</b>	
14. Nom de l'opérateur <b>B.Meyer</b>		15. Signature de l'opérateur <b>B.Meyer</b>	
16. Nom de la ville de destination <b>Geneva</b>		17. Nom de la ville de départ <b>Geneva</b>	
18. Description des marchandises <b>Geneva</b>		19. Date de transit <b>18/09/2007</b>	
20. Nom de la ville de destination <b>Geneva</b>		21. Nom de la ville de départ <b>Geneva</b>	
22. Nom de la ville de destination <b>St Margrethen</b>		23. Nom de la ville de départ <b>St Margrethen</b>	
24. Nom de la ville de destination <b>St Margrethen</b>		25. Nom de la ville de départ <b>St Margrethen</b>	
<b>SOUCHE N° 1</b>		<b>MX51000000</b>	
<b>du CARNET TIR</b>		<b>du CARNET TIR</b>	
1. Pays de destination de la marchandise <b>Geneva</b>		4. Signature de l'opérateur et de la ville de destination <b>B.Meyer</b>	
2. Nom de la ville <b>TIR 479</b>		5. Nom de la ville de destination <b>Geneva</b>	
3. Numéro de transit <b>004010</b>		6. Nom de la ville de départ <b>Geneva</b>	
7. Nom de la ville de destination <b>St Margrethen</b>		8. Nom de la ville de départ <b>St Margrethen</b>	

**Ko:** carinarnica (& korisnik)

**Kada:** polazna carinarnica (& prije početka prevoza)

**Šta:** listić i talon br. 1, stranica 1.

**Postupak:** carinarnica:

- kontroliše robu (mora odgovarati robnom manifestu);
- provjerava rok važnost TIR karneta i uvjerenje o odobrenju vozila;
- provjerava ima li vozilo TIR tablu;
- stavlja carinska obilježja (plombe);
- udara pečat na priložene komercijalne isprave koje pričvrsti uz TIR karnet;
- ispunjava i otkida listić br. 1
- karnet vraća vozaču

**Listić br. 1 (Voucher/Volet N° 1)**

Odjeljke 2. do 15. korisnik je ispunio prije početka prevoza (vidi stranicu 7.) Pour usage officiel (Samo za službenu upotrebu): svaki podatak koji olakšava carinsku provjeru tj. broj prijašnjih carinskih isprava i sl.

Odjeljak 16: Broj plombe (carinsko obilježje) – mora biti upisan na svaki listić TIR karneta

Odjeljak 17: Datum (datum), pečat i potpis polazne carinarnice mora biti upisan na svaki listić TIR karneta

Odjeljak 18: Naziv i ukoliko je potrebno mjesto polazne carinarnice

Odjeljak 19: Plusom označiti ispravnost plombe (ne na polasku)

Odjeljak 20: Vremensko ograničenje dolaska na carinarnicu izlaska dotične zemlje (po izboru carinika)

Odjeljak 21: Naziv i oznaka polazne carinarnice

Sous le N°: broj iz carinskog kontrolnika TIR postupaka

Odjeljak 22: Ostalo: plan puta tj. carinarnica izlaska i slično

Odjeljak 23: Datum (datum), pečat i potpis carinika

**Ovi podaci se prepisuju u odjeljke 18. – 23. listića 2., stranice 2.**

**Talon br. 1 (Souche N° 1)**

Odjeljak 1: Naziv i oznaka carinarnice

Odjeljak 2: Broj iz carinskog djelovodnika TIR postupaka

Odjeljak 3: Broj carinskog obilježja - plombe

Odjeljak 4: Plusom označiti ispravnost plombe (ne označava se na polasku)

Odjeljak 5: Ostalo: (plan puta i slično – nije obvezatno upisati)

Odjeljak 6: Datum (datum), pečat carinarnice i potpis carinika –

potvrda carinarnice o prihvaćanju TIR postupka

**Opaska: Svi taloni trajno ostaju u TIR karnetu**



**Ko:** carinarnica (& korisnik)

**Kada:** carinarnica izlaza (polazna & prije početka prevoza)

**Šta:** listić i talon br. 2, stranica 2.

**Postupak:** carinarnica:

Provjerava ispravnost plombe i nasilnog ulaska u vozilo. Provjerava je li odjeljak 6. talona 1., stranice 1. ovjeren pečatom jer u suprotnom karnet ne smije biti prihvaćen. Ispunjava se i otkida listić 2., odlaže se u kontrolnik carinarnice, a potvrda o završetku (odvojni dio odjeljaka 18. do 28.) se šalje ulaznoj carinarnici.

### **Listić br. 2 (Voucher/Volet N° 2)**

Odjeljke 2. do 15. unaprijed ispunjava korisnik prije početka prevoza (vidi stranicu 7.). Odjeljke 16. do 23. je popunila carinarnica polaska.

Odjeljak 24: Naziv i oznaka carinarnice izlaza

Odjeljak 25: Plusom označiti ispravnost plombe

Odjeljak 26: Ukoliko je roba istovarena - koliko pakovanja (ispunjava samo odredišna carinarnica)

Odjeljak 27: Prigovor – ukoliko postoji problem (oštećena plomba, manjak robe) upisuje se veliko R i opisuje razlog. U zavisnosti o okolnostima (vidi stranicu 15.), ispunjava se protokol.

Odjeljak 28: Datum (datum), pečat carinarnice i potpis carinika

### **Talon br. 2 (Souche N° 2)**

Odjeljak 1: Naziv i oznaka carinarnice

Odjeljak 2: Plusom označiti ispravnost plombe

Odjeljak 3: Broj istovarenih pakovanja (ispunjava samo carinarnica odredišta)

Odjeljak 4: Novi broj plombe (prema potrebi)

Odjeljak 5: Prigovor (vidi gore, odjeljak 27.)

Odjeljak 6: Datum (datum), pečat carinarnice i potpis carinika



**Ko:** carinarnica (& korisnik)

**Kada:** u carinarnici ulaza & odredišta (& prije početka prevoza)

**Šta:** listić i talon br. 1 i 2, stranice 3. i 4.

**Postupak:** carinarnica

**A. U ulaznoj carinarnici:**

1. provjera vozila i plombe;
2. ispunjavanje dijela TIR karneta (jednak postupak kao u polaznoj carinarnici opisano na stranici 9.);
3. ispunjava se listić br. 1 (stranica 3. TIR karneta) a karnet se vraća vozaču koji nastavlja put do odredišne ili izlazne carinarnice.

**B. U izlaznoj carinarnici:**

Ukoliko vozilo samo provози kroz zemlju, postupak je identičan kao u prethodnoj carinarnici izlaza (vidi stranicu 11.).

**C. U odredišnoj carinarnici:**

Ukoliko je prevoz upućen odredišnoj carinarnici postupa se:

1. - provjera plombe i vozila pa uklanjanje (skidanje) plombe; - Usporedba robe s manifestom. Ukoliko se podaci ne slažu, upisuje se prigovor u odjeljak 27. Možda je nužno ispuniti protokol.
2. listić br. 2, stranice 4. se ispunjava;
3. potvrda o završetku (listić br. 2, odjelci 24. do 26.) - ispunjava se i šalje u carinarnicu ulaska;
4. ispunjava se talon br. 2 i stavlja pečat;
5. TIR karnet se vraća vozaču.

**D. U ulaznoj carinarnici:**

Potvrda o završetku se uspoređuje s listićem br. 1, a TIR postupak se razdužuje.

Napomena: SafeTIR podatke o završetku šalje carinarnica odredišta u IRU i potvrđuje završetak TIR transporta.

**CARNET TIR** **MXS1000000**

**IRU** International Road Transport Union

19 Chemin de la Ville Coude  
CH - 1211, Switzerland  
CH202-1444

**CHIFFRE D'IDENTIFICATION DU CARNET (TIR)**  
**CMR : 172496**  
**BRANCH : 8376-1005-076**

**MARCHANDISES**  
Articles de papeterie  
— 40 paquets  
Papiers et cartons  
— 2 paquets

**BOUCHE N° 1** **MXS1000000** **du CARNET TIR**

**IRU** **CUSTOMS** **Entry**



**Ko:** nadležne vlasti (& korisnik)

**Kada:** u slučaju nezgode ili nepravilnosti tokom TIR transporta (a u odjeljak 5. prije početka prevoza)

**Šta:** protokol (Proces-verbal de constat)

Protokol mora ostati u TIR karnetu, a policijski izvještaj pričvrstiti (poželjno).

Odjeljak 1: Naziv polazne(ih) carinarnice(a)

Odjeljak 4: Registarska oznaka vozila i/ili spremnika - kontejnera

Odjeljak 5: Korisnik morao ispuniti unaprijed

Odjeljak 6: Plusom označiti ispravnost plombe - ispravna ili neispravna

Odjeljak 7: Plusom označiti stanje utovarnog(ih) prostora, netaknuto ili oštećeno

Odjeljak 8: Primjedbe/komentari

Odjeljak 9: Izaberite i označite plusom jedno od – čini se da roba ne manjka ili roba upisana u odjeljcima 10. do 13. manjka (M) ili je uništena (D) kako piše u odjeljku 12.

Odjeljak 10: a) utovarni prostor b)oznake pakovanja

Odjeljak 11: Broj i vrsta pakovanja, opis robe

Odjeljak 12: Označite M za manjak, a D za uništeno

Odjeljak 13: Zapažanja – upišite količine koje nedostaju ili su uništene

Odjeljak 14: Datum (datum), mjesto i okolnosti nezgode (detaljan opis)

Odjeljak 15: Poduzete mjere radi nastavka TIR postupka (izaberite i označite plusom).Stavljena nova plomba – broj plombe i karakteristike; roba pretovarena u drugo vozilo/spremnik (u tom slučaju vidi odjeljak 16.); ostalo

Odjeljak 16: Ukoliko je roba pretovarena u drugo vozilo/spremnik, upišite detalje u ovaj odjeljak. Pod a) vozilo – upišite registarski broj. Označite plusom ukoliko vozilo ima uvjerenje o odobrenju ili ne. Upišite broj odobrenja. Upišite broj plombe i karakteristike.

Pod 16 (b) ukoliko je roba pretovarena u spremnik-kontejner, navedite detalje kao i za vozilo.

Odjeljak 17: Mjesto, datum (datum), pečat i potpis te naziv i adresa nadležnih vlasti koje su ispunile protokol.

Odjeljak 18: Ovjera (pečat i potpis) sljedeće nadležne carinarnice za TIR postupak. Kada dio robe manjka ili je uništen, ali ostatak može biti isporučen, robni manifest TIR karneta i brojevi plombe moraju se izmijeniti na svim preostalim listićima i talonima karneta.



**Ko:** carinske vlasti

**Kada:** ukoliko je TIR karnet zadržan od strane carinarnice (tj. kada je nevažeći)

**Šta:** odvojiti po perforaciji kupon-potvrdu sa zadnjeg omota TIR karneta

**Postupak:** Udariti pečat carinarnice, potpisati i ukloniti a potvrdu predati vozaču. Zadržani TIR karnet sačuvati do okončanja carinske provjere.

**Ko:** carinske vlasti

**Kada:** ukoliko je TIR karnet zadržan od strane carinarnice (tj. kada je nevažeći)

**Šta:** odvojiti po perforaciji kupon-potvrdu sa zadnjeg omota TIR karneta  
**Postupak:** Udariti pečat carinarnice, potpisati i ukloniti, a potvrdu predati vozaču. Zadržani TIR karnet sačuvati do okončanja carinske provjere.

#### 5.4. Safetir

U periodu od 1994-1995. razvijen novi sistem takozvani Safetir kontrolni sistem. Safetir je informacioni sistem sastavljen od nekoliko softverskih programa, centralizirane baze podataka i računalne mreže koja povezuje sve ugovorne strane TIR konvencije sa IRU.

Prvi cilj SSafetir-a jeste osigurati asocijacije koje izdaju TIR karnet i IRU elektronskim potvrđivanjem potpunog i djelomičnog izvršavanja TIR karneta direktno od carinskih uprava.

Međutim, Safetir, ipak, ne zamjenjuje korištenje papira i gumenih pečata.

On omogućava usporedbu istog seta informacija primljenih od dvije različite strane. UIO je dužna, svakodnevno, prikupljati podatke o svim karnetima TIR koji su djelomično ili potpuno razduženi u odredišnom carinskom uredu za dio robe ili svu robu za koju je operacija TIR okončana u BiH i to:

- ▶ Broj karneta TIR;
- ▶ Broj i datum iz kontrolnika TIR karneta u kojem je odredišni carinski ured evidentirao razduženi karnet TIR;
- ▶ Naziv i šifru odredišnog carinskog ureda;

- ▶ Djelomično (P) ili potpuno razduženje (F) operacije TIR;
- ▶ S primjedbom (R) ili bez primjedbe;
- ▶ Broj stranice kupona kojim je operacija TIR razdužena u određinom carinskom uredu.

Ovi podaci se automatski prikupljaju u centralnu bazu SafeTIR od određinih carinskih ureda, nakon što postupajući određini carinski ured razduži TIR karnet (djelomično ili potpuno) u kontrolniku TIR karneta.

Prikupljeni podaci o razduženim TIR karnetima za tekući dan, iz centralne baze Safetir-a, automatski se prosljeđuju direktno u IRU putem VPN konekcije na kraju svakog radnog dana. Dostavljanje navedenih podataka u IRU, po potrebi, može se vršiti i više puta dnevno.

TIR-EPD - prethodna elektronska deklaracija o podacima iz karneta TIR U cilju pojednostvaljenja postupaka i ubrzanja prometa roba, uvodi se TIR--EPD (prethodna elektronska deklaracija -Electronic Pre-Declaration), pa tako Imalac TIR karneta, putem internetske aplikacije TIR-EPD (prethodna elektronska deklaracija -Electronic Pre-Declaration), može podnijeti prethodnu elektronsku deklaraciju o podacima iz karneta TIR (u daljnjem tekstu: TIR-EPD) carinskom organu i to:

- a) polaznom carinskoj kancelariji u kojem se otvara karnet TIR za robu koja se otprema iz BiH,
- b) graničnom ulaznom usputnoj carinskoj kancelariji, pri ulasku robe u carinsko područje BiH uz upotrebu karneta TIR.

Ako imalac TIR karneta carinskom organu podnese TIR-EPD, podaci iz odnosnog karneta TIR za kojeg je podnesen TIR-EPD nalaziće se u informacionom sistemu carine, koje podatke carinska uprava provjerava slažu li se s podacima iz podnijetog odnosnog papirnog karneta TIR, te dalje provodi postupak po karnetu TIR.

U slučaju da se podaci iz TIR-EPD-a ne slažu sa podacima iz podnijetog odnosnog papirnog karneta TIR, važeći su podaci iz papirnog karneta TIR, u kom slučaju postupajući carinski organ treba u informacionom sistemu u aplikaciji TIR izvršiti promjene u skladu s podacima iz papirnog karneta TIR.



Šematski prikaz TIR EPD<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Izvor: [www.iru.org](http://www.iru.org)



## 6. ATA KONVENCIJA O PRIVREMENOM UVOZU/IZVOZU

Međunarodni sistem zasnovan je na ATA Konvenciji, koju su 1961. godine usvojili Svjetska carinska organizacija (WCO) i bivši Savjet za carinsku saradnju (CCC). Stupila je na snagu 1963. godine.

### ISTAMBULSKA KONVENCIJA

Principi na kojima je zasnovana ATA procedura su jednostavni i fleksibilni, ali čvrsti. Iako su funkcionisanje i rezultati ATA Konfencije zadovoljavajući, WCO je odlučila da 26.6.1990. usvoji novu Konvenciju poznatu kao «Istambulska konvencija» o privremenom ulasku robe. Konvencija će progresivno da zamjeni postojeću ATA Konvenciju. Ona obuhvata u jednom jedinstvenom instrumentu sve postojeće Konvencije o privremenom uvozu i obuhvata robu koja nije obuhvaćena međunarodnim instrumentima, npr.:

- Opremu za javne i građevinske radove
- Elektronsku/medicinsku opremu
- Životinje

**Nova Konvencija ne menja ATA proceduru**, već u potpunosti obuhvata odredbe ATA Konvencije, delimično u osnovnom delu Konvencije a ostatak u Aneksu A. Istambulska konvencija je stupila na snagu 27.11.1993. godine.

## 6.1. ATA karnet

ATA karnet je međunarodni carinski dokument koji se koristi za pojednostavljenje privremenog uvoza u stranu zemlju s rokom važenja od godinu dana. Ovim dokumentom omogućava se privremeni uvoz određenih kategorija robe u carinsko područje svake zemlje koja je prihvatila Konvenciju o privremenom uvozu i to bez popunjavanja nacionalnih carinskih isprava, plaćanja carine ili polaganja depozita, što inače slijedi u redovnom postupku za privremeni izvoz, odnosno uvoz. Karnet ATA (franc./engl. Admission Temporaire / Temporary Admission) je jednostavan međunarodni carinski dokument koji na osnovu međunarodne Carinske konvencije o ATA karnetu, zamjenjuje nacionalne carinske dokumente za privremeni izvoz, privremeni uvoz i provoz (tranzit) robe, čime se pojednostavnjuje carinski postupak i na taj način olakšava i ubrzava saobraćaj određenih kategorija vozila.

Izdavalac ATA karneta je nacionalna privredna komora u zemlji potpisnici konvencije, pod okriljem Međunarodnog ureda trgovinskih komora iz Pariza (ICC).

Karnet ATA pokriva tri glavne kategorije:

- ▶ Privremeni uvoz uzoraka;
- ▶ Privremeni uvoz stručne opreme;
- ▶ Privremeni uvoz robe namijenjene izložbama, sajmovima, kongresima i sličnim manifestacijama.

To podrazumijeva gotovo sve: PC opremu, alat za popravke, muzički instrumente, športsku opremu, mašine u industriji, nakit, odjeću, medicinske instrumente, trkaće aute, konje, fotografsku opremu, oprema za štand, knjige, ozvučenje koncerata, pozorišnu scenografije, narodne nošnje i drugo.

Na osnovu ATA karneta ne smiju se uvoziti prehrambeni proizvodi, kvarljiva roba, te roba namijenjena preradi, obradi ili popravku.



## 6.2. Roba pod ATA karnetom

Roba pomoću ATA karneta prelazi granicu brzo i jednostavno (bez angažiranja špeditera), ali pri tome se moraju poštivati određena pravila:

- ▶ Kako će roba biti ponovno izvezena/uvezena u istom obliku, odnosno u stanju u kojem je bila privremeno uvezena/izvezena;
- ▶ Kako će roba ostati u vlasništvu osobe sa sjedištem izvan države privremenog uvoza;
- ▶ Kako će robu upotrebljavati isključivo osoba koja posjećuje područje privremenog uvoza ( nije namijenjena za iznajmljivanje);

Korištenje ATA karneta predviđa se i za tranzit kroz zemlju, pod uslovima iz ATA konvencije.

Kategorije roba za koju se koristi ATA karnet su slijedeće:

1. Roba za sajmove, izložbe i prezentacije (eksponati, trgovinski uzorci):

- ▶ Trgovinska, industrijska, poljoprivredna ili obrtnička izložba, sajam ili slična priredba ili izlaganje: obuhvata raznovrsne proizvode, a zajedničko im je da su namijenjeni izlaganju ili upotrebi na izložbama, sajmovima, sastancima ili sličnim priredbama;
- ▶ Osim međunarodnih izložbi što ih organiziraju vlade, te drugih službenih ili službeno priznatih međunarodnih izložbi i priredbi privredne naravi, ova grupa obuhvata međunarodne sajmove robe i međunarodne specijalizirane izložbe što se uobičajeno održavaju u redovitim razmacima i na posebnim mjestima, izložbama ili salonima specijalizovanim za komercijalne priredbe, kao što su auto - show ili modna revija;
- ▶ Izložba ili sastanak organizovan u prvome redu u karitativne svrhe;
- ▶ Izložba ili sastanak organizovan ponajprije kako bi se promicalo određeni studij, obrtništvo, šport umjetnost ili znanstvenu, obrazovnu ili kulturnu djelatnost, vjerske spoznaje odnosno praksu, te turizam ili prijateljstvo među narodima;

- ▶ Susret predstavnika neke međunarodne organizacije ili međunarodne grupe organizacija;
- ▶ Ceremonije ili priredbe službene ili komemoracijske naravi;
- ▶ Roba namijenjena izlaganju i pokazivanju u određenoj prigodi, uključujući i obrazovni, znanstveni material, te materijal što ga se rabi u kulturnoj djelatnosti I umjetnosti;
- ▶ Roba potrebna zbog pokazivanja rada izloženih mašina ili aparata; konstrukcije ili materijal za ukrašavanje, uključujući električnu opremu namijenjenu uređenju privremenih izložbenih prostora izlagača; reklamni i demonstracijski materijal što ga se rabi za javno izlaganje npr. snimljeni zvučni i vizualni materijal, filmovi i filmski dijapozitivi, te uređaji što omogućuju njihovo prikazivanje;
- ▶ Oprema koja uključuje uređaje za prevođenje, aparate za snimanje zvuka i slike, te filmove obrazovne, znanstvene ili kulturne naravi, namijenjena upotrebi na međunarodnim sastancima, konferencijama ili kongresima;
- ▶ Broj ili količina svakog predmeta moraju biti razumni, u skladu sa svrsi uvoza. ATA karnet se ne izdaje za izložbe organizovane u privatne svrhe u trgovinama ili poslovnim prostorima radi prodaje strane robe;
- ▶ Osim kada to dopušta nacionalno zakonodavstvo zemlje privremenog uvoza, roba kojoj se jamčiprivremeni uvoz ne smije:
  - ◆ biti posuđena ili na bilo koji način korištena za iznajmljivanje ili sticanje naknade, ili
  - ◆ biti premještena s mjesta na kojemu se zbiva određena prigoda.

## 2. Stručna oprema

Pojam “stručne opreme” označava bilo koju opremu koja je radi obavljanja određenog posla potrebna osobi koja posjećuje druge zemlje u okviru svog zanimanja, trgovine ili struke. U toj kategoriji izuzetno je široka ponuda robe pa je zbog toga ovdje ona definisana svrhom, u koju se tu opremu može rabiti.

- ▶ Oprema za tisak, za emitiranje zvuka ili televizijsko emitiranje što je potrebna predstavnicima štampa, radija ili televizije koji

posjećuju teritorij druge zemlje u svrhe izvješćivanja ili kako bi emitirali ili snimili materijal za određene programe;

- Kinematografska oprema;
- Scenografiji, narodne nošnje, muzički instrumenti, kostimi, pokretne radionice, pokretni laboratorij, ozvučenja, rasvjeta i dr. ;
- Sva ostala oprema nužna za obavljanje zanimanja, obrta ili profesije osobe koja posjećuje teritorij neke druge zemlje da bi obavila određenu zadaću. To podrazumijeva ručni alat, instrumente za mjerenje, oprema za bušenje, poljoprivredni mašini i dr. ali ne uključuje: opremu što je se rabi u industrijskoj proizvodnji i pakiranju robe ili (osim u slučaju ručnog alata) za eksploataciju prirodnih izvora, za gradnju, popravke ili održavanje zgrada ili za zemljane i slične radove.

### 3. Ostalo

U ovu kategoriju spada roba koja se privremeno uvozi u stranu zemlju iz razloga koji nije naveden u prethodnim tačkama. Ovdje bi se mogla uvrstiti oprema uvezena u športske svrhe kao što su sportski automobili, motori, karting oprema, čamci, jedrilice i ostali športski rekviziti. Zatim, životinje koje idu na takmičenja ili trening ( konji, golubovi...).

### 6.3. Izgled ATA karneta

ATA karnet se sastoji od zelenih korica (prvi i zadnji list) i listova različitih boja koji se nalaze između korica. Svi listovi i korice su formata A4 i zajedno čine jedan komplet ATA karneta. Broj listova između korica zavisi od broja zemalja kroz koje se putuje tj. vrši privremeni uvoz.

Sadržaj jednog ATA karneta može se predstaviti na sledeći način:

- Prednja zelena korica;
- Taloni (žuti, bijeli, plavi);
- Kuponi (žuti, bijeli, plavi);
- Dodatni listovi za Robnu listu (žuti, bijeli, plavi);
- Zadnja zelena korica.

The image shows a standard ATA carnet form for goods transport. At the top, it features the ATA logo on the left and the '100' logo on the right. The header contains the text 'ATA CARNET' and 'FOR THE TRANSPORT OF GOODS'. Below the header, there are several sections:

- Section 1:** A table with two columns. The left column is for 'Description of Goods' and the right column is for 'Quantity'. It contains several rows of text, some of which are partially obscured or illegible.
- Section 2:** A large table with multiple columns and rows, used for listing individual items. The columns include 'Description of Goods', 'Quantity', 'Value', and 'Duty'. This section contains a dense list of items, many of which are illegible due to the image quality.
- Section 3:** A section at the bottom right containing fields for 'Country of Origin', 'Country of Destination', and 'Date of Issue'. It also includes a signature line and a stamp area.

ATA talon

**Zelena prednja i zadnja korica** uvijek ostaju s karnetom i vrijede do godinu dana od datuma izdavanja u Spoljno trgovinskoj komori BiH. To znači da se ove korice mogu upotrijebiti za više putovanja tokom predviđenog roka od 1 godine, uz uslov da se uvijek izvozi roba s popisa navedenog na poledini zelene prednje korice tj. s Robne liste.

**Žuti talon** je isključivo za upotrebu domaće carine (izvoz/ponovni uvoz) i predviđen je za četiri putovanja. Ovaj talon obavezno ostaje u karnetu tj. ne odvaja se od njega. Ako su predviđena više od četiri putovanja dokupljuju se dodatni žuti taloni.

**Bijeli talon** je isključivo za upotrebu strane carine (uvoz/ponovni izvoz) i predviđen je za četiri putovanja. Ovaj talon obavezno ostaje u karnetu tj., ne odvaja se od njega. Ako su predviđena više od četiri putovanja otkupljuju se dodatni žuti taloni.

**Plavi talon** je za carinsku ovjeru ulaza i izlaza iz zemlje tranzita i predviđen je za osam tranzita. Ovaj talon obavezno ostaje u karnetu tj. ne odvaja se od njega. Kada se istroši takođe se dokupljuje.

**Žuti kupon (IZVOZ/PONOVNI UVOZ)** je perforiran i njega prilikom ovjere zadržava carinik na izlazu karneta iz BiH tj. prilikom njegovog povratka u BiH.

**Bijeli kupon (UVOZ/PONOVNI IZVOZ)** je perforiran i njega prilikom ovjere zadržava carinik na ulazu odnosno izlazu iz zemlje privremenog uvoza.

**Plavi kupon (TRANZIT)** je perforiran i njega prilikom ovjere zadržava carinik na ulazu i izlazu karneta iz zemlje tranzita.

**Dodatni listovi (žuti, bijeli, plavi)** ispisuju se u slučaju da poledina prednje zelene korice nije dovoljna za cjelokupan popis robe.

#### **6.4. Zemlje u kojima se primjenjuje ATA sistem**

Sistem ATA karneta se u proteklih 35 godina proširio sa nekoliko zapadno-evropskih zemalja na gotovo sve industrijski razvijene zemlje svijeta.

Alžir	Gibraltar	Kipar	Njemačka	Španjolska
Andora	Grčka	Koreja	Norveška	Šri Lanka
Australija	Holandija	Latvija	Novi Zeland	Švicarska
Austrija	Hong Kong	Libanon	Obala Slonovače	Švedska
Bjelorusija	Hrvatska	Litvanija	Pakistan	Tajland
Belgija	Indija	Luksemburg	Poljska	Tunis
BiH	Iran	Mađarska	Portugalija	Turska
Bugarska	Irska	Makao	Rumunija	Ukrajina
Crna Gora	Island	Makedonija	Rusija	U. A. Emirati
Češka	Italija	Malezija	SAD	V. Britanija
Čile	Izrael	Malta	Senegal	
Danska	Japan	Maroko	Singapur	
Estonija	Južna Afrika	Mauricijus	Slovačka	
Finska	Kanada	Moldavija	Slovenija	
Francuska	Kina	Mongolija	Srbija	

*Prikaz zemalja u kojima se primjenjuje ATA sistem*

## 6.5. Carinski dokument "CARNETS DE PASSAGE EN DOUAN"

*Carnet de passages en douane* ili CPD je međunarodni carinski dokument koji se izdaje na osnovu UN Carinskih konvencija iz 1954 i 1956 i koristi se za privremeni uvoz motornog vozila u stranu državu. Ova međunarodno priznata garancija zamjenjuje ostavljanje velikog gotovinskog depozita (najčešće u vrijednosti vozila) na granicama, te jamči da će vozilo biti izvezeno iz stane države, odnosno da će sva carinska davanja u protivnom biti plaćena.

Osnova za izdavanje karneta su međunarodne carinske konvencije Ujedinjenih naroda o privremenom uvozu privatnih (1954.g.) i komercijalnih putnih vozila (1956.g.), čija je revizija izvršena 1992. godine. Karnete izdaju Međunarodno automobilsko udruženje (FIA – Federation Internationale de l'Automobile) i Međunarodni turistički savez (AIT – Alliance Internationale de Tourisme).

Karnet je zvanični dokument i vlasništvo je kluba koji ga izdaje neposrednom korisniku (fizičkom ili pravnom licu), na osnovu važeće saobraćajne dozvole vozila i koji važi uglavnom godinu dana.

Za izdavanje karneta osigurava se garancija u vidu depozita koji korisnik karneta mora položiti, koji se vraća po povratku s putovanja, isključivo na osnovu uredno regulisanog karneta.

Podaci koji se unose u karnet moraju biti identični podacima iz saobraćajne dozvole. Korisnik karneta je odgovoran za posljedice koje nastaju usljed gubitka ili zloupotrebe karneta, bilo od strane korisnika ili trećih lica. Po okončanju putovanja, uredno regulisani predmetni karnet vraća se izdavču.

Za izdavanje karneta potrebno je popuniti Zahtjev za izdavanje karneta CPD, uz koji se prilažu fotokopija putne isprave korisnika (putovnica), saobraćajna dozvola vozila za koje se karnet izdaje, kao i dokaz o uplati naknade za izdavanje karneta i o položenom depozitu, koji služi kao garancija za izdavanje karneta.

Karnet vrijedi 12 mjeseci od datuma izdavanja. Produženje je dopušteno samo u žurnim slučajevima, međutim može se produžiti samo na maksimalno tri mjeseca, uz ovlaštenje organizacije koja ga je izdala i carinske uprave. Mora biti pokazan dokaz žurnosti.

Sve težine u karnetu moraju biti izražene u metričkom sistemu. Vrijednost vozila mora biti iskazana u valuti zemlje gdje je dokument izdan. Oprema koja se može izgubiti, npr. alat ne mora biti naveden, ukoliko carina to ne zahtijeva.

Vozilo mora biti izvezeno u roku važnosti karneta i ovo pravilo može se ignorisati samo u sledećim okolnostima:

- ▶ Uvozne dadžbine i porezi su plaćeni;
- ▶ Ako je vozilo oštećeno, olupina je dostavljena ministarstvu finansija ili trezora zemlje u kojoj je ono ostavljeno;
- ▶ Vozilo je uništeno pod službenom supervizijom (uvozne dadžbine se još uvijek mogu tražiti).

### **6.5.1. Priprema vozila za utovar**

Priprema vozila za utovar podrazumjeva preduzimanje određenih mera za bezbedan utovar i tran-sport tereta. Priprema vozila obuhvata:

- ▶ izbor vozila za transport, prema karakteristikama tereta,

- ▶ prilagođavanje tovarnog sanduka (skidanje/nameštanje arnjeva i cerade, podizanje/spuš-tanje stranica i dr. - po potrebi i u skladu sa mogućnostima),
- ▶ čišćenje i dezinfekcija tovarnog sanduka,
- ▶ obezbeđenje opreme i pribora za učvršćivanje tereta,
- ▶ kontrola i popuna (dokompletiranje) opreme vozila,
- ▶ po potrebi, kontrola tehničke ispravnosti i
- ▶ popuna vozila pogonskim sredstvima.



*Prenosni rasklopivi viljuškar u transportnom i radnom položaju*

Savremeni transport zahtjeva sve veću participaciju vozača u vršenju utovarno-istovarnih radova. Zbog toga vozači moraju biti osposobljeni da pravilno koriste utovarno-istovarnu opremu na vozilu, ručne viljuškarke i prenosna kolica, tzv. “malu mehanizaciju”.



*Hidraulična podizna platforma sa zadnje strane*

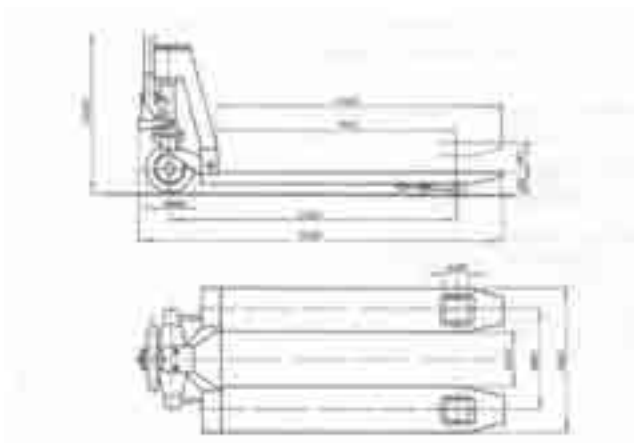




*Hidraulična podizna platforma sa bočne strane*



*Utovar oblica hidrauličnom polužnom dizalicom*



*Ručni viljuškar*

Pri korišćenju ovih sredstava, treba voditi računa o propisanim mjerama zdravlja i zaštite na radu, jer može doći do povreda radnika i oštećenja tereta.

## 6.6. Tehničko-tehnološke karakteristike integralnih transportnih sistema u drumskom saobraćaju



*Kamionski transport kontejnera*

Danas se za prevoz robe i tereta u drumskom saobraćaju koriste tri vrste teških teretnih motornih vozila:

- ▶ kamioni bez prikolica;
- ▶ kamioni s prikolicama;
- ▶ tegljači s poluprikolicama.

Danas u svijetu postoje tri različite drumsko-železničke tehnologije u multimodalnom transportu koje se međusobno znatno razlikuju:

1. Piggy-back, koristi se u SAD i Kanadi za prevoz svih vrsta drumskih teretnih vozila;
2. Kangourou, koristi se u Francuskoj samo za prevoz teretnih poluprikolica;
3. Huckepack, koristi se u srednjoj Evropi.



*Huckepack tehnologija-Prevoz drumskih vozila železničkim vagonima*

**Drumsko-pomorski i drumsko-riječni prevoz** - sistem je poznat pod nazivom Ro-Ro transport. Obavlja se prevoz drumskih vozila zajedno s teretom na posebno građenim brodovima. Manipulacija se obavlja horizontalno tj. vozila se samohodno, na vlastitim točkovima, odnosno prikolice ili poluprikolice s tegljačima, ukrcavaju na Ro-Ro brodove i iskrcavaju iz njih.



*Prevoz drumskih vozila pomoću posebno građenih RO-RO brodova*

### **Huckepack tehnologija**

Naziv ove tehnologije prevoza dolazi od Nemačke reči huckepack tragen-nositi na leđima (uprtni prevoz). Analogno tome je Piggy-back na Engleskom i Kangourou na Francuskom govornom području. Radi se o prevozu drumskih vozila zajedno s njihovim teretom na železničkim vagonima.



*Huckepack tehnologija-Utovar drumskih vozila na železničke vagone*



*Bimodalni sistem transporta*



*Pokretna pretovarna sredstva*



*Opkoračivač vozila za vertikalno spuštanje i podizanje kontejnera*

#### **25.4.4. Vangabaritni tereti**

Vangabaritni tereti su oni tereti koji svojim karakteristikama zahtijevaju poseban režim prevoza.

Prije prevoza neophodno je obaviti sledeće predradnje:

- ▶ Pribaviti sve podatke o teretu;
- ▶ Osigurati posebna vozila za prevoz.

Vozila koja prevoze takav teret moraju osigurati dozvole koje dopuštaju korištenje posebnog vozila ili prikolice. Aplikaciju za takav teret treba da urade odgovarajuće nadležne institucije.

U većini slučajeva vangabaritni tereti nalažu postavljanje znakova na sve strane vozila koji su sukladni s propisima, obavijestima policije i pratnju.

- ▶ Izraditi elaborat rute prevoza kao i njegov utovar i istovar;
- ▶ Izraditi vremenski plan ukupnoga vremena prevoza;
- ▶ Ishoditi svu neophodnu dokumentaciju.

Organizacija i tehnika prevoza specijalnih tereta predviđa tri osnovne faze:

- ▶ Pripremnu fazu;
- ▶ Izvršenje prevoza;
- ▶ Faza okončanja.



*Vozilo za prasnju vangabaritnog tereta*



*Primjeri vangabaritnih tereta*



*Primjeri vangabaritnih tereta*

## 25.5. Izbor vozila

Težina, zapremina i vrsta tereta odredit će operaterov izbor vozila. Za prevoz teških tereta potreban je drugačiji kamion nego za prevoz recimo povrća. Za prevoz povrća potreban je kamion s hladnjačom, dok je za prevoz teškog tereta potreban kamion sa nižom prikolicom.

Faktori koji će utjecati na izbor kamiona su:

- ▶ Proporcije tereta ( za prevoz pijeska potreban je kamion za takvu namjenu, za prevoz tekućina potrebna je cisterna);
- ▶ Vrste tereta ( za terete koji se iskrcavaju više puta najbolji je tegljač sa poluprikolicom);
- ▶ Razdaljina ( za urbanu distribuciju koristit će se mini kamioni ili kombi);
- ▶ Sposobnost manevriranja ( takozvane gradske prikolice, poluprikolica s jednom osovinom ili kombinacija tegljač s poluprikolicom ima npr veći nivo manevriranja nego 13,60 m poluprikolica s tri osovine);



- ▶ Trajekti ( cijene se često osnove na dužini vozila, poluprikolicu je jeftinije prevesti nego kombinaciju tegljača sa poluprikolicom);
- ▶ Povratni teret ( treba vidjeti proporcije vezane za teret);
- ▶ Specijalni aranžmani ( u određenim slučajevima za vozila je potrebno specijalno odobrenje).



*Vučna vozila – „truck tractor“*



*Specijalni vučni elementi – modularne osovine PPU*



*Primjer pozitivne prakse transporta*

Postupanje sa teretima u transportnom lancu, siguran prevoz – transport predstavlja odgovornost i imidž transportne kompanije, a sa druge strane uzimajući u obzir visoku ekonomsku vrijednost, predstavlja ekonomski interes za ugovorene strane. Zbog toga je od velikog značaja da se prevoz izvrši na takav način da prilikom transporta tereta šteta bude izbjegnuta. Ne manje bitan segment znanja je usmjeren ka poznavanju robe, kao i opšte svesti da je teret (“pošiljka”) briga prevoznika – a osnovni zadatak u vršenju prevoznicičke usluge – obaveza vozača.

Težina, zapremina i vrsta tereta odrediće operaterov izbor vozila. Za prevoz teških tereta potreban je drugačiji kamion nego za prevoz recimo povrća. Za prevoz povrća potreban je kamion s hladnjačom, dok je za prevoz teškog tereta potreban kamion sa nižom prikolicom.



*Priključno vozilo za prevoz vangabaritnih tereta*

Faktori koji će uticati na izbor kamiona su:

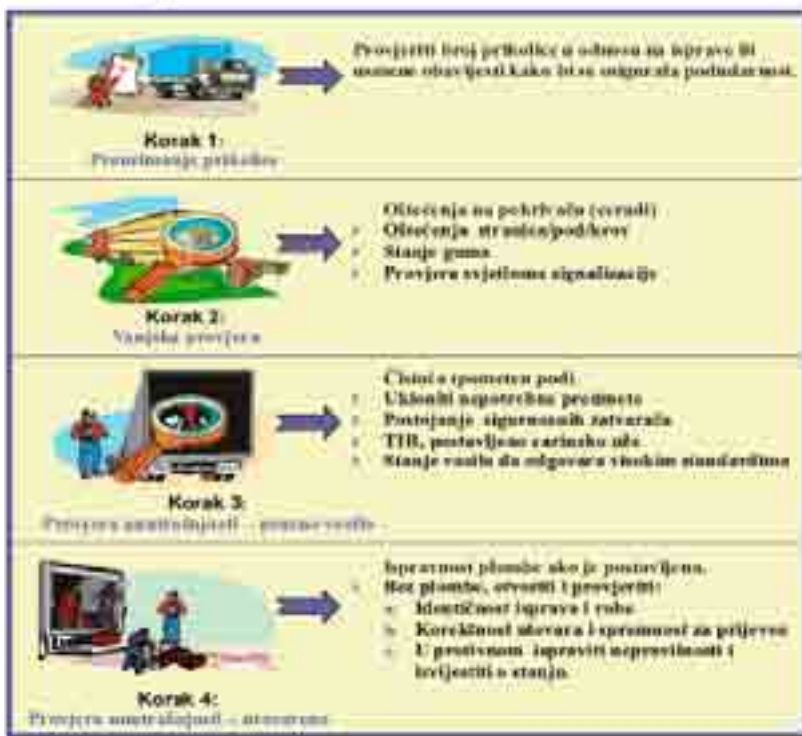
- ▶ Proporcije tereta ( za prevoz pijeska potreban je kamion za takvu namenu, za prevoz tečnost potrebna je cisterna);
- ▶ Vrste tereta ( za terete koji se iskrcavaju više puta najbolji je tegljač sa poluprikolicom);
- ▶ Razdaljina ( za urbanu distribuciju koristit će se mini kamioni ili kombi);
- ▶ Sposobnost manevriranja ( takozvane gradske prikolice, poluprikolica s jednom osovinom ili kombinacija tegljača s poluprikolicom ima npr veći nivo manevriranja nego 13,60 m poluprikolica s tri osovine);
- ▶ Trajekti ( cene se često osnove na dužini vozila, poluprikolicu je jeftinije prevesti nego kombinaciju tegljača sa poluprikolicom);
- ▶ Povratni teret ( treba vidjeti proporcije vezane za teret);

Specijalni aranžmani ( u određenim slučajevima za vozila je potrebno specijalno odobrenje).

### **Izbor trase i prevoza**

Transportni zadatak je rješiv samo pod uslovom, da možemo, hoćemo, znamo i imamo resurse za realizaciju. Vječna bitka između vremena dostave i bezbjednog otpreme a time i predaje pošiljke nameće potrebu da vozači pre svega shvate svoju poziciju u odnosu na realizaciju zadatka. Operacija prevoza je uspješna samo pod uslovom da smo robu dopremili na ugovoreno mjesto, bez troškova oštećenja, odnosno

da ravnoteža kvantiteta i kvaliteta bude uspostavljena tokom svakog zadatka. Klijent mora biti zadovoljan, naši resursi vozila pravilno iskorištena, a preduzeće naplatilo uslugu. Transportni zadataka pred nas postavlja upitnik izbora puta i prevoza, sa aspekta optimizacije da se proizvodi isporučuju brzo, pouzdano i jeftino. Ali, uspjeh transportne operacije zavisi od niza faktora koje moramo predvideti, izabrati i slediti kako bi primalac imao pravi proizvod i prave prave informacije na pravom mjestu u zahtjevanom vremenu.



Zato kada pregovaramo ili primamo zahtjev za uslugu transporta neophodno je imati potpunu informaciju u vezi sa prevozom opcije i da izaberete način prevoza, a samim tim da je ispunjen i shodno time opravdano je očekivati kvalitet tokom prevoza. Čak i ako specifičan način transporta mora da se koristi izbor između različitih vrsta uslu-

ga, na primjer, špediterskih kuća i vozila, čini da prevoz može da se obavlja uz bolje ili lošije uslove.

Pretovar je slaba tačka u transportnom lancu. Veliki procenat štete na pošiljkama, tokom prevoznog procesa, nastaju na mjestima pretovara, usputnih operacija skladištenja i dr. Često se dešava neposredno ili posredno u toku utovara / pretovara na terminalima, na primjer između različitih vidova transporta ili između različitih pretovarnih jedinica. Iz tog razloga vrijedi pokušati planirati minimalan broj usputnih operacija ili optimizirati da se sa mjesta utovara po strogo planiranoj ruti iskoriste tehnologije kombinovanog transporta, a smanji ili čak izbjegne broja pretovara na druga transportna sredstva, a da kvalitet isporuke bude osiguran.



## 7. SPECIJALNI ARANŽMAN ATP SPORAZUMA

### 7.1. Specijalni aranžman ATP sporazuma

Sporazum o međunarodnom prevozu lako kvarljivih prehrambenih proizvoda i o specijalnoj opremi koja se koristi za prevoz takvih roba, poznat kao ATP sporazum (Agreement on the International Carriage of perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be used for such Carriage-ATP), pripremio je Odbor za unutarnji prevoz UN Ekonomske komisije za Evropu (UN ECE) 1970-1971. godine.

ATP osigurava multilateralni sporazum između zemalja potpisnica (ugovorne strane) za kopneni međudržavni prevoz kvarljivih prehrambenih proizvoda. Njegova svrha je olakšati međunarodni prevoz, uspostavljajući zajedničke međunarodno priznate standarde, i održati kvalitetu kvarljivih prehrambenih proizvoda tokom prevoza.

Ova regulativa primjenjuje se isključivo za drumski i željeznički saobraćaj ili kombinaciju ova dva prevoza. ATP se takođe primjenjuje i na drumski i željeznički prevoz, koji uključuje prevoz morem za razdaljinu od 150 km.

Funkcije ATP sporazuma su sledeće:

- ▶ Navodi prehrambene proizvode koji će se prevoziti u skladu sa s ATP sporazumom i utvrđuje najtopliju dopuštenu temperaturu tereta;
- ▶ Navodi prehrambene proizvode koji će se prevoziti u skladu sa s ATP sporazumom i utvrđuje najtopliju dopuštenu temperaturu tereta;

- ▶ Propisuje testove koji će se raditi nad takvom opremom radi osiguranja ispunjenja standarda;
- ▶ Osigurava sistem certifikacije opreme koji potvrđuje propisane standarde;
- ▶ Zahtijeva od svih ugovornih strana da međusobno priznaju certifikate izdane, u skladu sa s sporazumom, od kompetentnih nacionalnih tijela. U BiH kompetentno nacionalno tijelo je Spoljnotrgovinska komora BiH.

Voće i povrće je izvan okvira ATP-a, jer je to pokriveno vazдушnim prevozom. Prevoz može biti obavljen samo u odobrenim vozilima. Rashladne jedinice i vrijednost izolovanosti moraju zadovoljiti zahtjeve testiranja.

Potvrda o odobrenju mora se čuvati u vozilu, tako da nadležna tijela za kontrolu mogu prekontrolišeti zadovoljava li vozilo ATP propise.

### **7.1.1. Analize opasnosti i kritična tačka kontrole**

Tokom 1995. godine implementirane su prehrabne direktive EU za higijenu zbog garancije zaštite i higijene hrane. Ove direktive fokusiraju se na prehrabnu industriju. Međutim, izdvojeno poglavlje ove direktive pokriva i prevoz.

Važne su sledeće tačke Analize opasnosti i kritična tačka kontrole (Hazard Analysis and Critical Control Point - HACCP):

- ▶ Uspostavljanje potrebne temperature (mora je naznačiti kompanija);
- ▶ Kontrola temperature;
- ▶ Preduzimanje mjera kada netko otkrije da postoje oštećenja i evidentiranje oštećenja;
- ▶ Periodično odvoženje prikolica na kontrolu i održavanje motora zamrzivača, kontejnera i untrašnje čišćenje;
- ▶ Lična higijena.



### **7.1.2. Dnevnik – evidencija**

Radi kontrole propustljivosti, svaki menadžer rashladne jedinice koja sadrži više od 3 kg rashladnog sredstva je obavezan voditi dnevnik za rashladnu jedinicu. Ovaj dnevnik mora se čuvati pet godina od vremena kada se rashladna jedinica ukloni.

Rashladno sredstvo može se osloboditi tokom instalacije ili održavanja. Kako bi se minimiziralo oslobađanje rashladnog sredstva, samo priznate i ovlaštene kompanije mogu instalirati i održavati rashladnu jedinicu. Rashladni motor se mora prekontrolišeti jednom u godinu dana.

Menadžer je odgovoran i obavezan za rashladnu jedinicu. Sažeta radna knjiga mora biti, zajedno s dnevnikom, na jasno vidljivom mjestu pored rashladne jedinice.

Radna knjiga mora sadržavati sledeće:

- ▶ Naziv, adresu i broj telefona instalatera (službe za održavanje);
- ▶ Vrstu i količinu rashladnog sredstva u jedinici;
- ▶ Kratke instrukcije o uključivanju i isključivanju rashladne jedinice;
- ▶ Pravila za hitne slučajeve;
- ▶ Reference pravila o rukovanju;
- ▶ Datum posljednje kontrole.

Važno je da su dnevnik i instrukcije uvijek nadohvat ruke. Naročito je važno za međunarodne vozače da imaju te dokumente nadohvat ruke zbog mogućnosti da se rashladna jedinica pokvari u inostranstvu.

### **7.1.3. Higijena**

Higijena uključuje sve radnje neophodne za održavanje ispravnosti i sprječavanje zaraze hranom.

Dobra higijena sprječava klice i bakterije koje su štetne i za ljude i za proizvod.

Higijena u skladištima i prevozu utiče na:

- ▶ Ljude;
- ▶ Vozila;
- ▶ Proizvode i ambalažu.

Potrebne su slijedeće mjere kako bi higijena bila optimalna:

- ▶ Vozilo mora biti čisto;
- ▶ Proizvodi moraju biti upakirani u čistu ambalažu;
- ▶ Ne tovariti odmah novi teret nakon pražnjenja starog (određene kombinacije proizvoda su zabranjene, npr. istovariti hemijska sredstva za čišćenje, a zatim utovariti neke prehrambene proizvode);
- ▶ Otkloniti oštećene i prljave proizvode (oštećena ambalaža);
- ▶ Vozačevo tijelo i odjeća moraju biti čisti;
- ▶ Ne koristiti tintu pisača (pečat) na neupakiranoj hrani.

Proizvodi sami po sebi (ambalaža, palete i kolica na kojima se proizvodi utovaraju) moraju biti čisti. Proizvodi koji su u cijelosti upakirani u ambalažu ne mogu se kontaminirati. Treba otkloniti slomljenu i oštećenu ambalažu.

#### **7.1.4. Kvarenje**

Prema propisima pod kvarenjem se podrazumjeva narušena svježina proizvoda. U praksi, kvarenje nastaje ukoliko se kvaliteta proizvoda pogorša toliko da postaje štetna za ljudsko zdravlje. Kvarenje se zaključuje strukturnim kvarenjem koje se obično može okom otkriti. Pored toga, dolazi i do promjene u mirisu i okusu.

Gubitak kvalitete ili kvarenje hrane uzrokuju:

- ▶ Razvoj mikroorganizama;
- ▶ Neadekvatni uslovi čuvanja proizvoda (temperatura, vlažnost);
- ▶ Osjetljivost proizvoda na okolne uslove u zavisnosti o vrsti proizvoda i ambalaži.

#### **7.1.5. ATP**

Kada se prevozi u skladu sa s ATP sporazumu, karoserije i kamioni trebaju biti odobreni prema ATP kriterijima. Kamion mora biti ATP odobren kada se prevoze sledeći proizvodi:

- ▶ Otpaci iznutrica;
- ▶ Maslac;
- ▶ Divljač;

- Mlijeko u cisternama za kratku upotrebu;
- Industrijsko mlijeko;
- Mliječni proizvodi;
- Riba, mekušci i ljuskari;
- Mesni proizvodi;
- Perad i kunići.

Unutar EU, novi kamioni podliježu inicijalnoj kontroli. Uglavnom, svakih šest godina kamion mora biti ponovno provjeren. Ukoliko kamion prođe provjeru, kompetentno ovlašteno tijelo izdaje dokument o odobrenju.

#### *7.1.5.1. Prevoz i distribucija*

##### *7.1.5.1.1. Uslovni prevoz*

Uslovni prevoz robe znači učinkoviti prenos proizvoda od jednog do drugog mjesta bez većeg ili neprihvatljivog gubitka kvalitete robe.

Uslovni prevoz nalaže da osoblje posjeduje znanje i razumije sledeće:

- kako rukovati proizvodima tokom njihovog prevoza, utovara i istovara;
- kako regulisati temperaturu proizvoda tokom prevoza;
- kako procijeniti i odrediti potrebnu temperaturu hlađenja ili zagrijavanja tokom prevoza.



*Rashladna jedinica – zadovoljava standarde ATP*

#### 7.1.5.1.2. Utovar i istovar

Prije prevoza, neke proizvode je potrebno ohladiti. Ova temperatura se mora održavati tokom prevoza. Vozač mora posvetiti posebnu pažnju prilikom utovara ili istovara na sledeće:

- ▶ Stanje proizvoda;
- ▶ Temperaturu proizvoda;
- ▶ Stanje i uslove ambalaže i pakiranja;
- ▶ Prodaju do određenog datuma (upotrebljivo do označenog datuma);
- ▶ Broj pakiranja (provjeriti prevozni dokument);
- ▶ Povećanje temperature kada je mjesto utovara otvoreno (vrata trebaju biti zatvorena ako je moguće);
- ▶ Redoslijed po kojem se proizvodi utovaruju (planiranje rute);
- ▶ Sigurno korištenje opreme (pregrade, sigurnosni pojasevi, palete itd.).



*Unutrašnjost rashladne jedinice – spremna za utovar*

#### 7.1.5.1.3. *Rashladni kapaciteti*

Rashladni kapacitet motora hladnjaka može se najbolje opisati na sledeći način kao količina topline koju rashladna jedinica može otkloniti u određenom periodu.

#### 7.1.5.1.4. *Slaganje proizvoda*

U zavisnosti o proizvodu, slaganje proizvoda može biti složeno tako da bude otvorenog ili zatvorenog tipa. Slaganje u otvorenom obliku olakšava cirkulaciju zraka oko tereta što omogućava otklanjanje suviše topline i vodene pare, ugljičnog dioksida i metana (plina). Oslobođanje ugljičnog dioksida je posebno važno za živi teret (stoku). Kada se živi teret (stoka) slože veoma blizu jedan drugog i kada se prevoze na veoma visokoj temperaturi, nastupa takozvani efekt prezagrijavanja (biohemijska reakcija) i temperatura tereta se povećava na nepoželjnu razinu. Kapacitet rashladne jedinice je nedovoljan kako bi se temperatura tereta snizila na odgovarajuću temperaturu i dolazi do neželjenih efekata i štete (ugibanja grla).

Slaganje u zatvorenom obliku primjenjuje se za zamrznute i duboko zamrznute proizvode radi održavanja potrebne temperature i povećanja volumena utovara.

#### 7.1.5.2. *Mješoviti tereti*

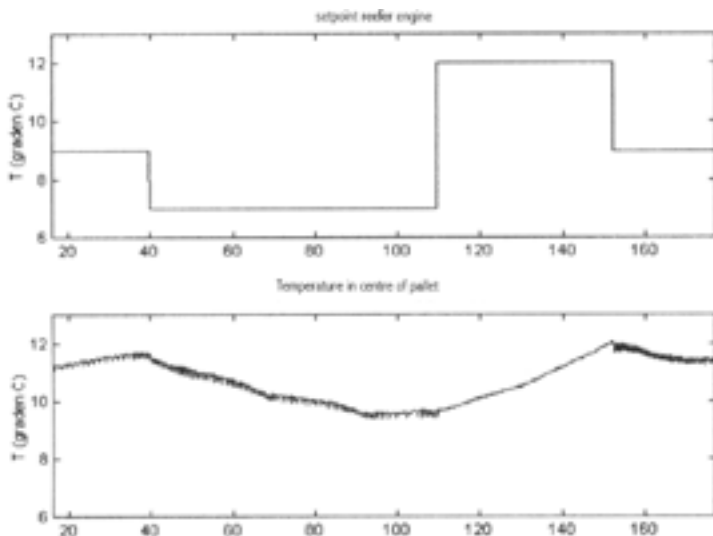
Veoma je važno znati koji se proizvodi mogu, a koji ne mogu prevoziti zajedno.

Kada se prevozi mješoviti teret moraju se razmotriti sledeće tačke:

- ▶ Različite temperature skladištenja (kontejneri s više odjeljaka);
- ▶ Vlažnost zraka (zavisí o temperaturi zraka);
- ▶ Prenosenje mirisa i okusa (samokontaminacija);
- ▶ Vrijeme prevoza;
- ▶ Vrsta proizvoda;
- ▶ Vanjska temperatura;
- ▶ Inicijalna temperatura proizvoda (je li ili nije prethodno zaleden);
- ▶ Izolacijska vrijednost proizvoda;
- ▶ Rashladni kapacitet rashladne jedinice;
- ▶ Cirkulacija zraka u kontejnerima ili komorama.

### 7.1.5.3. Fluktucija temperature (promjena temperature)

Fluktucija temperature se odnosi na varijacije u temperaturi tokom prevoza. Postoji dosta faktora koji utječu na temperaturu. Temperatura skladištenja se mora održavati tokom cijelog logističkog procesa. Cirkulacija vazduha i ventilacija su važni faktori. Za duboko zamrznute proizvode, svaka promjena temperature mora biti zabilježena. Poželjno je kontinuirano bilježenje.



*Fluktucija temperature tokom prevoza*

### 7.1.6. Odgovornost tokom prevoza

Prevoznik je odgovoran za robu tokom prevoza, od trenutka kada vozač potpiše prevozni dokument. Potpisujući prevozni dokument, vozač potvrđuje kako je primio robu u dobrom stanju, uslovima i na odgovarajućoj temperaturi. Zbog toga je važno provjeriti temperaturu proizvoda i upisati je na CMR prevoznom dokumentu. Odgovornost prevoznika se završava u trenutku kada primalac robe potpiše CMR dokument. Potpisivanjem primalac potvrđuje kako je primio robu u dobrom stanju, uslovima i na odgovarajućoj temperaturi.

### 7.1.7. Specifikacija za kamion

Specijalna oprema koja se koristi za prevoz mora biti sukladna standardima vezanim za izolaciju i hlađenje koji su definisani u ATP sporazumu. Svaki standard, što može biti izolovanost ili kombinacija izolovanosti s hlađenjem, zatim izolovanost s grijanjem ili izolovanost s hlađenjem i grijanjem, definisan je u ATP sporazumu i klasifikaciji. Najviše primjenjivane klasifikacije su izolovanost i izolovanost s mehaničkim hlađenjem.

Zajedničke ATP klasifikacije su sledeće:

Vrsta Koeficijent	temperature	Klasifikacije W/m <sup>2</sup> / K
Normalna izolovanost <0,7	N/A	IN
Velika izolovanost <0,4	N/A	IR
Mehaničko hlađenje		
Normalna izolovanost 0,7-0,4	0 do +12	FNA
Velika i izolovanost <0,4	-20 do +12	FRC

Oprema je sertifikirana u skladu sa rezultatima testa i svaki izdani ATP certifikat definisa klasifikaciju za koju je oprema odobrena.

ATP kod se daje odobrenim vozilima. Kod je sledeći (tabela 10):

- ▶ Prvo slovo: vrsta jedinice za rashlađivanje ili grijanje;
- ▶ Drugo slovo: stupanj izolovanosti;
- ▶ Treće slovo: raspon temperature;
- ▶ Četvrto slovo: X = vozilo opremljeno jedinicom za varijablu ili ovisnu temperaturu; slovo X pokazuje postojanje takve jedinice.

Mjesec i godina u kojoj ističe datum važenja certifikata naveden je pod ATP kodom. ATP kodovi su tamnoplavi na bijeloj podlozi.

ATP certifikat kojim se potvrđuje i odobrava potrebna izolovanost i jedinica zamrzavanja izdaje se na osnovu pozitivnih rezultata testiranja.

F = mehanička rashladna jedinica	N = normalna izolovanost	Vanjska temperatura 30°C A = ohladiti i održavati 12 - 0 °C	FNA	FNAX
	R = pojačana izolovanost	Vanjska temperatura 30 °C C = ohladiti i održavati 12 -20 °C	FRC	FRCX
R = ne mehanička rashladna jedinica	N = normalna izolovanost	Vanjska temperatura 30 °C A = ohladiti i održavati max. 7 °C	RNA	
	R = pojačana izolovanost	Vanjska temperatura 30 °C C = ohladiti i održavati max. -20 °C	RRC	
C = jedinica za zagrijavanje	N = normalna izolovanost	B = Vanjska temperatura -20 °C Unutrašnja temperatura 12°C	CNB	
	R = pojačana izolovanost	A = Vanjska temperatura -10 °C Unutrašnja temperatura 12°C	CRA	

*Određeni primjeri ATP koda*

*7.1.7.1. Obnavljanje certifikata*

Vozilo mora biti u dobrom stanju. Vrata moraju dihtovati i biti dobro izolirana i zapečaćena. Sve popravke se moraju obavljati adekvatnim materijalima. Ne smije biti nikakvih oštećenja na limariji. Rashladna jedinica mora spustiti temperaturu na temperaturu klase u roku od šest sati. Certifikat o testiranju vrijedi šest godina (novog vozila). Vozilo nakon toga period mora ponovo biti testirano i onda se može izdati drugi certifikat. Drugi certifikat vrijedi tri godine. Poslije toga, certifikat može biti produžavan na period po jednu godinu.







## 8. USLOVI I OPREMA ZA PREVOZ ŽIVIH ŽIVOTINJA U MEĐUNARODNOM DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

### 8.1. Uslovi za prevoz živih životinja

Veliki broj životinja u nekim dijelovima svog života prevoze se u drumskom prevozu. Razlozi prevoza životinja može biti vrlo različit, mogu se prevoziti na mjesta gdje je bolja i dostupnija hrana i to je većinom sezonski prevoz gdje se životinje tokom ljetnog period prevoze na planinska područja, a tokom zime u doline, životinje se mogu prevoziti i kod veterinarara, na sajmove, izložbe, športske manifestacije i slično, ali je svakako najčešći razlog prevoza životinja je njihovo klanje u klaonicama.

Postupak s životinjama prilikom prevoza značajno utiče na njihovo zdravlje i dobrobit. Dobrobit životinje je njeno stanje u kojem se ona nosi s okolinom, kako fizički tako i mentalno. Da bi životinja bila i ostala u dobrom fizičkom i mentalnom stanju, odnosno zdravlju i nakon prevoza treba:

- Osloboditi životinju nelagode osiguravajući joj odgovarajući smještaj;
- Osloboditi životinju od žeđi, gladi, i pothranjenosti stalnim pristupom svježoj vodi i hrani;
- Osloboditi životinje boli, ozljeda i bolesti prevencijom ili brзом dijagnozom i terapijom;

- ▶ Omogućiti životinji ispoljavanje normalnog fiziološkog ponašanja osiguravajući dovoljan prostor u odgovarajućim objektima;
- ▶ Osloboditi životinju straha i stresa osiguravajući uslove bez mentalne patnje.

Radi poboljšanja stanja životinja i smanjenja stresa direktiva EU utvrđuje sledeće propise, odnosno uslove za prevoz živih životinja:

- ▶ Maksimalno trajanje prevoza ne smije prijeći osam sati;
- ▶ Ukoliko je putovanje duže od osam sati, nalažu se specijalni uslovi i propisi;
- ▶ Životinje se mogu odmoriti na posebno uređenim mjestima za odmaranje prihvaćenim od EU, tu se mogu nahraniti i napojiti; nakon osam sati odmaranja, prevoz se može nastaviti prema destinaciji;
- ▶ Prevoznik mora dostaviti šemu putovanja nadležnoj instituciji;
- ▶ Vozila moraju biti opremljena ventilacijskim šupljinama, čije dimenzije zavise od vrste životinja koje se prevoze – ventilacijske šupljine za svinje moraju biti najmanje 20 cm visoke, počevši na 40 cm od poda, za telad otvori moraju početi na 85 cm od poda, ta krave i ostalu krupnu stoku otvori moraju biti na najmanje 130 cm od poda, niži otvori u ovom slučaju se moraju prekriti; u principu, ventilacijski otvori trebaju obuhvatati 20% stranica prikolice;
- ▶ Pod mora biti pokriven slamom; najmanje 2 kg/m<sup>2</sup>;
- ▶ Mora postojati mogućnost da se svaka životinja može pojedinačno kontrolisati, hraniti i pojititi,
- ▶ U kamionu treba biti dovoljno hrane i vode;
- ▶ Električna ventilacijska pomagala mogu biti instalirana u vozilu.

Dobrobit životinja tokom prevoza zajednička je odgovornost svih ljudi koji su uključeni u proces prevoza živih životinja. Tu se prije svega misli na vlasnike živih životinja, prevoznike koji obavljaju prevoz, te radnici koji se brinu u životinjama, prije svega veterinari. Vlasnici živih životinja trebaju osigurati odgovarajuće zdravstveno stanje životinja, kako bi oni mogli podnijeti putovanje u drumskom prevozu, takođe obaveza vlasnika je da osiguraju svu potrebnu dokumentaciju

koja treba pratiti životinje tokom drumskog prevoza. Prevoznici su odgovorni za humano postupanje sa životinjama tokom utovara, putovanja i istovara životinja.

Pravilno planiranje ključni je čimbenik koji utiče na zdravlje životinja tokom prevoza. Prije nego putovanje otpočne treba:

- Pripremiti životinju za put – bilo bi dobro ako bi se životinja navikla na prisutnost ljudi kao i na neke metode obuzdavanja i to bi značajno umanjilo njihov strah i olakšalo učesnicima prevoza pripremu, utovar i istovar. Davanje sredstava za smirivanje je zabranjeno, osim u slučajevima kada to propiše veterinar;
- Izvršiti izbor prevoznog sredstva – izvedba i oprema vozila moraju biti prilagođena vrsti, veličini i težini životinja koje se prevoze;
- Odrediti itinerar, odmor, napajanje i hranjenje životinja;
- Donijeti protokol postupanja u hitnim slučajevima, te izvršiti ostale pripremne radnje.

## 8.2. Postupci pri utovaru i istovaru životinja

Utovar i istovar životinja moraju nadzirati stručni ljudi, koji treba-ju osigurati kretanje životinja u tišini, bez nepotrebne buke, uznemiravanja ili sile. Pri izboru opreme za utovar i istovar posebnu pažnju treba posvetiti dimenzijama, nagibu utovarnih rampi, površinama i podovima prevoznih sredstava.

Životinje moraju stalno biti pod stručnim nadzorom, a osvjetljenje mora biti usmjereno na rampu. Izuzetak su perad koja je puno mirnija pod zagastim (plavim) osvjetljenjem. Ventilacijski sistem tokom utovara kao i samog putovanja mora osigurati dotok svježeg zraka, koji će spriječiti pregrijavanje, povećanje vlage ta nakupljanje štetnih gasova, poput amonijaka, dioksida i ugljičnog monoksida.

Prilikom istovara i utovara životinja ne smiju se upotrebljavati štapi, metalne šipke i druga pomagala koja životinjama uzrokuju bol i povećavaju stres.



*Primjer utovara životinja*

Ukoliko se životinje prevoze kontejnerima bitno je oprezno postupati, kako bi se izbjeglo guranje, bacanje ili prevrtanje. Veću pažnju potrebno je posvetiti prilikom istovara životinja, jer su one tada podložnije ozljeđivanju. Životinje koje su iz nekog razloga doživjele ozljede tokom prevoza mora se pružiti pomoć, omogućiti pristup svježoj vodi i hrani ili ih se mora odmah zaklati. Životinje koje ne mogu hodati moraju se zaklati tamo gdje leže ili pažljivo prevesti na mjesto hitnog klanja, tako da se ne proizvodi dodatna patnja životinja.

Veću pažnju potrebno je posvetiti prilikom istovara životinja, jer su one tada podložnije ozljeđivanju. Životinje koje su iz nekog razloga doživjele ozljede tokom prevoza mora se pružiti pomoć, omogućiti pristup svježoj vodi i hrani ili ih se mora odmah zaklati. Životinje koje ne mogu hodati moraju se zaklati tamo gdje leže ili pažljivo prevesti na mjesto hitnog klanja, tako da se ne proizvodi dodana patnja životinja.

### **8.3. Oprema vozila prilikom prevoza životinja**

Drumska vozila, skupa s opremom za utovar i istovar, koja se koriste prilikom prevoza životinja moraju biti proizvedena i održavana na način da se izbjegne ozljeđivanje i patnja životinja.



*Primjeri drumskog vozila za prevoz životinja*

**Hranjenje i pojenje:** kada se prevoze svinje, vozilo treba biti opremljeno pomagalicama za pojenje. Ovo pomagalo mora sadržavati osam cijevi za pojenje, na tri metra tovarnog prostora. Ostale životinje moraju se nahraniti na utvrđenim mjestima za odmaranje.

**Vrata** moraju biti prikladno zatvorena i ne smiju imati oštre ivice koje bi mogle prouzročiti modrice.

**Osvjetljenje:** u sekciji gdje je tovar, mora biti dobro osvjetljenje. Životinje ne vole ulaziti u mračan prostor. Tokom noći mora biti slabo svjetlo.

**Higijena:** vozilo koje se koristi za prevoz životinja svaki put mora biti očišćeno i dezinficirano. Ovo treba biti navedeno u specijalnoj knjizi. Sredstva za čišćenje su:

- Obična voda,
- Voda i razblaženi deterdžent;
- Voda i razblaženi deterdžent kombinovan sa kiselinom ili bazom.

Neke od ovih materija mogu biti štetne za ljude ili okolinu. Osobe koje rade sa ovim materijama moraju biti svjesne opasnosti i moraju obući ličnu zaštitnu opremu kao što su rukavice, zaštitne naočale i keclja. Kada se koristi deterdžent koji sadrži kiselinu ili bazu ispiruć za oči mora biti u ruci.

#### **8.4. Zaštita životinja prilikom prevoza u Evropskoj uniji**

Evropska unija je učinila obuhvatnu promjenu o procedurama zaštite životinja prilikom prevoza, u kojima je definisala cjelokupan prevozni lanac i propisala pojedinačne odgovornosti učesnika u prevozu životinja. Tako je od 05.01.2007. godine prestala važiti Direktiva 91/628/EC i zamijenjena je Direktivom 1/2005/EC.

Pravni propisi o zaštiti živih životinja prilikom prevoznika su znatno pooštreni, tako što je za sve učesnike prevoznog lanca točno navedene njihove obaveze i pojačani su kontrolni mehanizmi nadležnih tijela. Proširen je i krug osoba na koje se direktiva odnosi, tako što su pridodani, pored dosadašnjih prevoznika i vlasnici životinja, osobe na sajmovima, tržnicama, klaonicama kao i uzgajivači životinja.

Za prevoz životinja na duže relacije od 65 km moraju prevoznicu u EU, od nadležne institucije zemlje članice u kojoj posluju zatražiti dozvolu za prevoz životinja. Da bi dobili predmetnu dozvolu moraj, između ostalog dokazati, da posjeduju dovoljan i obučan broj stručnih ljudi, kao i odgovarajuću opremu za predmetni prevoz.

U slučaju da prevoz životinja traje duže od osam sati, odnosno u slučaju dugotrajnog prevoza, prevoznik mora dostaviti i dodatne dokaze o ispunjavanju drugih uslova za vozača, i osobe koje se brine o životinjama, posjedovanje satelitskog sistema u vozilu. U slučaju da se prevoz vrši kroz više zemalja prevoznik mora posjedovati dnevnik vožnje. Vozila koja se koriste u dugotrajnom prevozu životinja moraju imati ugrađeni sistem regulisanja temperature, stalan pristup uređajima za pojenje. Prevoz određenih životinja je zabranjen. To se odnosi na vrlo mlade životinje (manje od deset dana za telad, manje od tri sedmice za prasad, manje od jednog sedmice za janjad), osim ako se prevoz ne odnosi na put kraće od 100 km. Zabrana se odnosi i na ženke koje očekuju mladunčad, kao i na period od jednog sedmice nakon



što su dobile mladunčad. Direktivnom su poboljšani zahtjevi koji se odnose na dugotrajni prevoz konja, te se oni moraju prevoziti u pojedinačnim boksovima.



*Primjer drumskog vozila za prevoz konja*

## 8.5. Zbijenost životinja tokom prevoza

Prilikom prevoza živih životinja moraju se uzeti u obzir sledeće dimenzije tovarnog sanduka koje su prikazane u sledećoj tablici:

Kategorija	Težina (kg)	Površina (m <sup>2</sup> po životinji)
Telad	50	0,3–0,4
Srednja telad	110	0,4–0,7
Teška telad	200	0,7–0,95
Srednje teška stoka	325	0,95–1,3
Velika stoka	550	1,3–1,6
Krupna stoka	> 700	> 1,6

*Potreban prostor za pojedine vrste živih životinja*



## 9. BEZBJEDNOST SAOBRAĆAJA, VOZAČKE DOZVOLE

U slučaju saobraćajne nezgode u kojoj nastane šteta ili dođe do povrede ljudi, vozač mora stati i obavijestiti nadležni organ kako bi se mogle preduzeti potrebne akcije da bi se zbrinuli nastradali. U Evropi vozač jednostavno može telefonom pozvati broj 112 i policija ili vatrogasna služba će doći.

U slučaju da je došlo samo do oštećenja vozila, vozač mora informisati drugog učesnika u nezgodi o svojim podacima. Naime, vozač u tom slučaju mora popuniti Evropsko izvješće o saobraćajnoj nezgodi.

Podaci koji bi trebali biti popunjeni u Evropskoj izjavi:

- › Datum, vrijeme i mjesto nezgode;
- › Povrijeđene osobe;
- › Imena i adrese svjedoka;
- › Opis oštećenja ili povrede;
- › Smjer vozila i njegova pozicija na putu;
- › Brzina vozila;
- › Vremenski uslovi;
- › Crtež situacije;
- › Imena i adrese kao i naziv osiguravajućeg društva svih ostalih osoba uključenih u nezgodu.

Evropska izjava o nezgodi je standardna forma i ima opšte priznat prikaz pravljenja izvešća o nezgodi. Sastoji se od jednog originala i jedne kopije. Vozač popunjava lijevu stranu formulara, a suprotna strana desnu. Obje strane moraju potpisati dokument. Vozač će saču-

vati originalni formular, a druga strana će dobiti kopiju. Onda kada obje strane potpišu originalni formular, naknadno se ne mogu unositi nikakve izmjene. Ovaj dokument sadrži i savjete za vozača kao što su „ostani pribran, budi pristojan, ne priznaj odgovornost”. Vozač je obavezan poslati kopiju izvještaja svom osiguravajućem društvu što je prije moguće.

Saobraćajne nezgode, uglavnom, prouzrokuje:

- ▶ Umor vozača; u Evropi godišnje skoro 1.000 vozača pogine od posljedica umora;
- ▶ Brza vožnja;
- ▶ Odstojanje – vožnja bliže od sigurnog odnosno propisanog rastojanja od vozila;
- ▶ Nepropisno pretjecanje;
- ▶ Preopterećenje, vozilo natovareno preko dozvoljene nosivosti;
- ▶ Nepropisno odnosno nesigurno pričvršćena roba;
- ▶ Vožnja neispravnog vozila;
- ▶ Vožnja pod uticajem alkohola ili droga.

## 9.1. Rizici u saobraćaju

Svaka kompanija mora procijeniti rizike u aktivnostima koje obavlja. Mogu se izdvojiti sledeće aktivnosti koje mogu biti rizične:

- ▶ Utovar;
- ▶ Istovar;
- ▶ Punjenje goriva, pakiranje i druge slične aktivnosti;
- ▶ Vožnja.

Analiza rizika može pomoći kompaniji da poduzme standardizirane akcije. Samo ukoliko postoji svijest o riziku mogu se preduzeti akcije radi minimiziranja rizika.

Nužno je preduzeti određene mjere kako bi se smanjio identificirani rizik putem uspostavljanja primjerne procedure. Sledeće stavke moraju u suštini biti uključene u sigurnu proceduru:

- ▶ Ograničenja brzine;
- ▶ Provjere konzumiranja alkohola i droga;
- ▶ Provjere prije starta;

- Provjere prije utovara;
- Održavanje.

<b>Procedura</b>	<b>Primjenjivanje zaštitnih mjera prije, tokom i poslije podizanja kabine vozila</b>
Radne smjernice	Provjeriti je li u unutrašnjosti kabine ima nepričvršćenih objekata Pomjeriti ručicu mjenjačke kutije Otključati kabinu Podignuti kabinu pomoću pumpe ili ručno (otvoriti vrata radi promjene tačke gravitacije) Pričvrstiti kabinu u podignutom položaju Provjeriti pomagala za pričvršćivanje kabine poslije rukovanja kabinom Pomjeriti u početni položaj ručicu mjenjačke kutije
Provjera starta	Izvršiti sve nužne mjere i provjere prije polaska na put
Radne smjernice	Prije nego se pokrene kamion provjeri se sledeće: Ulje Razina sredstva za hlađenje Stanje pneumatika Ogledala Svjetla Je li teret sigurno pričvršćen Vizualna inspekcija vozila

*Primjer sigurne procedure i radne smjernice*

Obuka i usavršavanje osoblja mogu biti vrlo korisni za minimiziranje rizika i stvaranje svijesti za zaštitu od rizika.

### **5.3.3. Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi**

Evropski izveštaj o saobraćajnoj nezgodi usklađen je kod velikih evropskih kompanija za osiguranje. Njihov cilj je bio kreiranje jednog jednoobraznog formulara koji se može koristiti u slučaju saobraćajne nezgode. Evropsko izveštaj o nezgodi mora biti u svakom drumskom vozilu, kako bi učesnici moguće nezgode mogli razmeniti osnovne informacije o tomu što se dogodilo.

Informacije u formularu osiguravaju osnovu za daljnju naknadu štete.



## 10. EVROPSKI SPORAZUM O MEĐUNARODNOM DRUMSKOM PREVOZU OPASNE ROBE – ADR

Komande upravljanja prilikom prevoza opasne robe datiraju preko 200 godina. Pri UN 1950. godine osnovan je Komitet eksperata (COE) za siguran prevoz opasne robe (STDG). Komitet traži da se stvore standardna pravila za STDG za sve načine prevoza, u čitavom svijetu. Komitet eksperata (COE) sada objavljuje svoje preporuke u Narandžastoj knjizi, koje se revidiraju svake dvije godine.



*Pregled organizacija i propisa kojim se definiše transport*

Na prevoz opasnih materija, uslove i radnje koje su u svezi s tim prevozom, primjenjuju se Evropski sporazum o drumskom prevozu roba u međunarodnom saobraćaju (ADR) i propisi koji se odnose na međunarodni prevoz opasnih roba željeznicom (RID), Pravila evropskih odredbi o međunarodnom prevozu opasnog tereta na unutrašnjim plovnim putovima (ADN), Međunarodna konvencija o civilnoj vazdušnoj plovidbi, Tehničke instrukcije za siguran prevoz opasnih materija vazdušnim putem (ICAO-TI).

### **10.1. Klase opasnih materija**

Opasnim materijama se nazivaju stvari koje mogu izazvati materijalnu štetu, povređivanje ljudi ili ugrožavanje životne sredine i one su na osnovu njihovih osnovnih osobina razvrstane u devet klasa. Za svaku klasu postoje pravila koja određuju kako se obavlja njihov prevoz, s tim da i za svaku stvar posebno mogu postojati dodatni naputci. Uz to, mnoge stvari imaju takve osobine da se mogu svrstati u više grupa, pa se na njih istovremeno primjenjuju pravila za sve te grupe. Prema navedenom opasne materije se klasificiraju u 9 klasa/razreda i to:

- ▶ Klasa 1a - Eksplozivne stvari;
- ▶ Klasa 1b - Predmeti punjeni eksplozivnim tvarima;
- ▶ Klasa 1c - Sredstva za paljenje, vatrometni predmeti i drugi predmeti;
- ▶ Klasa 2 - Zbijeni gasovi, gasovi pretvoreni u tečnost i gasovi rastvoreni pod tlakom;
- ▶ Klasa 3 - Zapaljive tečnosti;
- ▶ Klasa 4.1 - Zapaljive čvrste materije;
- ▶ Klasa 4.2 - Materije sklone samozapaljenju;
- ▶ Klasa 4.3 - Materije koje u dodiru sa vodom razvijaju zapaljive gasove;
- ▶ Klasa 5.1 - Oksidirajuće materije;
- ▶ Klasa 5.2 - Organski peroksidi;
- ▶ Klasa 6.1 - Otrovne materije;
- ▶ Klasa 6.2 - Zarazne materija;
- ▶ Klasa 7 - Radioaktivne materija;
- ▶ Klasa 8 - Korozivne (nagrizajuće) i nadražujuće stvari;



- ▶ Klasa 9 - Ostale opasne materije i premeti.

## 10.2. ADR sporazum

Evropski sporazum za Međunarodni drumski prevoz opasnih roba (ADR) postignut je u Ženevi, 30. septembra 1957. godine, pod pokroviteljstvom UN (Ekonomске komisije za Evropu) i stupio je na snagu 29. januara 1968. godine.

Sporazum sam po sebi je kratak i jednostavan. Ključni članak je članak 2, koji kaže da osim određenih prekomjerno opasnih roba, ostala opasna roba može se prevoziti međunarodno u drumskim vozilima koja su sukladna:

- ▶ Uslovima propisanim u Aneksu A za opasnu robu, a posebno u pogledu njihovog pakiranja i obilježavanja;
- ▶ Uslovima propisanim u Aneksu B, koji se posebno odnosi na konstrukciju, opremu i rad vozila koja prevoze opasnu robu.

Obaveze svih osoba koje su uključene u prevoz opasne robe propisane su u ADR sporazumu. Pošiljalac opasne robe odgovoran je za klasifikaciju robe, prikladno pakiranje i pružanja točne i standardne informacije prevozniku. Prevoznik je odgovoran za ispravno stanje vozila i njegove opreme. On treba verifikirati da vozilo nije pretovareno, da je ispravno označeno i obilježeno.

Strane potpisnice sporazuma, u želji da povećaju bezbjednost međunarodnog drumskog prevoza, složile su se u sledećem:

- ▶ **Vozila** – automobil, osovinska vozila, prikolice i poluprikolice onako kako su definisani u Konvenciji o drumskom saobraćaju od 19. septembra 1949, osim vozila koja pripadaju oružanim snagama neke strane potpisnice sporazuma ili koja su pod odgovornošću tih oružanih snaga;
- ▶ **Opasna roba** – stvari i predmeti čiji je međunarodni drumski prevoz zabranjen priložima A i B ili dozvoljen samo pod određenim uslovima;
- ▶ **Međunarodni prevoz** – svaki prevoz koji se obavlja preko teritorije najmanje dvije strane potpisnice sporazuma vozilima prethodno definisanim.

Prilozi za ovaj sporazum čine njegov sastavni dio. Svaka strana potpisnica sporazuma i dalje ima pravo da ulazak opasne robe na svoju teritoriju regulisa ili zabrani iz drugih razloga osim bezbjednosti tokom puta.

Vozila koja su bila u upotrebi na teritoriji jedne strane, potpisnice sporazuma prilikom stupanja ovog sporazuma na snagu ili koja su počela da se upotrebljavaju dva mjeseca poslije njegovog stupanja na snagu, moći će, za vrijeme od tri godine od dana primjene sporazuma, obavljati međunarodni prevoz opasne robe, čak i ako njihova konstrukcija i oprema ne udovoljava potpuno uslovima predviđene prilogom B za taj prevoz. Međutim, posebnim klauzulama priloga B taj rok se može skratiti.

Strane potpisnice sporazuma mogu i dalje ugovarati, posebnim dvostranim ili višestranim sporazumima, da neke vrste opasne robe čiji je svaki prevoz zabranjen ovim sporazumom, pod određenim uslovima, mogu biti predmet međunarodnog prevoza na njihovim teritorijama; ili da opasna roba čiji je međunarodni prevoz dozvoljen ovim sporazumom samo pod određenim uslovima može biti na njihovim teritorijama predmet međunarodnog prevoza (pod uslovima manje strogim od onih koji su predviđeni priložima uz ovaj sporazum). Posebni dvostrani ili višestranu sporazumi o kojima je riječ biće dostavljeni generalnom sekretaru Organizacije Ujedinjenih naroda, koji će o njima obavijestiti zemlje koje nisu potpisnice tih sporazuma.

Prevoz na koji se odnosi ovaj sporazum podliježe i dalje nacionalnim ili međunarodnim propisima koji se, uglavnom, odnose na drumski saobraćaj, međunarodni drumski prevoz ili međunarodnu razmjenu robe.

Zemlje članice Ekonomske komisije za Evropu i zemlje koje su primljene u Komisiju u savjetodavnom statusu na osnovu mandata te komisije mogu postati strane potpisnici sporazuma ovog sporazuma:

- ▶ Ako ga potpišu;
- ▶ Ako ga ratificiraju pošto su ga potpisale pod rezervom ratifikacije;
- ▶ Ako mu pristupe.



*primjer pakiranja opasnih materija*

### **10.2.1. Prevozna dokumentacija**

Sve ADR pošiljke moraju biti praćene prevoznom dokumentacijom. Nema posebnog formata za ovu dokumentaciju iako ona mora sadržavati niže navedene specifične detalje. Pošiljalac robe mora dati prevozniku potrebne informacije u pisanoj formi na vrijeme, znači prije početka putovanja, kako bi se on pripremio. Opis mora slijediti točnu formu koja je dana u poglavlju o klasama. Naziv mora biti jedan iz liste klasa, uključujući i UN broj za identifikaciju supstance i broj klase, grupu pakiranja i inicijale ADR-a, npr:

UN 1203 BENZIN, 3,II, ADRUN 1203

Packagings



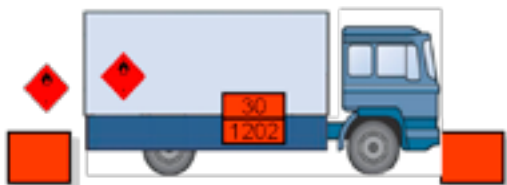
Izgled pisanog uputstva ADR 5.4.3 (čeona strana)



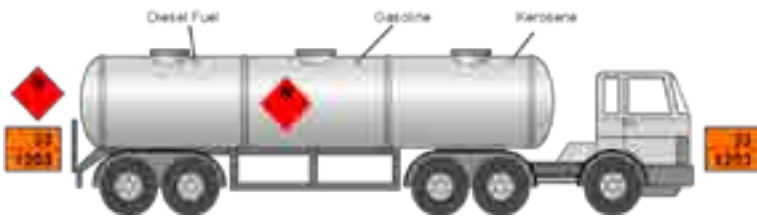
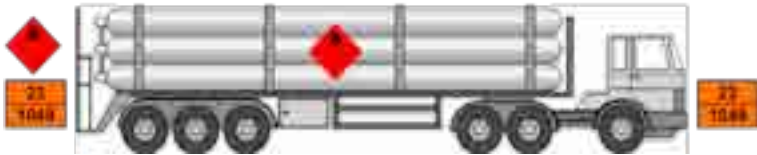
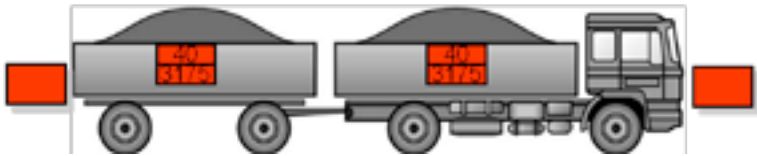
### 10.3. Označavanje i obilježavanje

Sva vozila, uključujući i ona koja prevoze opasnu robu u paketima moraju imati jednostavne reflektirajuće narančaste tabele na prednjem i zadnjem dijelu. Cisterne, vozila koja prevoze kontejner-cisterne i vozila ili kontejneri koji prevoze opasnu robu u kontejnerima srednjeg obima, moraju takođe imati narančaste tabele na svakoj strani cisterne, njenog odjeljka ili dotičnog kontejnera srednjeg obima. One pokazuju opasnost i UN broj iz tabele A. Kada ova vozila prevoze samo jednu supstancu, UN broj može biti pokazan na narančastim tabelama na prednjem i zadnjem dijelu vozila.

Cisterne ili kontejneri srednjeg obima moraju imati UN brojeve i na bočnim stranama kontejnera moraju ostati vidljivi i kada se teret istovari iz vozila.











*Primjeri označavanja vozila za prevoz opasnih materija*

### **10.3.1. Kemler kod**

Identifikacijski brojevi za opasnost su napravljeni od slaganja brojeva klase, ponekad poznati kao Kemler kod, radi upozoravanja na opasnost koja se može očekivati ukoliko se supstanca slučajno oslobodi.

Oznaka 0 poslije broja klase pokazuje mali rizik, npr. 60 znači otrovne supstance;

- 2 - Emisija gasa uslijed prištampa ili hemijske reakcije;
- 3 - Mogućnost zapaljenja tečnosti (pare) i gasova ili samozagrijavajućih tečnosti;
- 4 - Mogućnost zapaljenja čvrstih supstanci ili samozagrijavajućih čvrstih supstanci;
- 5 - Oksidirajući (intenziviranje požara) efekt;
- 6 - Otrovnost i rizik infekcije;
- 8 - Korozivnost;
- 9 - Rizik jakih i spontanih reakcija;

Broj se udvostručuje kada se želi ukazati na povećani rizik, npr. 66 je veoma otrovno. Brojevi se dodaju da bi se ukazalo na sekundarni rizik, npr. 46 znači zapaljiva i čvrsta vrsta supstanca je takođe otrovna, 886 znači veoma korozivna i takođe otrovna.

Slovo X na početku broja znači i „ne posipaj vodu”, npr X423 upozorava da će čvrsta supstanca u reakciji sa vodom stvoriti zapaljivi gas. Ponavljanje prva dva broja je indikacija za povećanu opasnost.

Kada je opasnost materijala naznačena jednim brojem, ona se završava tako što se stavi nula na mjesto druge decimale.

Kombinacija brojeva ima posebno značenje:

22 – rashlađeni tečni gas, zagušen;

X338 – visokozapaljive tečnosti, korozivne, koje reaguju opasno u dodiru sa vodom;

X42 – zapaljive čvrste supstance, reaguju opasno u dodiru sa vodom, emitiraju zapaljivi gas

44 – zapaljive čvrste supstance, u aktivnom stanju na povišenoj temperaturi;

539 – zapaljivi organski peroksidi;



*Kemler kod*

### **10.3.2. Tabele**

Pored narančastih tabela, cisterne i vozila koja prevoze cisterne-kontejnere i vozila i kontejneri koji prevoze opasnu robu u velikim količinama moraju, takođe, istaći oznake o klasi. Cisterne i vozila sa kontejnerima srednjeg obima moraju istaći oznake na obje bočne strane i na prednjoj strani, kontejneri moraju na svim stranama.

Tabele i table moraju ostati ne postavljenom mjestu dok se jedinica ne isprazni i očisti ili dok se ne očiste da budu sigurne. Tek tada se uklanjaju ili se prekrivaju.

Na svim vrstama kontejnera natovarenih opasnim materijama moraju se istaći oznake na bočnim stranama i na prednjoj strani, koje odgovaraju etiketi klase na oznakama koji su unutra.



*Primjer tabele za označavanje vozila koja prevoze opasne materije*

Opasna roba se prepoznaje prema etiketi i UN broju na ambalaži. Ova kutija sadrži UN 0336 pirotehnička sredstva, eksploziv klase 1.



*Primjer označavanje ambalaže za opasne materije*

#### 10.4. Oprema vozila

Vozila namijenjena za prevoz opasnih materija moraju biti opremljeni odgovarajućim opremom za siguran saobraćaj po saobraćajni-

camu. Jedan od važnije opreme smatra se prekidač kojim se može isključiti svi strujni krugovi osim tahografa na dva mjesta. Jedno mora biti postavljeno u kabini i da je na dohvat ruke vozača, a drugi mora biti sa vanjske strane koje mora biti i obilježeno. Ova vozila moraju biti galvanski povezane sve metalne dijelove te dvije pločice na zadnjem dijelu vozila preko kojih će se vozilo uzemljiti te uređaj na prednjoj osovini za pražnjenje statičkog elektriciteta. Vozilo koje prevozi radioaktivni materijal mora imati uređaj za kontrolu zračenja kao i sredstva za zaštitu i označavanje.

### **10.4.1. Protupožarni aparati**

Teretna motorna vozila najveće dopuštene mase veće od 3500 kg moraju biti opremljena s najmanje dva uređaja za gašenje požara od kojih manji ne smije sadržavati manje od 2 kg suhog praha (ili ekvivalentnu količinu druge tvari), a veći ne manje od 6 kg suhog praha (ili ekvivalentnu količinu druge tvari).

Teretna motorna vozila najveće dopuštene mase manje od 3500 moraju biti opremljena s najmanje dva uređaja za gašenje požara od kojih svaki mora sadržavati ne manje od 2 kg suhog praha (ili ekvivalentnu količinu druge tvari).

Prikjučna vozila moraju imati najmanje jedan uređaj za gašenje požara koji mora sadržavati ne manje od 6 kg suhog praha (ili ekvivalentnu količinu druge tvari).

Vozila moraju nositi protupožarne aparate, najmanje jedan za kabinu (minimum 2 kg suhog praha ili druge ekvivalentne materije) i jedna za vozilo (minimum 6 kg). Posada mora znati kako se koristi, ali samo radi gašenja požara na kabini ili motoru.

Vozač ne smije pokušavati gasiti požar na teretu.



*Primjeri protupožarnih aparata*

Protupožarno sredstvo za teret mora zadovoljavati priznatim standardima, moraju biti zapečaćene radi osiguranja da su nekorišteni i moraju imati naznaku datuma sledeće kontrole.

#### ***10.4.2. Ostala oprema vozila i pravila rukovanja vozilom***

Vozila moraju nositi podmetače za kotače, dva samostojeća znaka za upozorenje, upozoravajuće prsluče i jednu ručnu lampu.

Oprema za dodatne i posebne radnje vozača mogu se specificirati u nupcima za vozača u pisanoj formi (izvanredna kartica).



*Dodatna oprema u vozilu*

Opšta pravila koja se primjenjuju za rukovanje vozilom uključuju:

- Paketi moraju biti prikladno smješteni u vozilo i osigurani na takav način da se ne mogu pomjerati u odnosu jedan naspram drugog ili da dodiruju zidove vozila;
- Opasna roba mora biti odvojene od drugih;
- Otrovne supstance moraju biti efikasno odvojene od ljudske ili životinjske hrane;
- Posada ne smije otvarati pakete;
- Vozilo mora biti očišćeno u slučajevima curenja opasne robe;

- ▶ Vozila koja prevoze kontejnere srednjeg obima moraju biti očišćena prije utovara različitih supstanci;
- ▶ Cisterne moraju biti uzemljene prije punjenja ili pražnjenja zapaljivih supstanci sa točkom zapaljivosti od 600°C ili niže;
- ▶ Motori vozila ne smiju biti upaljeni tokom utovara ili istovara, izuzev radi rukovanja opremom, npr. pumpe istovara.

**Pušenje je zabranjeno u ili blizini vozila tokom utovara, istovara i rukovanja.**

### **10.5. Dužnosti vozača u sprječavanju nastanka nezgode i mjere koje treba preduzeti u slučaju nezgode**

Sam vozač kao neposredni izvršitelj prevoza opasnih materija može doprinijeti svojim radnjama i postupcima da do nezgode ne dođe, na taj način da:

- ▶ Ako sazna da mu je na prevoz dana opasna tvar čiji je prevoz zabranjen, ili
- ▶ Da mu je na prevoz dana opasna tvar koja ne zadovoljava uslovima propisanim za prevoz, ili
- ▶ Da opasna tvar nije deklarirana kao opasna tvar ili je netočno deklarirana, ili prevoz ne započne, odnosno ako ga je započeo, obustavi prevoz opasne materije na prvom mjestu koje zadovoljava sigurnosne uslove, te potom obavijesti najbližu policijsku upravu, pošiljaoca ili davalaca odobrenja za prevoz.

Osim toga, vozač kao neposredni izvršitelj prevoznog procesa mora dobro poznavati opasnosti koje proizlaze iz karakteristika opasne materije koju prevozi, opasnosti koje proizlaze iz same vožnje i učestovanja u saobraćaju, te opasnosti koje mogu nastati iz neznanja ili nestručnog rukovanja (manipulacije ambalažom, opasnom tvari, vozilom, opremom ili zaštitnim sredstvima).

Vozač koji prevozi opasne materije mora biti obaviješten o opasnostima i mjerama zaštite tokom cijelog tehnološkog procesa, i to s:

- ▶ Fizičkim svojstvima opasne materije;
- ▶ Hemijskim svojstvima opasne materije;

- Nepravilnostima pri utovaru ili istovaru opasne materije;
- Zaštitom od požara ili eksplozije pri istakanju ili utakanju tečnih ili gasovitih tvari,
- Opasnostima pri rukovanju alatom;
- Opasnostima i zaštitom od električne struje;
- Opasnostima zbog nepravilnog obilježavanja ambalaže ili vozila;
- Opasnostima koje mogu proizaći zbog uključivanja u saobraćaj tehnički neispravnim vozilom;
- Opasnostima zbog puta po kojim se kreće vozilo i dinamike vožnje;
- Nepoštivanja ograničenja brzine i neprilagođivanja brzine uslovima puta i saobraćaja;
- Opasnostima koje proizlaze zbog zaustavljanja na javnoj saobraćajnoj površini i naseljenim mjestima;
- Vožnjom na prijelazima preko željezničke pruge, preko mostova, vijadukta, u tunelima, ostrim krivinama;
- Vožnjom kroz naselja uz škole, vrtiće ili druga mjesta s velikom koncentracijom ljudi;
- Opasnostima za vrijeme vožnje u nepovoljnim vremenskim prilikama, noću ili za vrijeme smanjene vidljivosti;
- Opasnostima vožnje u koloni, opasnostima od pretjecanja, obilaženja, mimoilaženja ili naizmjeničnog propuštanja vozila;
- Opasnostima kod kretanja po krugu preduzeća, skladištu, brodskom skladištu, pri utovaru ili istovaru vozila s broda ili u brod;
- Opasnostima kod zaustavljanja na putu zbog kvara na vozilu, pucanja gume,
- Opasnostima pri vuči neispravnog vozila;
- Nepravilnom ili nestručnom upotrebom, korištenjem zaštitnih sredstava ili opreme u slučaju nezgode;
- Nepravilnim ili nestručnim pružanjem prve pomoći unesrećenim u saobraćajnoj nezgodi;
- Opasnostima koje proizlaze zbog nepridržavanja propisanog vremena upravljanja teretnim motornim vozilom i problemima nastajanja prekomjernog upravljanja, psihofizičkih opterećenja,

prekomjernog pušenja, uživanja alkohola, kave, uzimanja lijekova, droga ili drugih stimulansa.

Poznavanjem svih ovih faktora sigurnog prevoza opasnih materija i naravno vlastitih sposobnosti, pretpostavlja se da i do nezgode uopšte neće doći, odnosno da vozač može bitno utjecati na obim posljedica nezgode.

Jasno, mnogo će se postići u sprečavanju nastanka nezgode i razmjerima posljedica tog događaja ako i svi drugi osim neposrednih izvršitelja prevoza opasnih materija poduzmu sve potrebne mjere kako do nezgoda ne bi došlo.

Tu se prvenstveno misli na osobe koja pripremaju opasne materije za prevoz, predaju je na prevoz ili obavljaju radnje u vezi s tim.

To znači:

- ▶ Da se opasna tvar pravilno pakira, pripremi za prevoz, označi, utovari i učvrsti od pomicanja;
- ▶ Organizirati i trajno obavljati kontrolu provođenja mjera i udovoljavanju uslovima propisanim za prevoz opasnih materija;
- ▶ Zabraniti zajedničko pakiranje i zajedničko prevoženje u istom vozilu opasnih materija koje su nekompatibilne;
- ▶ Preduzeti sve druge potrebne mjere i radnje sprječavanje nastanka nezgoda.

## **10.6. Postupak i mjere koje treba preduzeti vozač (posada) u slučaju nezgode**

Uprkos svim preduzetim mjerama prevencije, nezgode u drumskom saobraćaju se događaju. Nezgode u saobraćaju u kojima je bar jedno vozilo za prevoz opasnih materija (slijetanje, prevrtanje, sudar, udar, isticanje, rasipanje, požar ili eksplozija) mogu imati velike posljedice. U svakoj nezgodi koja se dogodi pri prevozu opasnih materija čije posljedice posada i vozač ne mogu sami otkloniti ili zbog kojih nije moguć nastav vožnje, jedan od članova je dužan obavijestiti najbližu policijsku stanicu.

Ako se u takvom vozilu koje je pretrpjelo nezgodu nalazi samo vozač, osoba koja naiđe na to mjesto na zahtjev vozača dužno je o tom



događaju obavijestiti najbližu policiju, kako bi vozač mogao preduzeti ostale sigurnosne mjere:

- Isključiti rad motora;
- Iznijeti iz vozila dokumente o prevozu;
- Obavijestiti odgovorne osobe kompanije odgovorne za utovar opasnih materija;
- Ako je moguće ukloniti i onemogućiti paljenja;
- Odgovarajuće osigurati mjesto nezgode, po potrebi regulisati saobraćaj ili ga prekinuti;
- Zabraniti pristup neovlaštenim osobama i udaljiti prisutne;
- Ako ima unesrećenih obavijestiti hitnu pomoć;
- Po mogućnosti postaviti se uz vjetar radi opasnosti od širenja tvari pomoću vjetra;
- Pružiti prvu pomoć povrijeđenim i smjestiti ih uz vjetar;
- Opremiti se ličnim sredstvima za zaštitu u skladu sa opasnosti koja prijete;
- Mjesto rasipanja i širenja (pukotina, rupa) na vozilu pokušati začepiti i spriječiti dalje širenje;
- Radi bezbjednosti primijeniti ostale mjere iz upustva o posebnim bezbjednostima;
- Rasutu tvar prekriti zemljom ili pijeskom radi upijanja i tako onemogućiti dalje širenje;
- Ukoliko je došlo do kontaminacije pitke vode, vodotoka, kanalizacije, jezera, treba odmah obavijestiti vatrogasce i policiju;
- Ukoliko je došlo do požara posude treba hladiti raspršenim mlazom vode;
- Upotrebiti odgovarajući aparat za gašenje požara;
- Ako nastaje para uslijed prolivanja zapaljive tekućine, treba je raspršenim mlazom vode „spuštati ili obarati na tlo” i;
- Zaštitnu odjeću po završenoj akciji isprati velikom količinom tečne vode, kako bi se opet mogla koristiti.

Sigurno je da posada vozila neće moći uvijek mnogo učiniti. Njihova oprema za intervenciju je prilično skromna. Ipak, pravilna i blagovremena upotreba može bitno utjecati na dalji tok događaja i konačne štete koja će nastati.

Lična zaštitna sredstva izrađena su prema standardima, a namijenjena su zaštiti djelatnika od štetnog i opasnog djelovanja na radnom mjestu. Lična se zaštitna sredstva u pravilu koriste na onim mjestima u proces rada, na kojima ne možemo tehničkim rješenjima osigurati rad na siguran način, tj. tamo gdje je djelatnik ugrožen, gdje mu prijete opasnost od ozljeda ili gdje mu je zdravlje u opasnosti.

Ukoliko je na radnom mjestu propisana upotreba ličnih zaštitnih sredstava, djelatnik je dužan koristiti ih i držati ih u ispravnom stanju. Izloženost djelatnika opasnostima na radnom mjestu u mnogome zavisi o vrsti djelatnosti, tvarima kojima rukuje, vrsti sredstava za rad na kojima radi, što naravno ne isključuje i druge činitelje koji povećavaju rizik, kao što su nestručnost, brzina, umor, nedostatak motiva za rad, spretnost i slično.

U postupku saniranja posljedica nezgode ili nesreće sve osobe koja dolaze u dodir s opasnim materijama moraju koristiti lična sredstva za zaštitu. Vozač lična sredstva za zaštitu ima u opremi koju dobiva prije početka prevoza određene opasne materije. Svaka opasna tvar zahtijeva korištenje posebnih zaštitnih sredstava. Vozač mora poznavati zaštitna sredstva, njihovu svrhu i način upotrebe u danoj situaciji, lična sredstva za zaštitu tijela od štetnih uticaja opasne materije, te mehaničkih povreda pri rukovanju opasnim tvarima.

Lična sredstva za zaštitu dijele se na:

- ▶ Zaštitna sredstva za glavu;
- ▶ Zaštitna sredstva za ruke;
- ▶ Zaštitna sredstva za tijelo;
- ▶ Zaštitna sredstva za noge.



*Zaštitna sredstva za noge*



*Zaštitna sredstva za glavu*



*Zaštitna sredstva za ruke*

## 10.7. Način obilježavanja mjesta nezgode

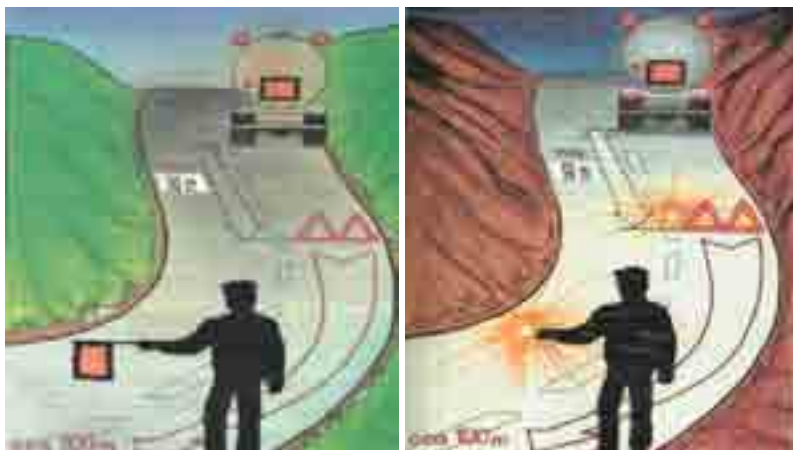
Pravilno obilježeno vozilo predstavlja smanjenu mogućnost nastanka nezgode zbog nalijetanja, sudara pri obilaženju, mimoilaženju i slično. Najopasnije nezgode po zdravlje i život ljudi, životnog sredine i materijalnih dobara prilikom prevoza opasnih materija događaju se nakon neočekivanog događaja u saobraćaju na putu pri kojem se opasna tvar prosula, izlila ili ako se zapalila i eksplodirala.

Opasne materije koje su ispale ili na bilo koji način prosute pri prevozu, prevoznik je dužan osigurati, prikupiti i odstraniti, spriječiti dalje isticanje ili širenje, odnosno smjestiti na za to određena mjesta ili ih na drugi način učiniti bezopasnim. O tome treba obavijestiti najbližu policiju, a prema potrebi i najbliže tijelo sanitarne inspekcije. Ako prevoznik nije u mogućnosti da prosute opasne materije prikupi ili odstrani, smjesti na određeno mjesto ili neutralizira, zbog kojih postoji opasnost od kontaminacije životnog sredine, prevoznik je dužan da na vidljiv način označi takvo mjesto, osobama i životinjama spriječi pristup, i osigura mjesto od nalijetanja drugih vozila na vozilo koje je pretrpjelo nezgodu, sve do dolaska ovlaštene osobe.

Policija će u težim slučajevima nezgoda takvog tipa poslati preduzeće koje raspolaže tehničkim sredstvima za obavljanje zadatka sanacije mjesta nezgode ili pretovar opasne materije u drugo vozilo.

Dakle, ako je tokom prevoza opasne materije došlo do saobraćajne nezgode ili do nezgode zbog kvara na uređajima za zatvaranje cisterni, probijanja cisterni ili posuda, ispadanja i zatvaranje cisterni, probijanja cisterni ili posuda, ispadanja ili prosipanja zbog pada ili pucanja ambalaže u koju je opasna tvar pakirana, pa se ona širi oko vozila, a posada vozila nije u mogućnosti da je pokupi, spremi, spriječi dalje izlivanje i širenje, i da neutralizira njeno djelovanje, potrebno je utvrditi područje opasnosti i osigurati to mjesto, s obzirom na smjer širenja i količinu opasne materije, te smjer puhanja vjetra.

Takvo mjesto se mora obilježiti na propisan način trokutima za obilježavanje i zaustavljenog vozila, crveno-žutim trakama za sprečavanje ulaska u područje opasnosti neovlaštenim osobama i osigurati prolaz osoba i vozilima izvan zone opasnosti.



*Način obilježavanja zaustavljenog vozila koje prevozi opasne materije*

### **10.7.1. Utvrđivanje zone opasnosti kod izlivanja ili rasipanja opasnih materija**

Zona opasnosti kod nezgoda u kojima se rasipaju opasne materije iz vozila određuje se u u zavisnostisti od vrste opasne materije koja se širi ili ističe, njenog agregatnog stanja, brzine širenja ili isticanja, smjera isticanja ili širenja, te smjera i jačine vjetra.

Zbog svega toga vrlo često je teško odrediti veličinu opasne zone, samu zonu veličina mjesta nezgode, odnosno područje djelovanja (izlivanja ili rasipanja) opasne materije i veličina sigurnosnog razmaka.

Sigurnosni razmak se uzima:

- Oko 5 metara zapaljive tečnosti (osim klase 1);
- Oko 15 metara otrovne i nagrizajuće tvari;
- Oko 30 metara za eksplozivne pare, gasove, smjese dima dim-zrak, zrak, radioaktivne materija, zapaljive tečnosti klase 1.



*Zona opasnosti u slučaju incidenta vozila koje prevozi opasne materije*

## 11. TEHNIČKI STANDARDI

### 11.1. Dimenzije vozila

Pravila vezana za dimenzije vozila su definisana Direktivom EC 97/327. Najznačajniji razlog uvođenja ove direktive u kolovozu 1997. godine je dozvola većeg korištenja izvjesnih komercijalnih vozila u međunarodnom saobraćaju. Ona je uvedena da bi se popravile postojeće razlike između nacionalnih propisa koji su dovodili do remećenja drumskog prevoza Unije i stvarali nejednake uslove i nelojalnu konkurenciju između prevoznika različitih zemalja.

U domaćim propisima mase i dimenzije, kao i oprema vozila definisane su Pravilnikom o dimenzijama, ukupnim masama i osovinskom opterećenju vozila i o osnovnim uslovima koje moraju da ispunjavaju uređaji i oprema na vozilima u saobraćaju na putevima. Ovaj pravilnik je dio ukupnih propisa o bezbjednosti saobraćaja.

#### 11.1.1. Visina vozila



*Zabrana saobraćaja za vozila čija ukupna visina premašuje određenu visinu*



*Primjer negativne prakse - nepoznavanje dimenzija vozila*



*Nisu imali znanja o visini vozila i samom ograničenju*



### 11.1.2. Širina vozila



*Zabrana saobraćaja za vozila čija ukupna visina premašuje određenu širinu*

### 11.1.3. Dužina vozila



*Ukupna dužina kompozicije vozila – australijska kompanija*

### 11.1.4. Vangabaritni tereti



*Primjeri vangabaritnih tereta*



*Primjeri vangabaritnih tereta*

## **11.2. Izbor vozila**

Težina, zapremina i vrsta tereta odredit će operaterov izbor vozila. Za prevoz teških tereta potreban je drugačiji kamion nego za prevoz recimo povrća. Za prevoz povrća potreban je kamion s hladnjačom, dok je za prevoz teškog tereta potreban kamion sa nižom prikolicom.



*Priključno vozilo za prevoz vangabaritnih tereta*



*Vučna vozila – „truck tractor“*



*Specijalni vučni elementi – modularne osovina PPU*



*Primjer pozitivne prakse transporta*

## 12. KONVENCIJA O UGOVORU O MEĐUNARODNOM DRUMSKOM PREVOZU PUTNIKA I PRTLJAGA - CVR

Strane potpisnice, smatrajući poželjnim da se standardiziraju uslovi za ugovore o međunarodnom drumskom prevozu putnika i prtljage sastavili su 01. marta 1973. godine u Ženevi Konvenciju o ugovoru o međunarodnom drumskom prevozu putnika i prtljage – CVR.



### 12.1. Područje primjene CVR konvencije

CVR konvencija se primjenjuje na sve ugovore o prevozu putnika, a prema konkretnom slučaju i njihovog prtljaga, drumskim vozilima kad je u ugovoru predviđeno da se prevoz obavlja na teritoriju najma-

nje dvije zemlje potpisnice i da se polazište i odredište, ili pak i jedno i drugo, nalaze na teritoriju jedne od država ugovornica, bez obzira na to gdje se nalazi sjedište ili kojeg su državljanstva ugovorne strane.

Za svrhu CVR konvencije treba razumijevati:

a) pod izrazom “prevoznik” svaku osobu koja se u svojstvu profesionalnog prevoznika, ali ne u svojstvu korisnika taksi-službe ili službe za iznajmljivanje vozila s vozačem, obaveže, na osnovu individualnog ili kolektivnog ugovora, da preveze jednu ili više osoba, a prema konkretnom slučaju njihovu prtljagu, bez obzira na to obavlja li osoba prevoz lično ili ne;

b) pod izrazom “putnik” svaku osobu koju prevoznik, izvršavajući ugovor o prevozu sklopljen na njegovo ime ili od njegove strane, prevozi uz naplatu ili besplatno;

c) pod izrazom “vozilo” svako drumsko vozilo koje se upotrebljava za izvršenje ugovora o prevozu uz uslov da je namijenjeno za prevoz osoba; pri tome se smatra da prikolica predstavlja dio vozila.

CVR konvencija se primjenjuje takođe u slučajevima kad je prevoznik država ili neki drugi subjekt javnog prava. Države potpisnice obavezuju se da neće izmijeniti nijednu odredbu ove konvencije zaključivanjem posebnih sporazuma između dvije ili više država, osim ako budu željele da se ona ne primjenjuje u njihovu pograničnom saobraćaju.

Ako se drumski prevoz prekida i koristi se neki drugi način prevoza, ova se konvencija ipak primjenjuje na one dijelove koji se ostvaruju drumskim prevozom, čak i ako nisu međusobnog karaktera, ali uz uslov da nisu pomoćni u odnosu prema tome drugom načinu prevoza.

Ako se i samo vozilo prevozi na jednom dijelu puteva nekim drugim načinom prevoza, CVR konvencija se primjenjuje u pogledu štete nastale zbog nezgode vezane za prevoz u tom vozilu koja je nastala za boravka putnika u vozilu, ili pri njihovom ukrcavanju ili iskrcavanju, bilo pak u vezi s činjenicom da se prtljaga nalazi na vozilu ili u vozilu, ili je bio ukrcavan ili iskrcavan.

Za potrebe ove konvencije, prevoznik je odgovoran za dijela i propuste svojih agenata i svih drugih osoba čijim se uslugama koristi u ispunjavanju obaveza iz ugovora o drumskom prevozu kada ti agenti

ili osobe djeluju u okviru svog posla, u istoj mjeri kao da je on sam učinio ta djela ili propuste.

## 12.2. Prevozni dokumenti

U slučaju prevoza putnika prevoznik je dužan izdavati individualnu ili kolektivnu kartu. Ako putnik nema kartu, ako je neispravna ili izgubljena, to ne zadire u postojanje ili valjanost ugovora o prevozu, za koji su i dalje mjerodavne odredbe ove konvencije.

U karti se navode ime i adresa prevoznika, te napomena da su za ugovor mjerodavne odredbe ove konvencije, čak i kada postoji klauzula koja je s time u opreci. Prevoznik snosi odgovornost za svaku štetu koja bude nanесena putnicima zbog toga što on nije izvršio svoje obaveze.

Sve dok se ne dokaže suprotno, karta služi kao potvrda navoda koji su u njoj sadržani. Ako na karti nije navedena suprotna odredba, karta se može, ako nije izdana na ime putnika, ustupiti drugoj osobi sve do polaska na put.

## 12.3. Prtljaga

Prevoznik može izdati prtljažnu kartu, u kojoj se navodi količina i vrsta prtljaga koja mu je predana: na zahtjev putnika izdavanje prtljažne karte je obavezno. Izdavanje prtljažne karte je besplatno, uz rezervu da se na nju mogu naplatiti fiskalne takse.

U prtljažnu kartu, ako se ona ne nalazi u sastavu putničke karte, treba navesti naziv i adresu prevoznika i napomenu da je za ugovor mjerodavna CVR konvencija, čak i u slučaju da postoje neke klauzule koje su s njome u opreci.

Prevoznik snosi odgovornost za svaku štetu koja bude nanесena putnicima zbog toga što on nije izvršio obaveze iz navedenog ugovora. Sve dok se ne dokaže suprotno, prtljažna je karta potvrda navoda koji su u njoj sadržani; ako u njoj nisu navedene rezerve, smatra se da je prtljaga predana u ispravnom stanju. Smatra se da je prevoznik, radeći u dobroj namjeri, valjano predao prtljagu ako ga je izdao podnosiocu prtljažne karte.

Ako se prtljažna karta ne pokaže, prevoznik nije dužan izdati prtljagu za koji je prtljažna karta bila izdana, osim u slučaju da potražitelj dokaže da ima prava na tu prtljagu, ako je taj dokaz nedovoljan, prevoznik može zahtijevati odgovarajuću kauciju, koju mu treba biti vraćena u roku od godinu dana nakon dana uplate.

Prtljaga koja nije preuzeta nakon prispijeća vozila predaje se na čuvanje na odgovarajuće osigurano mjesto, bez obzira na to da li je za prtljagu izdana prtljažna karta ili nije. Smatra se da je prevoznik čuvar prtljaga za račun putnika. Čuvanje prtljaga se može prepustiti trećoj osobi. Čuvar prtljaga ima pravo na pravičnu nagradu. Sva ostala pitanja u vezi sa čuvanjem nepreuzete prtljage regulišu se zakonskim propisima mjesta u kojem je prtljaga deponirana.

## 12.4. Odgovornost prevoznika

### 12.4.1. Šteta nanesena osobama

Prevoznik snosi odgovornost za gubitak ili štetu nastalu zbog smrti, tjelesne ozljede ili drugog oštećenja fizičkog ili psihičkog zdravlja putnika kao posljedica nezgode u vezi s prevozom koja je nastala dok se putnik nalazio u vozilu ili ukrcavao ili iskrcavao, ili koja je nastala u vezi s ukrcavanjem ili iskrcavanjem prtljaga.

Prevoznik se oslobađa ove odgovornosti ako je nezgoda nastala zbog okolnosti koje prevoznik, Uprkos preduzetim mjerama nužnim u konkretnom slučaju, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.

Prevoznik se ne oslobađa odgovornosti ako se poziva na neki fizički ili psihički nedostatak vozača, na neki kvar ili neispravnost vozila, ili na neku pogrešku ili nehat osobe od koje je iznajmio vozilo ili osobe za koju bi ovaj drugi (shodno poglavlju Osoba za koje je prevoznik snosi odgovornosti) snosio odgovornost da je on lično bio prevoznik.

Sud koji vodi postupak određuje, u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom mjesta u kojem se nalazi njegovo sjedište, uključujući norme kolizijskog prava, razmjere štete za koju treba dati naknadu zbog smrti, tjelesne ozljede ili nanošenja svake druge fizičke ili psihičke povrede



putnika, te koje osobe imaju pravo na naknadu zbog takve ozljede ili povrede.

Ukupan iznos naknade koju je prevoznik dužan isplatiti u vezi s istim događajem ne može biti veća od 250.000 franaka za jednog oštećenika.

Međutim, svaka zemlja ugovornica CVR konvencije može odrediti višu granicu, ili uopšte ne odrediti granicu. Ako se glavno poslovno mjesto prevoznika nalazi u toj zemlji ili u zemlji koja nije strana ugovornica CVR konvencije, a zakonodavstvo koje predviđa višu granicu ili pak uopšte ne određuje granicu, pri određivanju ukupne svote primjenjuje se zakonodavstvo te zemlje, izuzimajući norme koje se odnose na kolizijsko pravo.

Ovaj iznos ne uključuje sudske ili druge troškove koje su strane imale tokom dokazivanja svojih prava, čije plaćanje ili naknada može pasti na teret prevoznika, a ni kamate obračunate u skladu sa s zakonom koji sud koji vodi postupak bude smatrao mjerodavnim.

Stranke koje sklapaju ugovor o prevozu mogu se dogovoriti o određivanju više granice. Ako u ugovor nije unesena oprečna rezerva, taj bi dogovor obuhvatio sve osobe koje imaju pravo na naknadu.

Ograničena visina naknade primjenjuje se na sve tražbine u vezi sa smrću ili ozljedama ili svakim drugim oštećenjem fizičkog ili psihičkog zdravlja putnika. Ako ima više potraživanja i ako je ukupna visina njihovih tražbina veća od utvrđenog maksimuma, tražbine će se razmjerno smanjiti.

#### ***12.4.2. Oštećenje prtljage***

Prevoznik snosi odgovornost za gubitak ili štetu pretrpljenu zbog potpunog ili djelomičnog nestanka ili oštećenja prtljage. Prevoznik je odgovoran za prtljagu koja mu je predana od časa preuzimanja prtljage do njezine dostave ili predaje na čuvanje.

Prevoznik je odgovoran za svaku drugu prtljagu dok se nalazi u vozilu, međutim u slučaju krađe ili gubitka koji nisu u vezi sa nezgodom, prevoznik je odgovoran samo ako mu je ta prtljaga bila predana na čuvanje. Smatra se da u tu drugu prtljagu spadaju lične stvari koje putnik ima na sebi ili uza se.

Prevoznik se oslobađa ove odgovornosti ako su gubitak ili oštećenje nastali zbog kvara na samoj prtljazi, zbog posebnog rizika, jer je sama prtljaga sadržavala kvarljive ili za prevoz opasne materije ili zbog okolnosti koje prevoznik, uprkos preduzetim mjerama nužnim u konkretnom slučaju, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.

Prevoznik se ne oslobađa odgovornosti ako se poziva na neki fizički ili psihički nedostatak vozača, na neki kvar ili neispravnost vozila, ili na neku pogrešku ili nehat osobe od koje je iznajmio vozilo ili osobe za koju bi ovaj drugi snosio odgovornost da je on lično bio prevoznik.

Prtljaga koja nije dostavljena u roku od 14 dana od dana kada je putnik zahtijevao da mu se ona preda, smatra se izgubljenom. Ako se prtljaga koja se smatrala izgubljenom pronađe u roku od godinu dana od dana kada je putnik zahtijevao da mu se preda, prevoznik će preduzeti sve razumne korake da o tome obavijesti putnika.

U roku od trideset dana nakon dobivanja te obavijesti putnik može zahtijevati da se prtljaga dostavi bilo u polazište bilo u odredište, uz povrat svake primljene naknade za štetu u vezi s gubitkom, ali uz zadržavanje svih prava da zahtijeva naknadu zbog zakašnjenja isporuke.

Kada se u skladu sa odredbama CVR konvencije potražuje od prevoznika naknada štete za potpuni ili djelomični gubitak prtljage ili za njeno oštećenje, može se podnijeti zahtjev za isplatu svote u visini gubitka ili oštećenja, ali ta svota ne smije biti veća od 500 franaka po jedinici prtljaga ili 2.000 franaka po putniku. Osim toga, može se podnijeti zahtjev za isplatu svote razmjerne visini štete za potpuni ili djelomični gubitak ili oštećenje ličnih stvari koje putnik nosi na sebi ili uza se, ali ta svota ne smije biti veća od 1.000 franaka po putniku. Navedene svote ne uključuju sudske i druge troškove koje su strane imale tokom dokazivanja svojih prava plaćanja čija naknada može pasti na teret prevoznika, kao ni kamate obračunate u skladu sa zakonom koji sud koji vodi postupak bude smatrao mjerodavnim. Stranke koje sklapaju ugovor o prevozu mogu se dogovoriti o određivanju viših granica.

Prevoznik se potpuno ili djelomično oslobađa odgovornosti koja proističe iz CVR konvencije razmjerno gubitku ili oštećenju koje je nastalo krivnjom ili nepažnjom putnika ili ponašanjem putnika koje ne odgovara uobičajenom ponašanju putnika.

Ako prevoznik snosi odgovornost za gubitak ili oštećenje ali je neka treća osoba pridonijela svojim postupcima ili propustima da oni nastanu, prevoznik odgovara za svu štetu, uz rezervu da ipak ima pravo podnijeti regresnu tužbu protiv te treće osobe.

Prevoznik se oslobađa odgovornosti koju snosi na osnovu CVR konvencije ako su gubitak ili oštećenje izazvani nuklearnim incidentom i kada, na osnovu specijalnih propisa koji važe u jednoj zemlji ugovornici kojima se reguliše odgovornost u području nuklearne energije, odgovornost za taj gubitak ili oštećenje snosi korisnik nuklearnog uređaja ili osoba koja ga zamjenjuje.

U svim slučajevima koji se regulišu CVR konvencijom svaki postupak u pogledu odgovornosti, po bilo kojem osnovu, može biti pokrenut protiv prevoznika ili osobe za koju prevoznik odgovara samo u uslovima i granicama predviđenim CVR konvencijom.

Prevoznik nema pravo da se poziva na odredbe CVR konvencije kojima se potpuno ili djelomično isključuje njegova odgovornost ili ograničava naknada koju treba platiti, ako su gubitak ili oštećenja nastali s umišljajem ili zbog grubog nemara za koje se okrivljuju prevoznik ili osoba za čije postupke prevoznik odgovara. Isto se odnosi i na osobu za čije postupke prevoznik odgovara, ako se postavlja pitanje odgovornosti te osobe i ako su gubitak ili oštećenje nastali s umišljajem ili zbog grubog nemara te osobe.

## **12.5. Prigovori i tužbe**

Ako putnik podigne prtljagu bez reklamacije, to je dokaz da je prtljaga dobivena kompletna i u ispravnom stanju sve dok se ne dokaže suprotno. Reklamacija se mora podnijeti prevozniku u usmenom ili pisanom obliku u roku od sedam dana nakon što podnosilac reklamacije stvarno preuzme prtljagu.

Što se tiče prtljage koja nije predana prevozniku, spomenuti rok se računa od časa kada se utvrdi gubitak ili oštećenje, ali najkasnije od časa prispijeća vozila u odredište putnika.

U slučaju spora nastalog iz prevoza koji je predmet CVR konvencije, oštećeni se može obratiti, osim nadležnim sudovima zemalja po-

tpisnica CVR konvencije koje su ugovorne strane sporazumno odredile, i sudovima države na čijoj se teritoriji nalazi:

- ▶ Mjesto u kojem tuženik ima svoje glavno poslovno mjesto, prebivalište ili poslovno mjesto čijim je posjedovanjem sklopljen ugovor o prevozu;
- ▶ Mjesto u kojem su nastali gubitak ili oštećenje;
- ▶ Polazište ili odredište.

I može se obratiti samo sudovima.

U slučaju da se spor rješava pred sudom koji je za to nadležan ili ako je dotični sud već donio odluku o tom sporu, između istih se strana ne može pokrenuti novi spor po istom osnovu, osim u slučajevima kada odluka suda kojem je podnesena prva tužba ne može biti izvršena u zemlji u kojoj je pokrenut novi postupak.

Kada je presuda u nekom sporu koju je donio sud jedne države potpisnice postala izvršna u toj zemlji, ta presuda postaje izvršna i u svakoj drugoj zemlji ugovornici čim se obave formalnosti predviđene za te svrhe u toj zemlji i isključuje se revizija procesa o biti spora.

Pravo na podizanje tužbe u vezi sa smrću, tjelesnim ozljedama ili bilo kakvom drugom štetom nanijetoj fizičkom ili psihičkom zdravlju putnika zastarijeva nakon proteka tri godine.

Rok zastarijevanja teče od dana kada je osoba kojoj je šteta nanesena o tome saznala ili je morala saznati. Međutim, rok zastarijevanja ne može biti duži od pet godina računajući od dana kada se dogodila saobraćajna nezgoda.

Podizanjem tužbe u pisanom obliku prekida se rok zastare do dana kada prevoznik u pismenom obliku odbaci tu tužbu i vrati dokumente koji su mu u prilogu bili uručeni kao obrazloženje za tražbine. U slučaju djelomičnog prihvatanja tužbenog zahtjeva, rok zastare iznova počinje teći samo u odnosu prema onom dijelu tražbine koji ostaje sporan. Obaveza dokazivanja činjenice primanja tužbe odnosno odgovora na tužbu i vraćanje dokumenta pada na teret one strane koja se na te činjenice poziva. Podnošenjem daljih tužbenih zahtjeva o istom predmetu ne prekida se rok zastare, osim ako se prevoznik ne složi da ih razmatra.

## **12.6. Ništavnost obaveza iz ugovora koje su u suprotnosti s CVR konvencijom**

Svaka obaveza na osnovu ugovora kojom bi se direktno ili indirektno odstupilo od odredaba CVR konvencije smatra se ništavom. Ništavnost takve obaveze ne povlači za sobom ništavnost drugih odredaba ugovora.

Ništavnim se smatra svaka klauzula prema kojoj se prevozniku ustupaju prava koja proističu iz nekog ugovora o osiguranju, sklopljenog u korist putnika ili svaka slična klauzula te, svaka klauzula koja prebacuje teret dokazivanja.

Ništavnom se takođe smatra svaka klauzula kojom se određuje nadležnost arbitražnog suda, a koja je ugovorena prije događaja koji je uzrokovao štetu.

Instrumenti o ratificiranju ili pristupanju deponirani su kod generalnog sekretara Organizacije ujedinjenih naroda, za svaku ugovornu stranu Sporazuma o opštim uslovima izvršenja međunarodnog prevoza putnika.



## 13. PREVOZ PUTNIKA

### **13.1. Ugovor o međunarodnom povremenom prevozu običnim i putničkim autobusima (INTERBUS)**

Ugovorom o međunarodnom povremenom prevozu putnika običnim i putničkim autobusima-INTERBUS ugovorne strane:

- ▶ Žele unaprijediti razvoj međunarodnog prevoza u Evropi i posebno olakšaju njegovu organizaciju i obavljanje;
- ▶ Žele olakšati turističku i kulturnu razmjenu između ugovornih strana. Budući da Sporazum o međunarodnom povremenom drumskom prevozu putnika koji se obavlja autobusima (ASOR), koji je potpisan u Dublinu 26. maja 1982. godine ne ostavlja mogućnost pristupa novih ugovornih strana ugovorne strane smatraju:
- ▶ Potrebno stvoriti mogućnost pristupa za nove ugovorne strane (budući da to nije učinjeno Sporazumom o međunarodnom povremenom drumskom prevozu putnika koji se obavlja autobusima /ASOR/, potpisanim u Dublinu, 26. maja 1982);
- ▶ Potrebno održati iskustvo i liberalizaciju postignutu navedenim sporazumima;
- ▶ Poželjnim uskladiti odredbe o liberalizaciji pojedinih međunarodnih povremenih vožnji autobusima i prevoznih vožnji u vezi s njima;

- ▶ Poželjnim uskladiti odredbe o liberalizaciji pojedinih međunarodnih povremenih vožnji autobusima i prevoznih vožnji u vezi s njima;
- ▶ Poželjnim usaglasiti pravila i postupke za obavljanje neliberaliziranog povremenog međunarodnog prevoza za koje je još uvijek potrebna dozvola;
- ▶ Poželjnim osigurati visok stupanj važećih tehničkih uslova za obične i putničke autobuse u međunarodnom povremenom prevozu između ugovornih strana, kako bi se poboljšala sigurnost prevoza na putevima i zaštita životnog sredine;
- ▶ Potrebno da se primjenjuju jedinstvene mjere u pogledu rada posada običnih i putničkih autobusa koji saobraćaju u međunarodnom drumskom prevozu;
- ▶ Poželjnim uskladiti uslove pristupa djelatnosti prevoznika u drumskom prevozu putnika;
- ▶ Da načelo nediskriminacije mora biti osnovni uslov koji se primjenjuje kod pružanja usluga međunarodnog prevoza, bez obzira na nacionalnost ili sjedište prevoznika, te polazište ili određište autobusa;
- ▶ Potrebno osigurati istovjetne obrasce prevoznih dokumenata, kao što su kontrolni dokumenti za liberalizirane povremene vožnje, te dozvole i obrasci zahtjeva za izdavanje dozvola za neliberalizirane vožnje, a kako bi se olakšali i pojednostavili postupci nadzora;
- ▶ Potrebno uskladiti mjere za provođenje ugovora, naročito u pogledu provođenja nadzora, kažnjavanja i uzajamne pomoći;
- ▶ Da ugovor treba biti otvoren za pristup budućim zemljama – članicama Evropske konferencije ministara saobraćaja i nekim drugim evropskim zemljama.

### ***13.1.1. Područje primjene i definicije***

Ugovor INTERBUS se primjenjuje:

- a) Na međunarodni drumski prevoz putnika bilo koje nacionalnosti povremenim vožnjama:
  - ▶ Između teritorija dvije ugovorne strane, koje započinju i završavaju vožnju na teritoriji iste ugovorne strane, a u slučaju potrebe



tokom ovog prevoza u tranzitu preko teritorije druge ugovorne strane ili preko teritorije države koja nije ugovorna strana;

- Koji obavljaju javni prevoznici utemeljeni u ugovornoj strani u skladu sa njenim propisima i koji posjeduju dozvolu za obavljanje međunarodnog povremenog prevoza putnika autobusima;
- Koji se obavlja autobusima registrovanim u ugovornoj strani u kojoj je prevoznik utemeljen.

b) Na prazne vožnje autobusa u vezi s takvim prevozima.

- Nijedna odredba ugovora INTERBUS ne daje pravo prevoznici utemeljenim u jednoj ugovornoj strani da obavljaju povremeni prevoz na teritoriji druge ugovorne strane. Korištenje autobusa namijenjenih za prevoz putnika, u skladu sa s INTERBUS ugovorom, isključuje mogućnost prevoza tereta u komercijalne svrhe.;
- INTERBUS ugovor ne odnosi se na povremene prevoze za vlastite potrebe;
- Ugovorne strane trebaju osigurati primjenu načela nediskriminacije, bez obzira na nacionalnost ili mjesto u kojem je prevoznik utemeljen, te polazna i odredišna mjesta autobusa, a naročito u pogledu fiskalnih odredbi, te nadzora i kazni.

#### 13.1.1.1. Definicije

U smislu ugovora INTERBUS vrijede sljedeće definicije:

**Obični putnički autobusi** su vozila koja su po tipu konstrukcije i opremi prikladna za prevoz više od devet osoba, uključujući i vozača, i koja su namijenjena toj svrsi.

**Međunarodni povremeni prevoz** je prevoz između teritorija najmanje dvije ugovorne strane, a koji ne spada pod definiciju prevoza ili posebnog linijskog prevoza ni pod definiciju naizmjeničnog prevoza. Takav prevoz može se obavljati i s određenom učestalošću, a da ipak ne izgubi svojstvo povremenog prevoza.

**Linijski prevoz** je prevoz, kojim se putnici prevoze prema utvrđenoj učestalosti i na određenoj relaciji, s tim da se putnici tokom puta mogu uzimati ili ostavljati na unaprijed utvrđenim stajalištima. Za linijski prevoz može važiti obaveza pridržavanja ranije utvrđenog reda vožnji i tarife.

**Poseban linijski prevoz** je prevoz bez obzira na to tko ga organizira, određene kategorije putnika uz isključenje ostalih putnika, a koji se obavlja u skladu sa definisanim uslovima. Poseban linijski prevoz uključuje:

- ▶ Prevoz radnika između njihovih domova i radnih mjesta;
- ▶ Prevoz učenika i studenata od i do obrazovnih ustanova;

Činjenica da se poseban linijski prevoz prilagođava prema potrebama korisnika neće uticati na njegovo razvrstavanje kao linijski prevoz.

**Naizmjenični prevoz** je prevoz kod kojeg se nizom polaznih i povratnih vožnji prethodno formirane grupe putnika prevoze s istog polazišta na isto odredište. Svaka grupa koja je obavila putovanje u polasku, vraća se u polazište kasnijom vožnjom istog prevoznika. Polazište, odnosno odredište, označavat će mjesta gdje vožnja počinje, odnosno završava, zajedno sa okolnim mjestima u promjeru od 50 km.

Kod naizmjeničnog prevoza nijedan se putnik ne smije uzimati ili ostavljati tokom puta; prva povratna vožnja i posljednja polazna vožnja u nizu naizmjeničnih vožnji, obavlja se praznim vozilom; značenje naizmjeničnog prevoza se ne mijenja, ako se uz odobrenje nadležnih tijela u jednoj ili više ugovornih strana:

- ▶ Putnici vraćaju s drugom grupom ili prevoznikom;
- ▶ Putnici se uz put uzimaju ili ostavljaju;
- ▶ Prva polazna i posljednja povratna vožnja obavljaju se praznim vozilom.

**Ugovorne strane** su potpisnice koje su sporazumne da ih ovaj ugovor obavezuje i za koje je ovaj ugovor na snazi. Ovaj ugovor primjenjuje se na teritoriji gdje vrijedi Ugovor o priključenju Evropskoj uniji u skladu sa s uslovima iz tog ugovora, te u Bosni i Hercegovini, Hrvatskoj, Moldaviji i Turskoj.

**Nadležna tijela** su ona tijela koja zemlje članice Evropske unije i druge ugovorne strane odrede za provođenje zadataka iz ugovora INTERBUS.

**Tranzit** označava vožnje na dijelu puta preko teritorije jedne ugovorne strane bez uzimanja ili ostavljanja putnika.

### **13.1.2. Uslovi za prevoz u drumskom prevozu putnika**

Ugovorne strane koje to još nisu učinile primjenjivat će odredbe jednake onima koje su utvrđene odgovarajućom direktivom Evropske unije.

### **13.1.3. Tehnički uslovi za vozila**

Obični putnički autobusi koji se koriste pri obavljanju međunarodnog povremenog prevoza obuhvaćenog ovim ugovorom trebaju udovoljavati tehničkim standardima koji su sastavni dio Ugovora INTERBUS.

### **13.1.4. Pristup tržištu**

#### *13.1.4.1. Liberalizovani povremeni prevoz*

Sljedeće vožnje oslobođene su obaveze pribavljanja dozvole na teritoriji bilo koje ugovorne strane, osim one u kojoj je prevoznik osnovan:

- ▶ Kružne vožnje „zatvorenih vrata“, tj. vožnje koje se obavljaju istim vozilom, koje na cijelom putovanju prevozi istu grupu i vraća je na polazište; polazište je u ugovornoj strani u kojoj je prevoznik osnovan;
- ▶ Vožnje koje se obavljaju s putnicima pri polaznoj vožnji, te praznim vozilom pri povratnoj vožnji; polazište je u ugovornoj strani u kojoj je prevoznik osnovan;
- ▶ Vožnje pri kojima se polazno putovanje obavlja bez putnika i svi se putnici uzimaju na istom mjestu, uz zadovoljenje jednog od sljedećih uslova:
  1. grupa je sastavljena od putnika s teritorije zemlje koja nije ugovorna strana ili druge ugovorne strane, osim one u kojoj je prevoznik osnovan ili one u kojoj se putnici uzimaju, a koje su unaprijed formirane na osnovu ugovora o prevozu sastavljenog prije njihovog dolaska na teritorij te ugovorne strane; putnici se prevoze na teritoriju ugovorne strane u kojoj je prevoznik osnovan;

2. putnike je isti prevoznik prethodno dovezao na teritoriju ugovorne strane, odakle će ponovo biti preuzeti i prevezeni na teritoriju ugovorne strane u kojoj je prevoznik osnovan;
3. putnici su pozvani doputovati na teritoriju druge ugovorne strane, pri čemu troškove prevoza snosi onaj tko ih je pozvao. Ti putnici moraju činiti jedinstvenu grupu koja nije sastavljena isključivo radi tog putovanja, a koja se prevozi na teritoriju ugovorne strane u kojoj je prevoznik osnovan.

Od obaveze pribavljanja dozvole bit će izuzeti i:

- ▶ Prevozi u tranzitu preko teritorija ugovornih strana ako su u vezi s povremenim prevozima za koje nije potrebna dozvola;
- ▶ Prazni obični i putnički autobusi koji se koriste isključivo kao zamjena za oštećena vozila u međunarodnom prevozu obuhvaćenom INTERBUS ugovorom;

Za vožnje prevoznika osnovanog unutar Evropske unije polazna i/ili odredišna tačka vožnje može biti u bilo kojoj zemlji – članici Evropske unije, bez obzira na to u kojoj je državi članici autobus registrovan ili u kojoj je državi članici prevoznik osnovan.

#### *13.1.4.2. Neliberalizovani povremeni prevoz*

Za ostale povremene vožnje potrebno je pribaviti dozvolu.

Za vožnje prevoznika osnovanog unutar Evropske unije polazna i/ili odredišna tačka prevoza može biti u bilo kojoj zemlji članici Evropske unije, bez obzira na to u kojoj je državi članici autobus registrovan ili u kojoj je prevoznik osnovan.

#### **13.1.5. Carinske i fiskalne odredbe**

Autobusi kojima se obavlja prevoz u skladu sa ovim ugovorom bit će oslobođeni svih poreza za vozila i dažbina koje se naplaćuju na posjedovanje vozila, kao i svih posebnih dažbina ili taksi određenih za obavljanje prevoza teritorijem drugih ugovornih strana. Autobusi neće biti oslobođeni plaćanja poreza i dažbina na motorna goriva, poreza na dodanu vrijednost za usluge prevoza, drumarine i dažbina za korištenje infrastrukture.

Ugovorne strane osigurat će da se drumarine i ostali oblici korisničkih dažbina ne naplaćuju istovremeno za korištenje jedne dionice puta. Međutim, ugovorne strane mogu naplaćivati i dažbine na mrežama na kojima se već naplaćuju korisničke dažbine i to za korištenje mostova, tunela i planinskih prijelaza.

Za gorivo sadržano u standardnim spremnicima autobusa i to za količinu koja ne prelazi 600 l, kao ni za mazivo sadržano u vozilima isključivo za njihovu upotrebu, neće se naplaćivati uvozne carine, niti bilo koje druge carine ili nadoknade koje primjenjuju druge ugovorne strane.

Mješovita komisija izradit će popis poreza koji se odnose na drumski prevoz putnika autobusima koji se primjenjuju u svakoj od ugovornih strana. Na ovom popisu bit će naznačeni porezi koji se mogu naplaćivati samo u zemlji u kojoj je vozilo registrirano, također bit će naznačeni porezi koji se mogu naplaćivati u ostalim ugovornim stranama, osim ugovorne strane u kojoj je vozilo registrirano. Ugovorne strane koje zamijene bilo koji porez, sadržan na spomenutom popisu, drugim porezom iste ili različite vrste, izvijestit će Mješovitu komisiju, kako bi se obavile potrebne izmjene.

Rezervni dijelovi i alati koji se uvoze radi popravke autobusa koji je u kvaru pri obavljanju međunarodnog drumskog prevoza bit će oslobođeni carine i svih dažbina i poreza u vrijeme uvoza na teritoriju druge ugovorne strane, u skladu sa uslovima iz propisa o privremenom uvozu takvih roba. Zamijenjeni rezervni dijelovi treba da se ponovo izvezu ili unište pod nadzorom nadležnih carinskih vlasti druge ugovorne strane.

### ***13.1.6. Kontrolni dokumenti za povremene vožnje***

Kontrolni dokumenti su putni listovi, spojeni u knjige od po 25 primjeraka međusobno razdvojenih duplikata. Svaka knjiga i u njoj sadržani putni listovi označeni su brojevima. Putni listovi se označavaju brojevima od 1 do 25. Tekst na omotu knjige i na putnim listovima štampa se na službenom jeziku ili više službenih jezika ugovorne strane u kojoj je prevoznik uosnoven.

Knjiga putnih listova izdaje se na ime prevoznika i nije prenosiva na drugog. Prvi primjerak putnog lista mora se nalaziti u vozilu za

vrijeme cijelog putovanja. Prevoznik je odgovoran za propisno i točno popunjavanje putnih listova.

Prije početka svakog prevoza prevoznik treba popuniti putni list u dva primjerka. Radi evidencije imena putnika, prevoznik može koristiti ranije sačinjen popis putnika na posebnom listu, koji se prilaže putnom listu. Pečat prevoznika i potpis ovlaštene osobe prevoznika, odnosno vozača autobusa, treba se unijeti tako da dijelom zahvati popis putnika, a drugim dijelom putni list. Za vožnje kod kojih se polazi praznim vozilom, popis putnika može se sačiniti u vrijeme preuzimanja putnika.

Nadležna tijela dvije ili više ugovornih strana mogu se dogovoriti da popis putnika nije potreban. U tom slučaju, u kontrolnom dokumentu mora se navesti broj putnika. O ovakvim dogovorima potrebno je izvijestiti Mješovitu komisiju.

### ***13.1.7. Dozvole za neliberalizovani povremeni prevoz***

Za svaku povremenu vožnju koja nije liberalizovana, nadležna tijela ugovornih strana gdje se putnici uzimaju ili ostavljaju izdaju dozvolu prema dogovoru, kao i ugovorne strane preko kojih se obavlja tranzit. Ako se polazno ili odredišno mjesto nalazi u državi članici Evropske unije, za tranzit preko drugih država članica ne treba dozvola.

## **13.2. Javni prevoz putnika**

Javni prevoz putnika može se obavljati kao linijski, izvanlinijski i auto – taksi prevoz. Javni prevoz putnika i stvari može obavljati preduzeće, drugo pravno lice i preduzetnik registrovan za obavljanje te vrste prevoza, a linijski prevoz putnika preduzeće ili drugo pravno lice registrovano za obavljanje te vrste prevoza i ako ispunjava uvjete utvrđene ovim zakonom u pogledu opremljenosti, osiguranosti odgovarajućih parking prostora i kadra koji redovno održava vozila i kontroliše njihovu tehničku ispravnost.

U vozilu kojim se obavlja javni prevoz putnika, ako posebnim propisima nije drugačije određeno, ne mogu se prevoziti djeca ispod šest godina starosti bez pratioca, lica oboljela od zaraznih bolesti, lica pod

uticajem alkohola, životinje, posmrtni ostaci, eksplozivni, lako zapaljive, radioaktivne, nagrizajuće, zarazne materije i organski peroksidi.

Javni prevoz putnika i stvari može obavljati prevoznik koji ima osiguran parking prostor za sva vozila kojima obavlja prevoz.

Osnovni pojmovi u prevozu putnika su:

**Javni prevoz** je prevoz koji je pod jednakim uslovima dostupan svim korisnicima prevoznih usluga i obavlja se na osnovu ugovora o prevozu.

**Linijski prevoz** jeste javni prevoz koji se obavlja na određenoj liniji po redu vožnje.

**Izvanlinijski prevoz** je javni prevoz za koji se uslovi prevoza utvrđuju posebno za svaki prevoz.

**Međunarodni prevoz** je prevoz pri čijem se obavljanju prelazi najmanje jedna državna granica.

**Međunarodni javni linijski prevoz putnika** je prevoz putnika koji se obavlja na određenoj relaciji po unaprijed odobrenom redu vožnje, itinereru i cjeniku.

**Linija** je određeni prevozni put od početne do krajnje stanice ili stajališta sa jednim ili više polazaka, odnosno povratka.

**Itinerer** je prevozni put kojim se odvija prevoz putnika na određenoj liniji.

**Cjenik** predstavlja novčani iznos naknade za prevoz i ostale usluge koje pruža prevoznik.

**Najmanje vozno vrijeme** je najkraće vozno vrijeme koje je potrebno da se pređe određena udaljenost između stanica ili stajališta, pri čemu je maksimalna brzina 80 km/h.

**Vozna karta** – svaki prevoznik u linijskom prevozu putnika dužan je da izda kartu za prevoz putnika i prtljage. Vozna karta može važiti za prevoz u jednom smjeru, odnosno za jednu vožnju, zatim može biti povratna, mjesečna, godišnja i dr. Vozna karta predstavlja ugovor između prevoznika i korisnika prevoza i u sebi predstavlja prava i obaveze obje strane, pa je potrebno da na karti bude ispisano sljedeće:

- Naziv prevoznika koji obavlja prevoz;
- Serijski broj karte;
- Relacija na kojoj se obavlja prevoz;
- Vrijeme polaska;

- ▶ Cijena prevoza;
- ▶ Broj sjedišta (eventualno);
- ▶ Broj perona sa koga počinje prevoz (eventualno);
- ▶ Rezervacija;
- ▶ Mjesto gdje je kupljena karta.

Na šalterima za prodaju autobusnih karata autobusnih stanica, u agencijama ili poslovnicama mogu se prodavati vozne karte samo za linije koje saobraćaju u skladu sa ovjerenim redom vožnje i dostavljenim cjenikom. Izuzetno, prevoznik može prodavati prevozne karte i u autobusu na mjestima gdje ne postoji uređena prodaja voznih karata ili kada je prodaja karata za određeni polazak zaključila autobusna stanica, a autobus još nije krenuo sa stanice.

**Autobusna stanica** je objekat u kome se prihvaćaju i otpremaju autobusi, prtljage i stvari, ukrcavaju i iskrcavaju putnici, izdaju vozne karte i druge prevozne isprave, daju obavještenja o prevozu i pružaju druge usluge u vezi sa prevozom.

**Autobusno stajalište** je uređen prostor pored puta, odnosno označen prostor na putu gdje se zaustavljaju autobusi radi ukrcavanja i iskrcavanja putnika i prtljage.

**Putni nalog** je akt na osnovu kojeg vozilo može da obavlja prevoz u drumskom saobraćaju.

### 13.3. Linijski prevoz putnika

Linijski prevoz putnika obavlja se kao:

- ▶ Gradski prevoz – na teritoriji grada, odnosno naseljenog mjesta uređuje se propisima na nivou opštine odnosno grada;
- ▶ Prigradski prevoz – između dva ili više naseljenih mjesta na teritoriji opštine, odnosno grada;
- ▶ Međumjesni prevoz – između naseljenih mjesta dvije ili više opština;
- ▶ Međunarodni prevoz – između dvije države.

Registraciju i ovjeru reda vožnje za gradski i prigradski prevoz vrši organ opštinske, odnosno gradske uprave koji odredi opština, odnosno



grad. Registraciju i ovjeru reda vožnje za međumjesni i međunarodni linijski prevoz izdaje ministarstvo nadležno za poslove prevoza i saobraćaja.

Linijski prevoz putnika može obavljati preduzeće ili drugo pravno lice koje je vlasnik najmanje tri registrovana autobusa. Linijski prevoz putnika (u domaćem i međunarodnom saobraćaju) je javni prevoz putnika koji se obavlja po redu vožnje na određenoj liniji.

### ***13.3.1. Međunarodni linijski prevoz putnika***

U međunarodnom (bilateralni i tranzitni) javnom linijskom prevozu putnika prelazi se najmanje jedna državna granica po prethodno odobrenom redu vožnje, itinereru i cjeniku. Pri obavljanju međunarodnog javnog prevoza u autobusu domaćeg i stranog prevoznika mora se nalaziti original važeće dozvole za međunarodni prevoz putnika, spisak putnika i ovjerena fotokopija uvjerenja o osposobljenosti za obavljanje međunarodnog javnog prevoza u drumskom saobraćaju.

Dozvola za međunarodni javni prevoz izdaje se na ime domaćeg ili stranog prevoznika i neprenosiva je. Domaći prevoznik podnosi ministarstvu nadležnom za obavljanje poslova saobraćaja zahtjev za izdavanje *Uvjerenja o osposobljenosti za obavljanje međunarodnog javnog prevoza*.

Uz zahtjev prevoznik treba da podnese:

- › Dokaz o finansijskoj sposobnosti;
- › Dokaz o tehničkoj opremljenosti;
- › Dokaz o stručnoj osposobljenosti;
- › Prijedlog akta o organizaciji;
- › Rješenje o javnom prevozu.



*Slika 16: Izgled BH dozvole za linijski međunarodni prevoz putnika*

## **13.4. Izvanlinijski prevoz putnika**

### ***13.4.1. Domaći izvanlinijski prevoz putnika***

Izvanlinijski prevoz putnika obavlja se na osnovu pismenog ugovora zaključenog između prevoznika i korisnika prevoza kojim se utvrđuju: relacija sa utvrđenim polazištem i odredištem, vrijeme obavljanja prevoza, cijena prevoza i mjesta ukrcavanja i iskrcavanja putnika. U izvanlinijskom prevozu putnika prevoznik može za jednu vožnju zaključiti samo jedan ugovor. Ugovor na osnovu koga se obavlja izvanlinijski prevoz putnika i stvari mora biti zaključen prije postavljanja vozila za ukrcavanje putnika u polazištu. Kao izvanlinijski prevoz putnika smatra se i prevoz radnika iz mjesta stanovanja na posao i sa posla, odnosno đaka i studenata iz mjesta stanovanja do škole i iz škole na osnovu pismenog ugovora, sa posebnim voznim ispravama (nedjeljna, mjesečna, godišnja i sl.) i bez primanja drugih putnika.

Prevoznici koji obavljaju izvanlinijski prevoz putnika ne mogu ukrca-  
vati i iskrcevati putnike na autobusnim stajalištima.



Izvanlinijski prevoz putnika  
može obavljati prevoznik koji  
ima najmanje jedno registro-  
vano vozilo za prevoz putni-  
ka.

### Međunarodni izvanlinijski prevoz putnika

Za obavljanje međunaro-  
dnog javnog izvanlinijskog  
prevoza putnika prevozniku  
je, kao i u slučaju međuna-  
rodnog linijskog prevoza,  
neophodno *Uvjerenje o ospo-  
sobljenosti za obavljanje među-  
narodnog javnog prevoza.*

Međunarodni javni izvan-  
linijski prevoz putnika je  
prevoz putnika za koji se  
međunarodna relacija i dru-  
gi uslovi prevoza utvrđuju

posebno za svaki prevoz. Obavlja se na osnovu pismenog ugovora  
zaključenog između prevoznika i korisnika prevoza kojim se utvrđuju:  
relacija sa utvrđenim polazištem i odredištem, vrijeme obavljanja pre-  
voza, cijena prevoza i mjesta ukrcavanja i iskrcevavanja putnika. Ukrca-  
vanje i iskrcevavanje putnika u izvanlinijskom prevozu je samo u mjesti-  
ma koja su utvrđena ugovorom.

Međunarodni javni izvanlinijski prevoz putnika može biti povre-  
meni i naizmjenični.

Povremeni prevoz putnika obavlja se kao:

- Kružna vožnja koja počinje i završava se na teritoriji zemlje u  
kojoj je autobus registrovan, pri čemu se jedna, odnosno više

organizovanih grupa putnika prevozi istim autobusom i svaka grupa putnika vraća na mjesto polaska;

- ▶ Prevoz organizovane grupe putnika od mjesta polaska do mjesta odredišta i povratak praznog autobusa;
- ▶ Vožnja praznog autobusa od mjesta polaska do mjesta odredišta i prevoz putnika u povratku;
- ▶ Ostali povremeni prevozi.

### **13.5.2. Naizmjenični prevoz putnika**

Naizmjenični prevoz putnika obavlja se kao prevoz organizovanih grupa putnika za više turističkih putovanja, od istog mjesta polaska ili mjesta udaljenog najviše do 50 km od mjesta polaska do istog mjesta odredišta ili mjesta udaljenog najviše do 50 km od mjesta odredišta, s tim što se svaka grupa koja je obavila putovanje vraća u istom sastavu, tako da se prva vožnja u povratku i posljednja vožnja u odlasku, u nizu naizmjeničnih vožnji obavlja praznim vozilom.

U vozilu kojim se obavlja izvanlinijski prevoz mora se nalaziti:

- ▶ Jedan primjerak ugovora;
- ▶ Opšti uslovi prevoza;
- ▶ Spisak putnika za koje je ugovoren prevoz;
- ▶ Istaknut natpis „Slobodna vožnja” u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla,;
- ▶ Putni list ili ASOR putni list;
- ▶ Originalna dozvola za međunarodni prevoz;
- ▶ Spisak radnika i drugih lica koji je ovjerio vlasnik vozila ili drugi dokaz o pravu tih radnika i lica na prevoz.



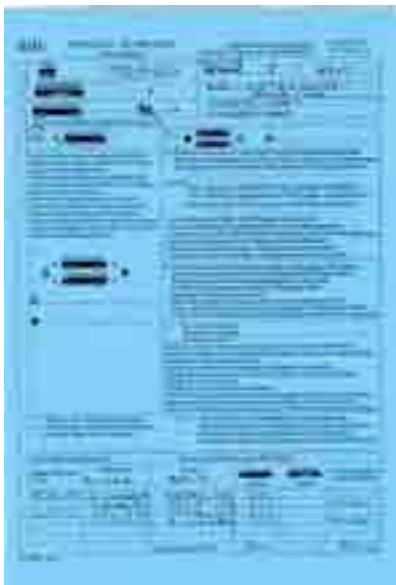
Slika 17: BH Dozvola za vanlinijski prevoz putnika

### **13.4.3. Praktično popunjavanje putnih listova za povremeni prevoz putnika**

#### **A - izlazak pun - povratak pun**

1. Ako je prekriven kvadrat A x izlazak pun - povratak pun (kružna vožnja zatvorenih vrata), radi se o prevozu unaprijed formirane grupe putnika u odlasku i povratku bez ikakvih izmjena u pogledu broja i sastava putnika od početka do kraja putovanja, gdje je polazno mjesto uvijek u zemlji osnivanja prevoznika, pri čemu treba provjeriti:

- I. da li je putni list u vlasništvu prevoznika čije vozilo obavlja prevoz,
- II. da li je spisak putnika zaključen, potpisan i ovjeren od strane prevoznika (za strane prevoznike samo potpisan bez ovjere pečatom),
- III. da li se u vozilu domaćeg prevoznika pri izlasku iz BiH i pri ulasku u BiH, nalaze potpuno isti putnici upisani na spisak (obavezna provjera od strane ovlaštenog lica na GP),
- IV. da li se u vozilu stranog prevoznika pri ulasku u BiH i pri izlasku iz BiH, nalaze potpuno isti putnici upisani na spisak (obavezna provjera od strane ovlaštenog lica na GP).



Slika 18: Popunjen putni list A - izlazak pun - povratak pun (prva strana)

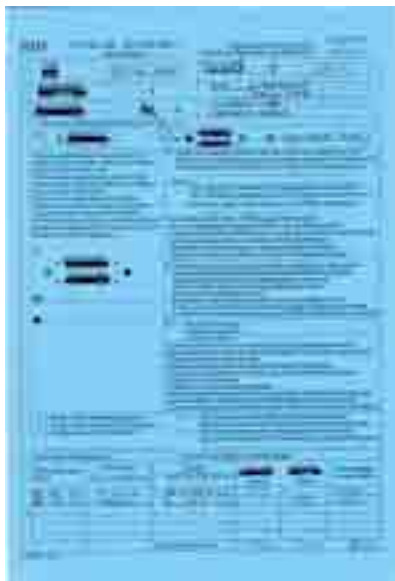


Slika 19: Popunjen putni list A - izlazak pun - povratak pun (druga strana)

## **B - Izlazak pun, povratak prazan**

Ako je prekrizhen kvadrat B x izlazak pun – povratak prazan (\*upisano mjesto izlaska putnika i kod države), radi se o prevozu unaprijed formirane grupe putnika u odlasku i povratku praznog vozila, pri čemu treba provjeriti:

- I . da li je putni list u vlasništvu prevoznika čije vozilo obavlja prevoz,
- II . da li je spisak putnika zaključen, potpisan i ovjeren od strane prevoznika (za strane prevoznike samo potpisan bez ovjere pečatom),
- III . da li se pri izlasku domaćeg prevoznika u vozilu nalaze samo putnici upisani na spisak i da li u povratku vozilo ulazi bez putnika (obavezna provjera od strane ovlaštenog lica na GP),
- IV . da li se pri ulasku stranog prevoznika u vozilu nalaze samo putnici upisani na spisak i da li u povratku vozilo izlazi bez putnika (obavezna provjera od strane ovlaštenog lica na GP).
- V . da su putnici koji u povratku eventualno nedostaju, upisani u rubriku broj 8 na putnom listu, uz dokaz ili ovjeru nadležnog organa zemlje u kojoj su napustili putovanje.



Slika 20: B - Izlazak pun, povratak prazan (prva strana)



Slika 21: C /C1 – izlazak prazan, povratak pun (prva strana)

## C – izlazak prazan, povratak pun



Slika 22: C/C1 – izlazak prazan, povratak pun (druga strana)

Ako je prekrižen kvadrat C x izlazak prazan – povratak pun (\* upisati mjesto izlaska putnika i kod države upisati mjesto ulaska putnika i kod države) radi se o prevozu praznim vozilom u odlasku i unaprijed formirane grupe putnika u povratku, pri čemu treba provjeriti:

- ako je zaokruženo C 1 I. da li je putni list u vlasništvu prevoznika čije vozilo obavlja prevoz,
- II. da li je putni list potpisan i ovjeren od strane prevoznika, sa prekriženom vrstom prevoza pod “C” i zaokruženim oblikom prevoza pod “C 1” (za strane prevoznike samo potpisan),
- III. da li se u vozilu nalazi dozvola za ulazak praznog

vozila u zemlju odakle treba preuzeti putnike za domaćeg prevoznika, odnosno za ulazak praznog vozila stranog prevoznika u BiH (provjeriti pregled država sa kojima su navedene dozvole razmijenjene),

- IV. da li se u vozilu nalazi prethodno sklopljeni ugovor o prevozu grupe putnika koji stižu na teritoriju neke od zemalja potpisnica Interbusa i istog dana se prevozi u zemlju registracije prevoznika,
- a) na prvoj liniji mora biti upisan broj i datum sklapanja ugovora, na drugoj naziv agencije sa kojom je isti sklopljen, a na trećoj mjesto i naziv države gdje će biti preuzeti,



- b) ako se putnici preuzimaju na teritoriji članice CEMT-a mora biti prekrižen prvi kvadrat, ako postoji kopija ugovora o prevozu mora biti prekrižen drugi kvadrat.

## C2 – Izlazak prazan, povratak pun

- ▶ ako je zaokruženo C 2 – provjerava se:

- I. da li je putni list u vlasništvu prevoznika čije vozilo obavlja prevoz,
- II. da li je putni list potpisan i ovjeren od strane prevoznika, sa prekriženom vrstom prevoza pod “C” i zaokruženim oblikom prevoza pod “C 2”(za strane prevoznike samo potpisan),
- III. da li se u vozilu nalazi dozvola za ulazak praznog vozila u zemlju odakle treba preuzeti putnike za domaćeg prevoznika, odnosno za ulazak praznog vozila stranog prevoznika u BiH, (provjeriti pregled država sa kojima su navedene dozvole razmijenjene),
- IV. da li je priložen prethodni putni list iz koga je vidljivo da je sa istim obavljena vožnja pod “B” (izlazak pun – ulazak prazan za domaćeg, odnosno ulazak pun – izlazak prazan za stranog prevoznika).



Slika 23: C/C2 – izlazak prazan, povratak pun (prva strana)



Slika 24: C/C2 – izlazak prazan, povratak pun (druga strana)

### C3 – Izlazak prazan, povratak pun

- ▶ ako je zaokruženo C 3
- I. da li je putni list u vlasništvu prevoznika čije vozilo obavlja prevoz,
- II. da li je putni list potpisan i ovjeren od strane prevoznika, sa prekriznom vrstom prevoza pod “C” i zaokruženim oblikom prevoza pod “C 3”(za strane prevoznike samo potpisan), (na slobodnoj liniji navesti naziv države u koju treba da doputuju),
- III. da li se u vozilu nalazi dozvola za ulazak praznog vozila u zemlju odakle treba preuzeti putnike za domaćeg prevoznika, odnosno za ulazak praznog vozila stranog prevoznika u BiH, (provjeriti pregled država sa kojima su navedene dozvole razmijenjene),
- IV. da li se u vozilu nalazi pismo – pozivnica za grupu putnika koja je pozvana da doputuje iz zemlje potpisnice Interbusa u zemlju registracije prevoznika,
- V. da li postoji dokaz da je grupa jedinstvena organizirana skupina,
- VI. da li postoji dokaz da troškove prevoza snosi onaj ko ih je pozvao.



Slika 25: C/C3 – izlazak prazan, povratak pun (prva strana)



Slika 26: C/C3 – izlazak prazan, povratak pun (druga strana)

**D - Naizmjenični prevoz**

Kod naizmjeničnog prevoza nijedan putnik se ne smije uzimati ili ostavljati tokom putovanja. Ova vrsta prevoza obavlja se isključivo uz dozvole nadležnih ministarstava. Ako je prekrizen kvadrat D X ostale vrste vanlinijskog prevoza i na praznoj crti upisano:

**[Zbog obavljanja naizmjeničnog prevoza - dozvola broj XXX/ Y- 0]**

I. da li je putni list u vlasništvu prevoznika čije vozilo obavlja prevoz,  
II. da li je na putnom listu prekrizen kvadrat da je dozvola za prevoz putnika *tražena*,

III. da li se u vozilu nalazi tražena dozvola za međunarodni naizmjenični prevoz putnika,

IV. da li je spisak putnika zaključen, potpisan i ovjeren od strane prevoznika (za strane prevoznike samo potpisan bez ovjere pečatom),  
*Napomena: naizmjenični prevoz se obavlja u skladu sa pravilima kako slijedi:*

- ▶ *u vozilu se nalaze samo putnici upisani na spisak,*
- ▶ *pri povratku nakon prve obavljene naizmjenične vožnje, domaće vozilo ulazi, odnosno strano izlazi bez putnika (obavezna provjera od strane ovlaštenog lica na GP),*
- ▶ *pri svakoj sljedećoj u nizu naizmjeničnih vožnji, pored ovjerenog putnog lista sa spiskom putnika u odlasku, prevoznik pri povratku posjeduje i putni list sa spiskom putnika koji su prethodno odvezeni,*
- ▶ *pri odlasku radi obavljanja posljednje naizmjenične vožnje, domaće vozilo izlazi, odnosno inostrano ulazi bez putnika (obavezna provjera od strane ovlaštenog lica na GP).*



Slika 27: D – naizmjenični prevoz  
(prva strana)



Slika 28: D – BIS vožnja u povratku  
(prva strana)

### **Ostale vrste vanlinijskog prijevoza:**

- a) Bis-vožnja u povratku
- b) Zamjena neispravnog vozila
- c) Odlazak vozila na servis – popravka.

Prevoz sa praznim vozilom u odlasku zbog obavljanja neke od sljedećih vožnji u povratku može biti:

a) ako je prekršten kvadrat D X ostale vrste vanlinijskog prevoza i na praznoj liniji upisano:

**[Zbog obavljanja “BIS” vožnje u povratku - dozvola broj XXX/ Y- 0]**

radi se o prevozu praznim vozilom u odlasku zbog obavljanja prevoza u povratku sa više vozila na registrovanoj liniji, pri čemu treba provjeriti:

I . da li je putni list u vlasništvu prevoznika čije vozilo obavlja prevoz,

- II. da li je na putnom listu prekršten kvadrat da je dozvola za prevoz putnika *tražena*,
- III. da li se u vozilu nalazi tražena dozvola za liniju koja se u povratku obavlja sa više vozila,
- IV. da li se u vozilu nalazi dozvola za ulazak praznog vozila domaćeg prevoznika u zemlju odakle treba obaviti “BIS” vožnju sa više vozila, odnosno za ulazak po istom osnovu praznog vozila stranog prevoznika u BiH,
- V. dokaz da postoji potreba za angažovanjem više vozila na navedenoj liniji (zvanična obavijest kooperanta ili agencije iz zemlje dolaska putnika). *Napomena: izlazak praznog vozila domaćeg, odnosno ulazak praznog vozila stranog prevoznika uz posjedovanje navedenih dokumenata, može se odobriti u bilo koje vrijeme neovisno o redu vožnje, ali u povratku se to domaće ili strano vozilo mora vratiti po redu vožnje uz original dozvolu sa priložima za tu liniju.*

#### **D- Zamjena neispravnog vozila**

Ako je prekršten kvadrat D X ostale vrste vanlinijskog prevoza i na praznoj crti upisano:

##### **[Zbog zamjene vozila u kvaru - dozvola broj XXX/ Y- 0]**

*radi se o prevozu praznim vozilom u odlasku zbog zamjene vozila koje je ostalo u kvaru na registrovanoj liniji, pri čemu treba provjeriti:*

- I. da li je putni list u vlasništvu prevoznika čije vozilo obavlja prevoz,
- II. da li je na putnom listu prekrštena rubrika da je dozvola za prevoz putnika *tražena*,
- III. da li se u vozilu nalazi tražena dozvola za liniju koja se preuzima zbog kvara vozila,
- IV. da li se u vozilu nalazi dozvola za ulazak praznog vozila domaćeg prevoznika u zemlju odakle treba preuzeti putnike, odnosno za ulazak po istom osnovu praznog vozila stranog prevoznika u BiH,



*Napomena: izlazak praznog vozila domaćeg, odnosno ulazak praznog vozila stranog prevoznika uz posjedovanje navedenih dokumenata, može se odobriti u bilo koje vrijeme, ali u povratku se to vozilo mora vratiti prazno, uz dokaz da je bilo na popravci.*

### **13.5. Auto-taxi prevoz**

U unutrašnjem prevozu, osim linijskog i izvanlinijskog prevoza putnika, postoji i auto-taxi, koji se obavlja tvornički proizvedenim putničkim automobilom sa najviše pet sjedišta računajući i sjedište vozača, i najmanje četvora vrata.

U putničkom automobilu kojim se obavlja auto-taksi prevoz na vidnom mjestu za korisnika prevoza mora biti ugrađen ispravan, plombiran i baždaren taksimetar i istaknut naziv auto-taksi prevoznika.

Na krovu putničkog automobila kojim se obavlja auto-taksi prevoz mora biti istaknut naziv TAXI. Putničkim automobilom kojim se obavlja auto-taksi prevoz putnika ne može se obavljati linijski prevoz putnika.

Auto-taksi prevoznik dužan je prilikom otpočinjanja prevoza uključiti taksimetar i cijenu naplatiti na osnovu iznosa utvrđenog radom taksimetra.

Opština, odnosno grad uređuje i osigurava, u skladu sa zakonom, organizaciju i način obavljanja javnog prevoza putnika na teritoriji jedne opštine, odnosno grada i auto-taksi prevoza.

### **13.6. Prevoz za lične potrebe**

Prevoz za lične potrebe može obavljati preduzeće, drugo pravno lice, preduzetnik i građanin koji ispunjava uslove utvrđene ovim zakonom u pogledu opremljenosti, osiguranosti odgovarajućih parking prostora za vozila, osim za putničke automobile i kadar koji redovno održava vozila i kontroliše tehničku ispravnost.

Preduzeće, drugo pravno lice, preduzetnik i građanin, imalac vozila, može vršiti prevoz za lične potrebe, odnosno prevoz svojih radnika ili drugih lica u vezi sa obavljanjem poslova iz svoje djelatnosti, kao i prevoz članova porodice radnika za odlazak na odmor ili rekreaciju.

Prevozom za lične potrebe, u smislu ovog zakona, smatra se i prevoz lica koji vrše:

- ▶ Ugostiteljska preduzeća, druga pravna lica i preduzetnici koji obavljaju ugostiteljsku djelatnost, ali i odmarališta kad prevoze svoje goste;
- ▶ Ustanove u oblasti zdravstvene i socijalne zaštite kad prevoze bolesnike;
- ▶ Turistička preduzeća, druga pravna lica i preduzetnici koji obavljaju turističku djelatnost kad na osnovu posebnog ugovora prevoze grupe turista bez usputnog primanja putnika;
- ▶ Kulturne, prosvjetne i sportske organizacije, udruženja, zajednice i druge organizacije u tim oblastima kad prevoze svoje putnike, studente, nastavno osoblje, odnosno svoje članove;
- ▶ Organizacije koje osposobljavaju kandidate za vozače;
- ▶ Preduzeća, druga pravna lica i preduzetnici koji vrše pogrebne usluge.

U autobusu kojim se obavlja prevoz za lične potrebe mora se nalaziti spisak radnika i drugih lica koji je ovjerio imalac vozila ili drugi dokaz o pravu tih radnika i lica na prevoz. Na bočnim stranama ili u donjem desnom uglu vjetrobranskog stakla autobusa kojim se obavlja prevoz za lične potrebe mora biti natpis „Prevoz za lične potrebe”.



## 14. LITERATURA

- **Ajkunić E., Mustapić B.:** “Vodič za korištenje CEMT i bilateralnih dozvola”, Sarajevo 2010.
- **Babić, B.:** “Projektovanje kolničkih konstrukcija”, Zagreb, 1981.
- **Babić, B.:** “Uvod u teorijsko dimenzioniranje kolničkih konstrukcija”, Zagreb, 1982.
- **Božičević, J.:** “Elementi tehnike drumskog saobraćaja”, Zagreb, 1973.
- **Božičević, J.:** “Putevi i drumski objekti”, Zagreb, 1974.
- **Božičević, J.:** “Putevi i čvorišta”, Zagreb, 1976.
- **Božičević, J.:** “Putevi”, Zagreb, 1985.
- **Božičević, J., Topolnik, D.:** “Propusna moć višetracičnih drum”, Znanstveni savjet za saobraćaj HAZU, Zagreb, 1990.
- **Božičević, J.:** “Saobraćajna valorizacija Hrvatske”. Znanstveni savjet za saobraćaj HAZU, Zagreb, 1992.
- **Cerovac, V.:** “Tipovi prelaznih krivina za primjenu na JŽ”, Elektrotehnički fakultet, Zagreb, 1976.
- **Cerovac, V.:** “Tehnika i bezbjednost drumskog saobraćaja”, Zagreb, 1984.
- **Coquand, R.:** “Routes I i II”, Paris, 1959.
- **Deković, D.:** “Primjena iskustava zimske službe skandinavskih zemalja na naše uslove”, Putevi i mostovi, 1975, 4.
- **Đukić, Ž.:** “Građenje savremenih drumski”, Beograd, 1963, 1.
- **Gallus, I.:** “Pregled metoda budžeta debljina krutih kolovoznih konstrukcija, Put i saobraćaj”, 1966
- **Gavrilov i Stoimenov:** “Neki principi pri izboru, dimenzioniranju i oblikovanju savremenih putnih čvorova van nivoa”, X. kongres Jugoslavenskog društva za puteve, Portorož, 1975.
- **Golubić J.:** “Saobraćaj i okoliš”, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet saobraćajnih znanosti, Zagreb 1999.
- **Heeb-Koelmel-Rončević:** “Građenje drum”, Zagreb, 1948.

- **Hrenar, Z.:** “Drumske saobraćajne građevine”, Školski centar za drumski saobraćaj, Zagreb, 1970.
- **Hrenar, Z.:** “Građevine drumskog saobraćaja”, Školski centar za drumski saobraćaj, Zagreb, 1975.
- **Katanić, I., Andjus, V., Maletin, M.:** “Projektovanje drumski”, Beograd, 1983.
- **Klemenčić, A.:** “Tlocrtni i visinski elementi serpentina”, Putevi i mostovi, 1972, 5.
- **Klemenčić, A.:** “Osnovi za lociranje uslužnih pratećih objekata uz auto-putevi”, IX. kongres Jugoslavenskog društva za puteve, Portorož, 1975.
- **Klemenčić, A.:** “Uticaj oblikovanja silazno-uzlaznih rampa na pogonsko i građevinsko rješavanje čvorišta drum van nivoa”, Putevi i mostovi, 1976.
- **Klemenčić, A.:** “Oblikovanje drumskih čvorišta izvan nivoa”, Zagreb, 1982.
- **Klemenčić, A.:** “Mogućnost kategorizacije drumskih čvorišta izvan nivoa”, Putevi i mostovi, 1984, 4.
- **Klemenčić, A.:** “Putevi”, Zagreb, 1984.
- **Korte, I.W.:** “Grundlagen der Strassenverkehrsplanung in Stadt und Land”, Berlin, 1960.
- **Kosač, S.:** “Problemi u otklanjanju poledice na putovima u Bosni i Hercegovini”, Put i saobraćaj, 1976.
- **Kutleša, M.:** “Putovi”, Sarajevo, 1959.
- **Kuzović, Lj.:** “Kapacitet drumskih saobraćajnica”, Beograd, 1979.
- **Lamer, S.:** “Magistralne putevi Jugoslavije”, Putevi i mostovi, 1970.
- **Lamer, S.:** “Trideset godina izgradnje drum i mostova u Jugoslaviji”, Putevi i mostovi u Hrvatskoj, Zagreb, 1975.
- **Lamer, S.:** “Trideset godina izgradnje drum i mostova u Jugoslaviji od 1945. do 1975. godine i orijentacija daljeg razvoja u narednom periodu od 1975. do 1985. godine”, Putevi i mostovi, 1975, 5-7.
- **Lamer, Vegar Varlandy:** “Uloga i značaj saobraćajnih funkcija drum u životu i razvitku zemlje, Putevi i mostovi u Hrvatskoj”, Zagreb, 1975.
- **Leeming, I.:** “Road Curvature and Superelevation”, Survey Review XXII, 167, jan. 1973.
- **Levak, R.:** “Tehnika savremenog drumskog saobraćaja”, Zagreb, 1971.
- **Lončar, B.:** “Građevine drumskog saobraćaja”, Zagreb, 1978.
- **Lorenz, H.:** “Trassierung und Gestaltung von Strassen und Autobahnen”, Nurnberg, 1970.
- **Luburić G., Lukiček M.:** “Drumske građevine”, Skripta za škole saobraćajne struke, Zagreb 1996.
- **Macarol, S.:** “Praktična geodezija”, Zagreb, 1954.

- **Macura, D.:** “Novi Pravilnik o elementima drum i Uputstvo za primjenu pravilnika” Putevi i mostovi, 1982, 10.
- **Macura, D.:** “Donji stroj drumski i kolovozne konstrukcije”, Beograd, 1983.
- **Marić, V.:** “Putevi i putni objekti”, Viša škola za drumski saobraćaj, Zagreb, 1973.
- **Marković, B.:** “Osnovi drumski. Beograd”, 1968. i 1972.
- **Markulin, M.:** “Prijedlog tipova traka za usporenje i ubrzanje kod čvorova u dva ili nivoa”, VIII. kongres Jugoslavenskog društva za puteve, Skopje, 1972.
- **Markulin, M.:** “Dodatne trake za usporenje i ubrzanje na čvorovima u dvije ili više razina”, IX. kongres Jugoslavenskog društva za puteve, Portorož, 1975.
- **Neumann, E.:** “Der neuzeitliche Strassenbau”, Berlin, 1959.
- **Pađen J.:** “Saobraćajna politika, Informator”, Ekonomski institute, 1996.
- **Peulić, V. Jašarević, F.:** “Logistika i špedicija”, Besjeda, Banja Luka 2005 godine (udžbenik za FIATA školu špedicije)
- **Peulić, V. i grupa autora** “Savremeni drumski prevoz drugo dopunjeno izdanje”, RICO holding company, Beograd, 2008 godine.
- **Peulić, V.:** “Abeceda pravila rada u međunarodnom drumskom transport”, Saobraćajni fakultet Doboj, Univerzitet Istočno Sarajevo, 2008 godine.
- **Peulić, V., Ranković, Ž., Hadžić, D.:** “Digitalni tahograf i vreme vožnje”, RICO holding company, 2008.godine.
- **Peulić, V., Novaković, B.:** „Osnove špedicije i carinskog poslovanja”, Besjeda & BLC Banja Luka, 2008 godine.
- **Peulić, V., Šaljić, H.:** Logistika i eksploatacija železničkih vučnih i vučenih transportnih sredstava”, Interlinea, Sarajevo 2008.
- **Peulić, V. & grupa autora.:** „Transport opasnih materija”, VTK BiH, 2009.
- **Peulić, V.:** „Savremeni drumski prevoz”, RICO HOLDING COMPANY, Beograd, 2006 godine.
- **Peulić V, Jašarević, F.;** Pehar, V.: „Vodič za vozače u međunarodnom cestovnom transportu” Besjeda, 2006 godine
- **Peulić, V. I grupa autora:** „Savremeni profesionalni vozač” RICO holding company, Beograd 2009.
- **Miletić, B., Bogićević, S., Peulić, V.:** „PREKRŠAJI I KAZNE domaći i evropski propisi”, RICO HOLDING COMPANY, Beograd 2009.
- **Peulić, V., Vasiljević, M.:** „Osnove špedicije” Saobraćajni fakultet Doboj, Univerziteta Istočno Sarajevo, 2009 godine.
- **Peulić, V.:** “LOGISTIKA”, Grafid, 2011 Banja Luka.
- **Peulić, V.:** „Poznavanje robe”, Grafid 2011 Banja Luka.
- **Peulić, V.:** „Savremeni transportni sistemi”, Grafid 2011. Banja Luka.

- **Rotim, F.:** “Analiza procesa i efikasnost kočenja motornih vozila”, Savremeni saobraćaj, 1975, 11 i 12.
- **Šmit, A.:** “Auto-drum Zagreb-Karlovac”, Putevi i mostovi, 1970, 5.
- **Tonković, K.:** “Drveni mostovi” Zagreb, 1962.
- **Tonković, K.:** “Osnove građenja mostova”, Zagreb, 1964.
- **Tonković, K.:** “Ekspresna drum Zagreb-Karlovac”, Građevinar, 1968, 10.
- **Tonković, K.:** “Saobraćaj u više razina”, Zagreb, 1981.
- **Tonković, K.:** “Mostovi”, Zagreb, 1981.
- **Topolnik, D.:** “Osvrt na određivanje propusne moći odsječaka preplitanja saobraćaja prema Highway Capacity Manual, izdanom 1965. godine”, Putevi i mostovi, 1970, 6.
- **Topolnik, D.:** “Tunel Učka”, Putevi i mostovi, 1971, 8. i “Planiranje, projektovanje i izgradnja auto-puta Zagreb-Karlovac”, Put i saobraćaj, 1975, 11 i 12.
- **Topolnik, D.:** “Autoputevi Hrvatske u mreži autodrum Evrope”, Putevi i mostovi, 1995, 5-6.
- **Topolnik, D., Mlinarić, D.:** “Drumsko saobraćajno povezivanje Hrvatske i Bosne i Hercegovine Putevi mostovi”, 1996, 3-4.
- **Verčko, A.:** “Održavanje drum”, Priručnik za građenje, održavanje i rekonstrukciju putevi, Zagreb, 1976.
- **Vrkljan, M.:** “Gradnja tunela”, Zagreb, 1950.
- **Zagoda, J.:** “Kamen za građenje drum i njegovo ispitivanje”, Zagreb, 1954.
- **Zagoda, J.:** “Zemljani radovi kod građenja drum”, Sveučilište u Zagrebu, 1963.
- **Zagoda, J.:** “Putevi”, Sveučilište u Zagrebu, 1969.
- **Zagoda, J., Klemenčić, A.:** “Putevi I, II, III i IV”, Sveučilište u Zagrebu, 1964-1966.
- **Zagoda, J.:** “Novije evropske preporuke za neke elemente kod projektiranja drum” Putevi i mostovi, 1974, 5.
- **Žefroa, Ž.:** “Projektovanje i građenje kolovoznih konstrukcija”, Građevinska knjiga, Beograd, 1975.
- **Žnidersić, B.:** “Priručnik za obeležavanje prelaznica oblika klotoide”, Beograd, 1966.

## EU PROPISI

- Council Directive (88/599/EEC) of 23 November 1988 on standard checking procedures for the implementation of Regulation (EEC) No 3820/85 on the harmonization of certain social legislation relating to road transport

- and Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport (Official Journal No L 325, 29.11.1988, p.55)
- Council Directive (EC) No 93/104 of 23 November 1993 concerning certain aspects of the organization of working time (Official Journal No L 307, 13.12.1993, p.0018- 0024)
  - Council Regulation (EEC) No 561/2006 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 15 March 2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and amending Council Regulations (EEC) No 3821/85 and (EC) No 2135/98 and repealing Council Regulation
  - Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport (Official Journal No L 370, 31.12.1985, p.8)
  - Council Regulation (EEC) No 2135/98 of 24 September 1998 amending Regulation (EEC) No 3821/85 on recording equipment in road transport and Directive 88/599/EEC concerning the application of Regulations (EEC) No 3820/85 and (EEC) No 3821/85 (Official Journal No L 274, 9.10.1998, p.1)
  - Directive (EC) No 2002/15 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2002 on the organization of the working time of persons performing mobile road transport activities (Official Journal No L 80, 23.3.2002, p.35)
  - ECMT, Council of Ministers (2003), Resolution No 2003/4 on the establishment of a system for monitoring the implementation of driving time and rest periods, [CM(2003)16/FINAL], Brussels, Belgium.
  - European Agreement concerning the Work of Crews of Vehicle Engaged in International Road Transport (AETR), done at Geneva on 1 July 1970 (Consolidated text, version 1999, document TRANS/SC.1/1999/4 and document ECETRANS/SC.1/2008/368/Add1)
  - European Conference of Ministers of Transport (1999), Proceedings of the International Seminar- December 1998, Social Aspects of Road Transport, OECD, ECMT, Paris, French.
  - UK Department for Transport - Vehicle and Operator Services Agency (2005), Drivers' Hours and Tachograph Rules for Goods Vehicles in the UK and Europe (The Stationery Office, GV262, Rev 7/2005)
  - UK Department for Transport - Vehicle and Operator Services Agency (2005), Drivers' Hours and Tachograph Rules for Passenger Vehicles in the UK and Europe (The Stationery Office, PSV375, Rev 7/2005)

**Internet adrese:**

- <http://www.unece.org/>
- <http://dtc.jrc.it/>
- <http://europa.eu/>
- <http://www.cetis.si/>
- <http://www.digital-tachograph.com/>
- <http://www.vosa.gov.uk/>
- <http://www.eu-digitaltachographs.org/>
- <http://www.tahograf.hr/>
- <http://www.transport.ie/>
- <http://europa.eu.int/euir-les/en/index.html>

## 15. O AUTORU



**Dr Velibor Peulić, dipl.ing.**, rođen 1970 godine u Doboju. Osnovnu školu završio u Staroj Dubravi, Čelinac, srednjoškolsko obrazovanje stekao u Sarajevu kao učenik generacije završio 1989 ŽTŠ Sarajevo, nakon čega bio zaposlen STD Banja Luka, ŽTP Sarajevo.

Osnovni studij završio na Vojnotehničkoj akademiji, smjer saobraćaj-transport. Zagreb / Beograd. ( Specijalnost intermodalni transport, Integralni transport) stekao zvanje Master tehničkih nauka. Sa prosječnom cjenom 9,50 okončao poslediplomski studij (1997-2000) Saobraćajnog fakulteta Univerziteta u Beogradu, smjer logistički sistemi, objavio niz radova iz oblasti city logistike, logističkih centara, savremenih logističkih sistema, na Saobraćajnom fakultetu Univerziteta u Beogradu, odsjek za logistiku. Okončao magistarski studij (2004-2007) iz oblasti Menadžment usluga – Poslovna logistika 2008 godine Odbranio magistarski rad „Modeli menadžmenta logističkih sistema banjalučke regije i stekao zvanje Magistar menadžment nauka – oblast usluga“. 2011 godine na Univerzitetu ALFA Beograd odbranio Doktorsku disertaciju pod mentorstvom

Prof. Dr Nada Barac , specijalnost poslovna logistika pod nazivom „ Savremeni koncept poslovne logistike u funkciji jačanja logističkih sistema u Bosni i Hercegovini“. Biran u zvanje docenta u užu naučnu oblast Logistika.

Izdvajamo do sad objavljene publikacije autora: Peulić, V. Jašarević, F.: “Logistika i špedicija”, Besjeda, Banja Luka 2005 godine (udžbenik za FIATA školu špedicije); Peulić, V. i grupa autora “Savremeni drumski prevoz drugo dopunjeno izdanje”, RICO holding company, Beograd, 2008 godine.; Peulić, V.: “Abeceda pravila rada u međunarodnom drumskom transportu”, Saobraćajni fakultet Doboj, Univerzitet Istočno Sarajevo, 2008 godine.; Peulić, V., Ranković, Ž., Hadžić, D.: “Digitalni tahograf i vreme vožnje”, RICO holding company, Beograd 2008.godine; Peulić, V., Novaković, B.: „Osnove špedicije i carinskog poslovanja”, Besjeda & BLC Banja Luka, 2008 godine; Peulić, V., Šaljić, H.: Logistika i eksploatacija železničkih vučnih i vučenih transportnih sredstava”, Interlinea, Sarajevo 2008.; Peulić, V. & grupa autora.: „Transport opasnih materija”, VTK BiH, 2009. Peulić, V.: „Savremeni drumski prevoz”, RICO HOLDING COMPANY, Beograd, 2006 godine. Jašarević, F., Peulić, V.; Pehar, V.: „Vodič za vozače u međunarodnom drumskom transportu” Besjeda, 2006 godine. Peulić, V. I grupa autora.: „Savremeni profesionalni vozač” RICO holding company, Beograd 2009. Miletić, B., Bogićević, S., Peulić, V.: „PREKRŠAJI I KAZNE domaći i evropski propisi”, RICO HOLDING COMPANY, Beograd 2009.; Peulić, V., Vasiljević, M.: „Osnove špedicije” Saobraćajni fakultet Doboj, Univerziteta Istočno Sarajevo, 2009 godine. Peulić, V.: “LOGISTIKA”, Grafid, 2011 Banja Luka; Peulić, V.: „Poznavanje robe”, Grafid 2011 Banja Luka. Peulić, V.: „Savremeni transportni sistemi”, Grafid 2011. Banja Luka. Učestovao u više stručnih studija izvodljivosti, od kojih izdvajamo Studija koridora Vc.

U dosadašnjem radu objavio i saopštio preko 50 stručnih radova na međunarodnim i domaćim skupovima. Od kojih izdvajamo Peulić, V., Ranković, Ž.: “MJESTO I ULOGA VOZAČA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU SA ASPEKTA BEZBJEDNOSTI SAOBRAĆAJA”, FTN Novi Sad 2008; Peulić, V.: Slobodno kretanje robe - Međunarodno regulisanje tradicionalnih necarinskih barijera, ZIPS 1195 - 1196, str. 1; Peulić, V., Jugo, E.: „Logistički sistemi u Bosni i Hercegovini u procesu tranzicije u Evropsku uniju i težnje za samoodrživost transporta“, zbornik radova, I međuna-



rodni naučni skup „EDASOL 2011“, Panevropski univerzitet Apeiron, Banja Luka, 2011, str.419-429.

Autor niza radio i tv emisija iz domena transporta, logistike i edukacije. Osnivač edukativno-marketinškog časopisa LOGISTISTIKA od IX/2009 godine, Osnivač, glavni urednik portala [www.logistika.ba](http://www.logistika.ba), Osnivač i director Asocijacije logističara u BiH Voditelj programa specijalističke obuke u AMSS CMV Beograd, profesionalne kompetencije u drumskom prevozu. Obavlja poslove specijalnog savjetnika generalnog sekretara IRU za prostor jugoistočne evrope, u čijem mandatu vodio mentorstvom nad akreditovanim trening institutima u Makedoniji, Crnoj Gori, Srbiji, Sloveniji, Bosni i Hercegovini i Hrvatskoj.

Iz dosadašnjeg profesionalnog iskustva izdvajamo Voditelj FIATA škole špedicije, pod čijim radom je izvedeno preko 500 specijalista FIATA škola špedicija, i voditelj CPC programa, Predavač na Visokim školama Logos- centar Mostar i Centar za poslovne studije Kiseljak, FIATA školi špedicije, Predavač i trener IRU Academy, Konsultatnt WB na projektima transporta i saobraćaja u BiH. Koautor saobraćajno ekonomske studije opravdanosti autoceste po koridoru Vc ( sa profesorom Dr Branko Beroš). Oblasť interesovanja: Logistika, Poslovna Logistika, Menadžment i biznis, Projektovanje i vodjenje saobraćaja, Intermodalni transport, špedicija, Robni transport u urbanim sredinama- city logistika, Logistički centri, Robno transportni centri, i slobodne i carinske Zone, Upravljanje lancima snabdevanja, Logistika otpada Logistika povratnih i otpadnih materijala, Profesionalne kompetencije u drumskom transportu idr. Industrijska logistika, Menadžment usluga, Logistički sistemi i dr.

